

SPRAVA ŽELEZNICNI DOPRAVNÍ CESTY

Správa železniční
dopravní cesty, státní
organizace
Generální ředitelství

IpTOoh

28. 03. 2019

Váš dopis zn. 9060/2019-SŽDC-GR-026 Ze
dne Naše zn. Naše č.j. Listů Příloh

1

Ing. Otakar Srovnal +420 724

590 159 Srovnal@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty
státní organizace 026 - odbor
strategie

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Vyřizuje 20. února 2019
Mobil 97/2019/OPD
E-mail 5079/2019-SŽDC-OR OLC-OPS/SrO 3

1 (elektronicky)

22. března 2019

Věc: Souhrnné stanovisko ke třetímu dílčímu plnění Aktualizace studie proveditelnosti

Na základě předložené žádosti a dokumentace vydává Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC), Oblastní ředitelství Olomouc (dále jen OR Olomouc)

Název stavby: **Souhrnné stanovisko ke třetímu dílčímu plnění Aktualizace studie proveditelnosti**
Trať:

Investor/ **Modernizace trati Olomouc - Prostějov - Nezamyslice**
Stavebník: č.301 Nezamyslice - Olomouc (č.dle TTP 309B Olomouc hl.n. -
Žadatel: Nezamyslice

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Generální ředitelství, 026 - odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00
Praha 1

Vyjádření:

Ing. Šembera: obecně

Dlouhodobě upozorňujeme, že přínosy trati nejsou tak vysoké, aby mohly obhájit všechny požadavky správce infrastruktury. Trať nemá takový dopravní význam jako např. trať Brno – Přerov či jiné koridorové stavby.

Výsledek SP je takový, že vytváří zcela minimální rezervu ve výši cca 70mil Kč (pro jiné odbory SŽDC téměř neakceptovatelnou) pro přípravu navazujících stupňů dokumentace a i realizaci stavby za 7,3 mld Kč. Je možné přijmout všechny požadavky a odevzdat nevyhovující SP, nebo přijmout nezbytná opatření na trati v takovém rozsahu, aby projekt byl podle metodiky ekonomického hodnocení přijatelný.

Ve variantě 2 byly zapracovány požadavky tak, aby plnila tato varianta funkční celek. V další fázi je možné po dohodě s jednotlivými správci hledat v rámci limitních financí levnější alternativy technického řešení – např. nenavrhne se LDSŽ 22kV na trati ale posílí se stávající odběry, případně se vyhodnotí možnost náhrady přejezdu za nadjezd atp. Nicméně většina níže uvedených požadavků nevede k hlavním ekonomickým přínosům – tj. zrychlení dopravy nebo snížení nákladů na provoz (naopak je požadován nárůst infrastruktury s její nutnou údržbou). Snad jedině zrušení přejezdů vede k monetizovatelným přínosům, nicméně na málo frekventovaných přejezdech (DM na úrovni 2000) jsou přínosy minimální (téměř žádné) a uvedené vede pouze k nárůstu investičních nákladů. Rušení přejezdů bez účasti stanoviska obce je nemyslitelné – a nebylo předmětem studie. Přejezdy by proto měly být řešeny v rámci DÚR a po projednání s obcemi – nicméně s tím rizikem, že se stavba v navazující přípravě v případě rozsáhlého návrhu mimoúrovňových křížení může ukázat neefektivní.

SŽDC, OR Olomouc v souladu se závěry studie proveditelnosti doporučuje výběr optimalizační varianty č.2 s následujícími podněty a připomínkami:

Správa mostů a tunelů (Ing. Jan Kubelka - mobil.tel.: 601 103 131) - Upozorňujeme na skutečnost, že mostní objekty (nosné konstrukce i spodní stavba), na které jsou ve studii navrženy jen sanace či drobné úpravy musí být znovu staticky posouzeny, aby

vyhověly na nově požadované přechodnostní parametry - D4/120 a D2/160. Je možné, že po posouzení se bude muset přistoupit k jejich kompletní rekonstrukci, což zvýší předpokládané náklady stavby.

Ing. Šembera: bereme na vědomí

Správa elektrotechniky a energetiky (SEE) (Ing. Lukáš Zítka, mobil.tel.: 724 484 939, Ing. Jan Pavláček - mobil.tel.: 724 460 766)

1) Do dokladové části bude doložen Zápis jednání ze dne 23.3.2018 na OŘ Olomouc týkající se souboru staveb „Modernizace trati Brno - Přerov“ a aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Olomouc - Prostějov - Nezamyslice“, který uvádí tyto závěry pro řešení rozmístění napájecích bodů:

- V konečném stavu po realizaci všech nyní připravovaných staveb bude trať Nezamyslice - Olomouc napájena střídavou proudovou soustavou AC 25kV 50Hz také z TNS Grygov. Přesný způsob úpravy TNS Grygov, schéma zapojení a financování bude projednáno na samostatné poradě v rámci aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Olomouc - Prostějov - Nezamyslice“. Takto se odstraní nevýhoda jednostranného napájení trati Nezamyslice - Olomouc.

Ing. Šembera: TNS Grygov je v SP navržena. Způsob jejího financování je na úrovni rozhodnutí SŽDC.

V připravovaném souboru staveb na trati Blažovice - Veselí nad Moravou se nová trakční napájecí stanice místo v Kyjově postaví v Bučovicích. Tato varianta byla předběžně projednána Stavební správou východ s energetikou.

Ing. Šembera: souhlasí, viz energetické výpočty

- Plánovaný napájecí potah z TNS Říkovice na trať Brno - Přerov je stále nutný a bude navržen i po výše uvedené změně umístění napájecích bodů.

Ing. Šembera: nemá úplně vliv na trať Nezamyslice - Olomouc, spíš pro srovnání s problémy napájecí linky Blatec - Grygov.

- V rámci souboru staveb Brno - Přerov je v Nezamyslicích navržena kontejnerová trakční měnárna pro zajištění stejnosměrného napájení ve směru na Prostějov a Olomouc. Bude prověřena možnost výstavby provizorní kontejnerové trakční měnárny ve větší vzdálenosti od nové střídavé trakční napájecí stanice v Nezamyslicích tak, aby nebyla TT Nezamyslice umístěna v anodické oblasti stejnosměrného zdroje kontejnerové měnárny.

Ing. Šembera: mělo by být řešeno v rámci Brno - Přerov. Brno - Přerov odstraňuje napájecí bod pro trať Nezamyslice - Olomouc, musí tedy tento projekt řešit jeho náhradu. Na SP nemá vliv.

2) Požadujeme, aby technické řešení respektovalo následující připomínky k opuštění trasy stávajícího venkovního napájecího vedení 3kV v úseku TNS Grygov - Blatec:

- Stávající napájecí vedení 3kV DC je vedeno po cizích pozemcích s problematickou přístupností a majetkoprávními vztahy. Proto nepodporujeme myšlenku využití této stopy pro řešení napáječů AC 25kV z TT Grygov, ani pro zavěšení Mag.rozvodu 22kV (LDSŽ 22kV).

Ing. Šembera: není obdobné navrhováno v rámci Brno - Přerov? V čem je problematické nebo jiné oproti Br-Př?

- Popis řešení úprav TNS Grygov - pro zřízení AC napájecí části je v textu studie velmi všeobecný.

Ing. Šembera: nemá úplně vliv na ekomoniku celé SP. Lze řešit v dalším stupni DÚR a aktualizaci EV.

- Požadujeme specifikovat předpoklad technických úprav na technologii TNS Grygov pro realizovatelnost napájení AC trakce. Dále specifikovat nutné úpravy pro zřízení LDSŽ 22kV. Doplnit způsob a předpokládané prostorové uspořádání napájecího vedení AC 25kV včetně LDSŽ 22kV - předpokládáno podél úseku stávající trati Grygov - Olomouc. Specifikovat předpokládané umístění a napojení SpS Olomouc včetně umístění kontejnerové podpůrné měnárny. Z popisu technického řešení není zřejmé, zda budou taženy z TNS Grygov dva kabely VN 22kV nebo jeden (lx vývod podpůrná měnárna, lx vývod LDSŽ 22kV, nebo trakční a silnoproudé napájení v jednom kabelu ?).

Ing. Šembera: LDSŽ 22kV Grygov - Olomouc - Blatec není navržen - uvedené je ekonomicky neobhájitelné. Jedná se o nárůst cca 10 km LDSŽ, úprav trakce na III. TŽK pro závěs atp.

Ing. Šembera: Podpůrná měnárna je v Žst. Blatec.

Ing. Procházka: uvažované náklady v rámci SP pokryjí potřebu dvou kabelů VN 22kV. Nicméně podrobnější vyhodnocení předpokládáme v dalším stupni na základě podrobných energetických výpočtů, upřesnění koncepce posunu střídavé trakce (tj.

Po vyhodnocení vlivu na metalické sítě při posunu střídavé trakce co nejblíže k Žst. Olomouc).

- V rámci předpokládaných energetických bilancí požadujeme vyjádření dodavatele el. energie, o tom, že v napájecích bodech je možné uvažovat s příslušným připojením nebo navýšením rezervovaného příkonu.

Ing. Šembera: Napájecí bod v Grygově je stávající a vychází z koncepce přechodu na střídavou trakci. Tím se neodchylujeme od studie konverze s výhledově daleko vyšším odběrem i pro napájení TŽK. Předpokládáme, že celá konverze byla projednána s distributory EE, tato SP je s ní v souladu.

- Studie proveditelnosti nepředpokládá v této stavbě s využitím měničové technologie pro TT Grygov. Požadujeme jednoznačné vyjádření 024 GR, že to takto má být pro tuto stavbu navrženo.

Ing. Šembera: Návrh TT vychází z ekonomických možností. Podle harmonogramu konverze je skoro vhodnější chystat samostatnou stavbu TNS Grygov obhájitelnou z přínosů konverze na TŽK např. s uvedenou měničovou technologií.

Správa tratí Olomouc (Tnq. Jan Kouřil - mobil.tel.: 724 450 363)

Ing. Šembera: Rozsah aktualizace SP byl dán zadávací dokumentací. Inženýrská činnost např. ve formě komplikovaných projednání a vydání stanovisek k rušení 23 přejezdů ve 4 variantních návrzích kolejí a v působnosti 18 obcí, kdy se obce nebudou schopny vyznat, co se po nich v jednotlivých variantách chce, nebyl prostě zadán a je třeba jej promítnout do navazující přípravy. Současně uvedená IČ vede k dalším subvariantám návrhu tak, aby byla řešení obcí odsouhlasena. Dále upozorňujeme, že v případě MÚK v intravilánech a dopadu a omezení přilehlých vlastníků, je souhlas obce bezpředmětný a rozhoduje souhlas dotčeného vlastníka se stavbou.

- V rámci zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu dopravy a z důvodu požadavku zvyšování rychlosti na trati Nezamyslice - Olomouc hl.n. nesouhlasíme se zachováním úrovnových železničních přejezdů ve všech variantních řešeních projektu.

Ing. Šembera: Navrhujeme prověření náhrady dalších úrovnových křížení za mimoúrovňová vést v navazující přípravě. Upozorňujeme ale, že odhadované navýšení nákladů jedné náhrady přejezdu za nadjezd je 50mil Kč. Tím bude téměř vyčerpána veškerá rezerva stavby – viz úvod.

- Požadujeme zrušení všech železničních přejezdů na účelových (polních) komunikacích v extravilánu, případně vybudování souběžné účelové komunikace a náhradních mimoúrovňových křížení.

Ing. Šembera: Navrhujeme zpracovat v DÚR srovnávací metodou a podrobným vyhodnocením možností (nákladově, majetkově, technicky). Jenom doplňujeme ze zkušenosti z jiných projektů: obec si ze svého pohledu nemá potřebu komplikovat situaci, zejm. když účelové komunikace používají pro obec často důležité místní podnikatelské subjekty. Určitě bude zapotřebí dobrá komunikace s obcí ze strany SŽDC.

- komunikacích s případnou náhradou mimoúrovňovým křížením.

Ing. Šembera: Náhrada některých křížení za MÚK na III. třídě a místních komunikací (zejména v intravilánech), je na úrovni střetu zájmu s vlastníky přilehlých nemovitostí (přímý dopad na zábory nebo vjezdy do nemovitostí). To může být nejenom neekonomické ale i neprůchozí.

Dále upozorňujeme, že v případě MÚK – nadjezd, je častým problémem také vlastnictví, jelikož menší obec takový danajský dar nemá často důvod převzít (správa a údržba). Domníváme se proto, že bez dílčích projednání se zástupci obcí, krajské správy silnic a SŽDC nad bližším a detailnějším řešením, nelze v SP odpovědně sledovat náhradu přejezdů na MÚK. V zadání aktualizace SP se ani takový požadavek neobjevil.

Odbor přípravy staveb (Ing. Otakar Srovnal - mobil.tel.: 724 590 159)

Podle rozsahu doporučené varianty č.2 konstatujeme, že v případě možné budoucí potřeby zvýšení kapacity řešené trati je stavebně limitující především jednokolejný most nad řekou Moravou v Olomouci (ev.km 98,732). Náhrada stávajícího mostu navrženým jednokolejným Novosadským mostem trvale znemožní budoucí prodloužení nebo kompletní zdvoukolejnění úseku trati Prostějov hl.n. - Olomouc hl.n..

Ing. Šembera: Nedomníváme se, že tímto nastane nějaké trvalé znemožnění případného potenciálního rozvoje trati. V SP je prognózován stav na 30 let (do roku 2054), a v tomto rozsahu při neměnných externích podmínkách je trať kapacitní (závisí samozřejmě na objednatelích dopravy, jestli dlouhodobě udrží požadovaný koncept linek osobní dopravy).

Dále výsledky SP uvedené prodloužení dvoukolejnosti prostě neumožňují.

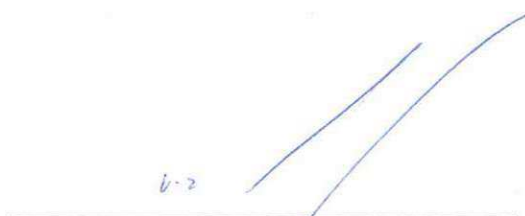
Ostatní:

Zůstává v platnosti souhrnné stanovisko SŽDC, OŘ Olomouc ke druhému dílčímu plnění aktualizace studie proveditelnosti č.j.: 24956/2018-SŽDC-OŘ OLC-OPS/SrO ze dne 4.12.2018.

OŘ Olomouc bude v roce 2019 požadovat zařazení přípravy výstavby PZS na přejezdu v km 76,881 (P7584) trati Nezamyslice - Olomouc do plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury. Jedná se o odstranění trvalého omezení rychlosti (TOR) na přejezdu účelové komunikace v Bedihošti, které bylo zavedeno kvůli nevyhovujícím rozhledovým poměrům. Současně je na tomto přejezdu zástupci obce požadováno zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu včetně chodců, cyklistů a in-line bruslařů. Vlevo i vpravo od přejezdu se nacházejí křižovatky účelových komunikací Obce Bedihošť včetně souběžné cyklostezky vlevo trati.

Ing. Šembera: Přejezd P7584 je v SP zabezpečen PZS se závorami. Tím se výrazně zvýší jeho bezpečnost. Křížení komunikací je v souladu (k posunům křižovatek byly vyhodnoceny jako závažnější jiné přejezdy – např. staniční přejezd P7583 v Bedihošti).

S pozdravem

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and a final horizontal stroke, positioned above a horizontal line.

Ing. Ladislav Kašpar
ředitel Oblastního ředitelství Olomouc

/

Příloha (elektronicky):
Záznam porady ze dne 23.3.2018 - rozmístění napájecích bodů tratí;