

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA:

VYŘIZUJE: Ing. Andrea Plíšková
TEL.: +420 267 094 309
FAX: +420 224 230 316
E-MAIL: andrea.pliskova@sudop.cz
IDDS: nd9sqfy

MÍSTO / DATUM: Praha / 29. dubna 2014

Dle rozdělovníku (prezenční listiny)

Záznam z porady

V rámci zpracování „**SP tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí n. Moravou**“, jehož zhotovitelem je Sdružení – Studie proveditelnosti SUDOP - FRAM (SUDOP PRAHA a.s. a FRAM Consult a.s.) svolal SUDOP PRAHA a.s., jako zhotovitel (vedoucí sdružení) v rámci plnění předmětu díla z uzavřené smlouvy o dílo č. S 282/2013-SSV-Die pracovní poradu.

Přílohou vám posíláme konečné znění záznamu z uvedeného jednání, které se uskutečnilo dne 16. dubna 2014 od 11:00 do 13:00 v budově SUDOPu PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3. Toto konečné znění záznamu jako jediné zachycuje obsah výše uvedeného jednání a je jedinou listinou z tohoto jednání ve smyslu ustanovení § 566 zák.č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, průběžné předchozí elektronické záznamy z jednání nemají povahu listiny.

S pozdravem

Ing. Pavel Tikman v.r.
Vedoucí stř. koncepce dopravy
SUDOP PRAHA a.s.

Přílohy:

Záznam z porady z 16. dubna 2014



Stavba: **SP tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí n. Moravou**

Záznam z porady:

konané dne 16. dubna 2014 od 11:00 do 13:00 na závodu SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, zasedací místnost č. 7.

Obsah jednání :

Po zahájení porady vedoucí projektu **Andrea Plišková** (SUDOP PRAHA) uvedla, že se jedná o pracovní jednání k výsledkům přepravní prognózy a ekonomického hodnocení za účelem stanovení dalšího postupu prací v rámci zpracování předmětné studie. Odevzdané technické řešení a dopravně-technologická část vč. připomínek k těmto částem byly projednány na předchozích jednáních. Poté byly prezentovány výsledky přepravní prognózy a ekonomického hodnocení. Bylo rovněž prezentováno linkové vedení. Prezentace a návrhové GVD jsou přílohou záznamu.

Prezentace – doplnění obsahu prezentace:

- Analýza přepravního trhu:
 - o Prognóza byla zpracována pouze pro osobní dopravu, vzhledem k tomu, že nákladní doprava v tomto řešení území je v současné době zanedbatelná a ani ve výhledu se nepředpokládá velký rozvoj.
- Ekonomické hodnocení:
 - o Výsledky vychází z projednaných technických řešení z předchozích jednání.
 - o Upozornění na výpočet ekonomického hodnocení v cenové úrovni v roce 2023, tedy dle platné „Metodiky“.
 - o Náklady na opravy VBP – pro všechny varianty uvažována stejná celková hodnota pro všechny úseky v celém zkoumaném rozsahu (ve všech variantách); pro stav projektový je v úsecích, které se v dané variantě neřeší uvažována rovněž hodnota stavu BP a diferenční tok je tak nenulový pouze pro úseky řešené v dané variantě.
 - o Analýza citlivosti prokázala možnost navýšení IN u varianty S1a o cca 10%, možnost snížení přepravních výkonů v osobní dopravě o cca 12%.
 - o Analýza rizik bude zpracována pro variantu S1a, která jako jediná prokázala ekonomickou efektivnost. Bude zpracována pro investiční náklady a přepravní výkony.

Následně proběhla diskuze k několika bodům, ze které bylo zaznamenáno následující:

Pšenička Petr (SŽDC 07) – jaká varianta je na kartogramu uvedena v prezentaci? Je možné obdržet kartogramy pro jednotlivé varianty.

Melzer Zdeněk (SUDOP) – jedná se o ilustrativní obrázek; Kartogramy pro jednotlivé varianty budou zaslány.

Pšenička Petr (SŽDC 07) – z jakých podkladů o stávajících přepravních proudech zpracovatel vycházel? V prezentaci je uvedeno, že se jedná o podklady ČD, ale z vlastních podkladů je zřejmé, že údaje se liší; Je třeba tyto podklady ještě prověřit. Např. v úseku Uherské Hradiště - Brod jsou řádově o 500 lidí menší počty lidí, než uvádí vlastní podklady.

Melzer Zdeněk (SUDOP) – zpracovatel vycházel z podkladů ČD; tyto podklady ještě zpracovatel studie prověří.



Novák Kamil (KORDIS JMK) – proč jsou výkony v oskm u variant S1b a S2b menší než u varianty S1a?

Fuksa David (SUDOP) – S1a je založena v provozním konceptu na hybridní vozbě Sp Zlín – Staré Město – Bylnice/Veselí nad Moravou, tzn. bez přestupu v Uherském Hradišti či v oblasti Bojkovic. Provozní koncept S1b, ani žádná z dalších variant, hybridní vozbu neobsahuje, tzn. v S1b je elektrická vozba omezena na úsek Zlín – Bojkovice (– Bojkovice město), s oddělením vozby v úseku Bojkovice – Bylnice na přestup v oblasti Bojkovic a obdobně je přestupně řešeno spojení od Zlína směrem ku Veselí nad Moravou v Uherském Hradišti. Varianta S2b na rozdíl od S1b disponuje elektrizací v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou, a proto obdobně jako v S1a (avšak v elektrické trakci) jsou Sp vlaky Zlín – Veselí nad Moravou vedeny přímo (spojování/rozpojování v Uherském Hradišti), přestup pouze obsažen v oblasti Bojkovic. Ve variantě S2b je navíc v úseku Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou upraven provozní koncept oproti S1a a S1b (místo Sp zapracovány posilové Os).

Melzer Zdeněk (SUDOP) – u varianty S1b jsou oproti S1a navíc 2 přestupy (Uherské Hradiště relace Veselí n. M. – Staré Město a Bojkovice relace Staré Město – Vlárský Průmysl), které v důsledku znamenají pokles cestujících. Ten však není velký, u všech variant „b“ je nutný 1 přestup (Bojkovice). Zavedení či nezavedení hybridů může být hodnoceno v rizikové analýze.

Pšenička Petr (SŽDC O7) – je třeba doplnit počty lidí směrem na Luhačovice; Jaké jsou investiční náklady na Bzeneckou spojkou?

Melzer Zdeněk (SUDOP) – počty lidí budou doplněny.

Mareš Matěj (SUDOP) – náklady na spojkou jsou cca 500 mil. Kč.

Křemen Jan (SŽDC O26) – v jakém rozsahu je v oblasti Bojkovic uvažována elektrizace ve variantě S1b a dalších?

Fuksa David (SUDOP) – zastávka Bojkovice město je rovněž obsažena v elektrizovaném úseku s ukončením trasy v blízkosti vjezdového návěstidla (prostor zastávky Bojkovice město je z pohledu SZZ součástí Bojkovic).

Uhlíř Rudolf (SŽDC OŘ Brno) – počítá studie s elektrizací úseku Brno – Veselí nad Moravou (trať č. 340)?

Pšenička Petr (SŽDC O7) – již na začátku zpracování studie bylo definováno, že elektrizace úseku Brno – Veselí nad Moravou je mimo rámec řešení této studie.

Kokojan Igor (SŽDC SSV) – tato studie nemá za úkol řešit koncepční věci, které se týkají výhledových plánů elektrizace v rámci celého regionu. SSV neřeší koncepci, SSV je přímým investorem. Objednává zhotovení staveb a jejich dokumentace.

Novák Kamil (KORDIS JMK) – jsou zvýšené náklady hybridních vozidel zohledněny v ekonomickém hodnocení?

Večeřa Martin (SUDOP) – ano; provozní náklady v ekonomickém hodnocení zohledňují typy vozidel předpokládané pro provoz na řešených úsecích tratí.

Ilík Jan (MD ČR) – jaký je provozní koncept, uvažovaný na předmětných tratích v rámci varianty S1a a S1b?

Fuksa David (SUDOP) – prezentace modelových GVD pro varianty S1a, S1b a S2b.

Novák Kamil (KORDIS JMK) – vedení vlaků Sp od Brna a Sp do Zlína v blízkém sledu v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště nelze prakticky předpokládat.

Křemen Jan (SŽDC O26) – neměly by být všechny varianty z hlediska provozního konceptu stejné, tzn. buď všude uvažovat hybridní vozidla, nebo je neuvažovat v žádné variantě. Teď je s hybridními vozidly uvažováno pouze ve variantě S1a.

Fuksa David (SUDOP) – provozní koncept založený na hybridní vozbě byl volen primárně u varianty, která rušila celistvost vlaků v úseku Staré Město – Bojkovice. V ostatních variantách lze s využitím běžného vozidlového parku zajistit celistvost vozebních ramen blízkí se stávajícímu stavu (např. S1b vyjma přestup akceptovaný objednavatelem ve směru na Bylnici). Upravený provozní koncept ve variantě S2b plyne právě ze snahy o eliminaci blízkého sledu vlaků Sp a Os v úseku Veselí n. M. – UH, jak již bylo vzpomenuto, a to ve všech variantách, které upravený koncept bez Sp od Brna a naopak



s rovnoměrnějším prokladem Os (Veselí – Staré Město)/Sp (Veselí – Zlín) umožňují v projektovém stavu jízdních dob bez podílu nového zdvoukolejnění. Ve variantách S1a a S1b není možné konceptu dle S2b dosáhnout bez dopadu do sestavy GVD v úseku od Uherského Hradiště ve směru Uherský Brod.

Plišková Andrea (SUDOP) – možnost zvážit zahrnutí rizika provozu hybridních vozidel v rámci rizikové analýzy.

Tikman Pavel (SUDOP) – navrhuje vybrat jednu variantu, kde by byl alternativně prověřen provoz hybridních vozidel, např. variantu S1b.

Na základě následné diskuze k tomuto bodu vyplynulo, že bude do finálního odevzdání dopracována další varianta (pracovně nazvaná S1b), která bude uvažovat hybridní vozidla.

Pšenička Petr (SŽDC O7) – jaký by byl výsledek hodnocení varianty, ve které by nebyl zahrnut úsek Újezdec – Bojkovice, ale naopak zahrnut úsek Kunovice – Veselí n.M. – Bzenec? Jednalo by se vlastně o prověření přínosů z odklonu vlaků kategorie R z 2. TŽK přes Veselí n.M.

Mareš Matěj (SUDOP) – jedná se de facto o variantu S3a, která byla v průběhu projednávání studie proveditelnosti vyloučena z dalšího sledování.

Kokojan Igor (SŽDC SSV) – jaká osobní doprava by v případě odklonu přes Veselí n.M. zůstala na 2.TŽK?

Jak se odrazí změna tras v obsluze Moravského Písku, Nedakonice apod. jinými než osobními vlaky. Kolika cestujícím se zhorší cestovní doba v úseku mezi Přerovem a Břeclaví?

Jde o ty cestující, kteří nepokračují za uzlové stanice a vítají brzký příjezd do svého skutečného cíle.

Je respektována aspoň geografická poloha atraktivního obvodu trati Brno – Veselí nad Moravou (přes Kyjov)? Na tu trať se připravuje vypsání SP nebo podobné dokumentace.

Melzer Zdeněk (SUDOP) – zůstaly by tam všechny vlaky kromě odkloněné linky R13, tedy vlaky Os a Ex.

Na základě následné diskuze k tomuto bodu vyplynulo, že bude do finálního odevzdání dopracována další varianta S3a, která byla v předchozích fázích studie opuštěna na základě jednání se zadavatelem (viz závěry z jednání z 5.2.2014).

Pšenička Petr (SŽDC O7) – poukázal na harmonogram výstavby, resp. začátek výstavby rok 2023 (závislý na předchozí stavbě DOZZ); zda by nebylo možné uvažovat s dřívějším zahájením výstavby.

Kokojan Igor (SŽDC SSV) – harmonogram zahájení stavby je závislý především na veřejné prospěšnosti stavby, kde bylo MD na předchozím jednání požádáno o spolupráci. Zahájení stavby v roce 2023 se s ohledem na procedurální procesy zdá adekvátní.

Skutečně možný termín řádné přípravy stavby a tedy i její realizace závisí na získání práva stavět v souladu se stavebním řádem. To je u tak rozsáhlých staveb podmíněno např. získáním veřejné prospěšnosti stavby a také absolvování procesu posuzování vlivů na prostředí. Je třeba vyhovět připomínkám a požadavkům rozhodujících orgánů a účastníků všech souvisejících řízení.

Provedly už potřebné kroky např. k VPS ze zákona kompetentní orgány?

Tikman Pavel (SUDOP) – zpracovatel ve studii popsal všechny nutné procedurální kroky, vedoucí k zahájení stavby.

Plišková Andrea (SUDOP) – v současné fázi zpracování (studie je před odevzdáním konceptu) je změna harmonogramu zásadním zásahem; znamenalo by to přepracování větší části studie proveditelnosti a nesplnění termínu odevzdání konceptu.



Shrnutí a závěry jednání

- Koncept studie proveditelnosti bude dopracován pro varianty, které byly definovány na předchozím jednání 5. února 2014 (S1a, S1b, S2b, S4b, S3b) a to rovněž v souladu s prezentovanými předpoklady a výstupy přepravní prognózy a ekonomického hodnocení.
- V rámci rizikové analýzy bude hodnocena pouze varianta S1a, která prokázala ekonomickou efektivnost. Budou vyhodnoceny rizika investičních nákladů a prognózy přepravních proudů.
- Varianty navrhovaných řešení (S1a, S1b, S2b, S4b, S3b) budou vyhodnoceny i pomocí tzv. DETR analýzy.
- Zahájení stavby je i nadále uvažován rok 2023.
- Do finálního odevzdání zpracovatel dopracuje variantu (pracovně nazvaná S1b'), která bude uvažovat hybridní vozidla.
- Do finálního odevzdání zpracovatel dopracuje variantu S3a, která byla v předchozích fázích studie opuštěna (není zahrnut projektový stav úseku Újezdec – Bojkovice, ale je zahrnut úsek Kunovice – Veselí n.M. – Bzenec).
- Zpracovávaná studie proveditelnosti neřeší koncepční záležitosti, které se týkají výhledových plánů elektrizace železničních tratí v celém daném regionu.

S ohledem na rozsah projednání účastníci konstatují, že byla objednatel provedena kontrola s plněním dosavadní části díla.

Připomínky k výše uvedenému zápisu zasílejte zpracovateli v termínu do 29. dubna 2014 *do 12:00 hod.* Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zasilatele.

Zapsal s přispěním profesních garantů: **Andrea Plišková a kol. stř. 205**

Dne 22.4.2014 v 15:00 hod








Příloha:

1. Prezenční listina zúčastněných osob
2. Prezentace 16. 04. 2014
3. Modelové GVD (varianta S1a, S1b, S2b-1)



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí n. Moravou Projednání studie
DATUM	16. dubna 2014, 11:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA Olšanská 1a, zasedací místnost č. 7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Igor Kokouř	SZDC s.o. SZL	722 952 357 LEOKOIAL@SZDC.CZ	
Jan Kremen	SZDC, GR 026	602 162 740 kremen@szdc.cz	
Alaš Zeman	SZDC, GR 06	702 209 232 zeman@szdc.cz	
Jiří Michalica	SZDC, GR 07	601 326 710 michalica@szdc.cz	
Miroslav Řihák	KOUBO ŽK	739 219 257 rihak@koubo.cz	
Petr Přenická	SZDC OI	725 115 888 prienicka@szdc.cz	
Jan Ilík	MD 0130	225 131 035 jan.ilik@mdcr.cz	
Pavel Kratoška	SZDC, GR-014	972+ 41700 kratoska@szdc.cz	
Karel Dalesický	SZDC, GR-014	942 44 449 dalesicky@szdc.cz	
Rudolf Uhlíř	SZDC s.o. ŽE BRNO	972 621 004 UHLIR@SZDC.CZ	
Michal Kovář	KORDIS s.r.o.	573 426 613 H: 605 242 367 mkovarik@kordis-jv.cz	
Alena Hrnčířová	SZDC 07	602 650 521 hrncirova@szdc.cz	
Leos Hromádka	MD 0520	225 131 444 leos.hromadko@mdcr.cz	
Jan Šnopa	MD 0190	225 131 173 jan.snopa@mdcr.cz	





**Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského
Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí n. Moravou**

Sdružení – Studie proveditelnosti SUDOP - FRAM

Projektové varianty



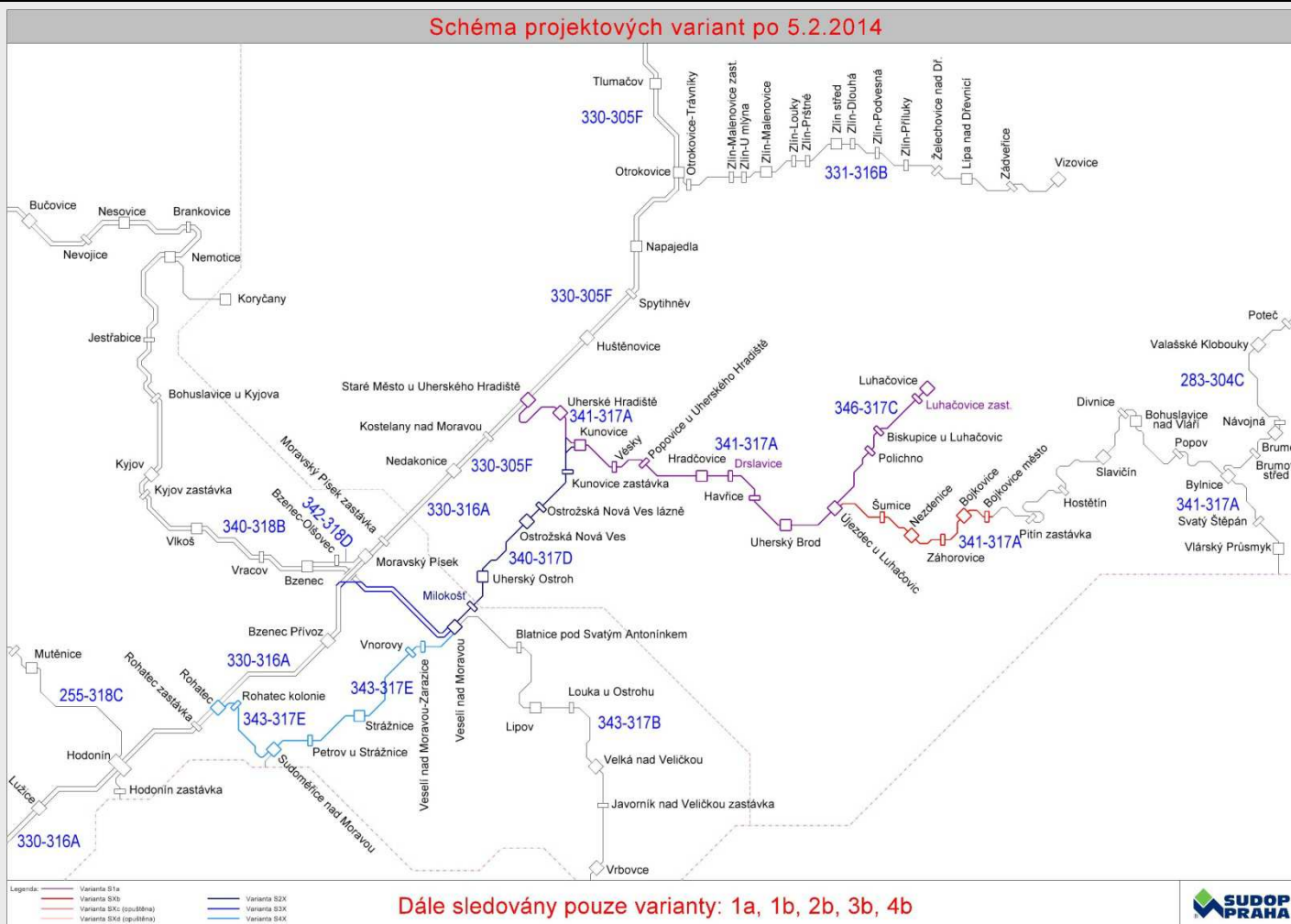
Sledované (hodnocené) varianty:

- S1a (St. Město u UH – Luhačovice)
- S1b (St. Město u UH – Luhačovice / Bojkovice)
- S2b (St. Město u UH – Luhačovice / Bojkovice / Veselí n/M)
- S3b (St. Město u UH – Luhačovice / Bojkovice / spojka Stolařka)
- S4b (St. Město u UH – Luhačovice / Bojkovice / Rohatec)

Projektové varianty



Schéma projektových variant po 5.2.2014



Studie proveditelnosti tratí
Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí n. Moravou



Projektové varianty



Harmonogram realizace

úsek\rok	2023	2024	2025	2026	2027	2028
St. Město u Uh. Hradiště - Luhačovice						
Újezdec u Luh. - Bojkovice						
Kunovice - Veselí nad Moravou						
Veselí nad Moravou - Bzenecká spojka						
Veselí nad Moravou - Rohatec						

Analýza přepravního trhu



Výchozí stav – podklady data ČD, ČSÚ

Rozvoj okolní infrastruktury po dobu hodnocení v rámci SP:

- v souladu s podklady ŘSD, MD ČR
- shodný pro varianty projektové i bez projektu
- součást dílčího odevzdání – bez připomínek
- významnější vliv realizace R55 (2035)

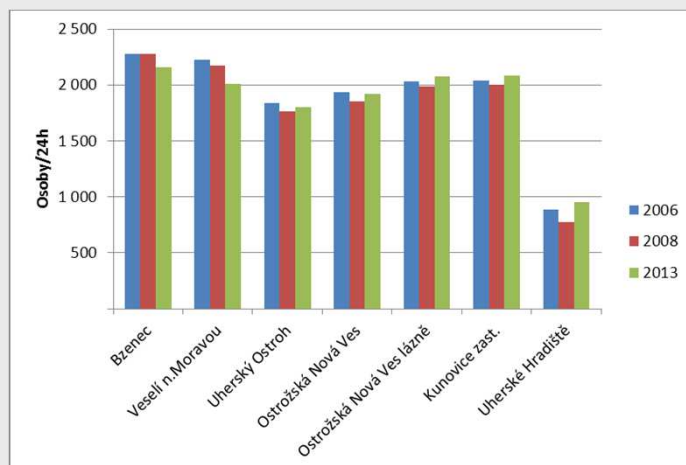
Metodika prognózy:

- Pokyny pro zpracování přepravních prognóz, SŽDC, 2011
- Použit 4 stupňový multimodální dopravní model

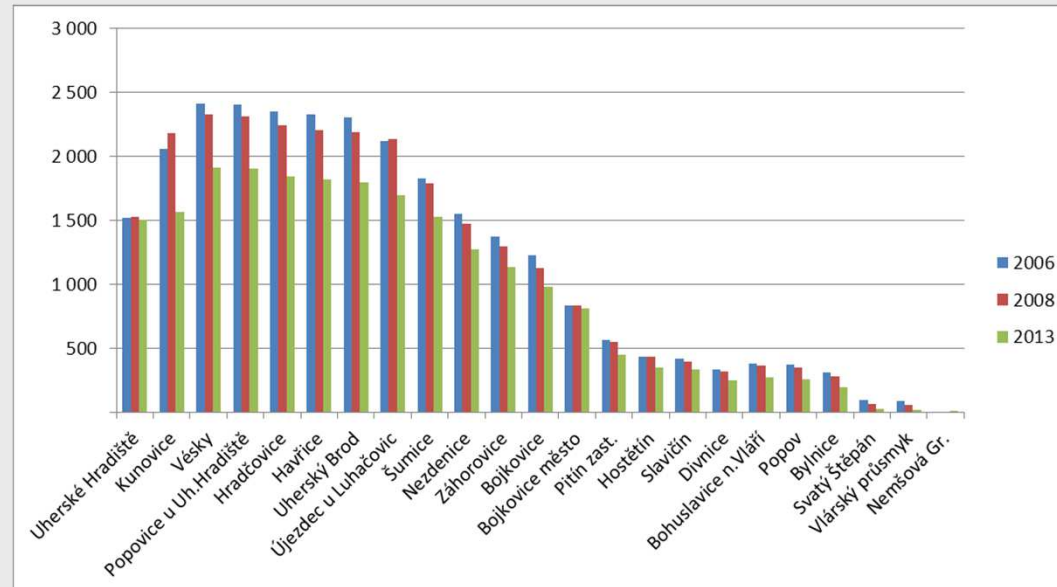
Analýza přepravního trhu



Výchozí dopravní zatížení osoby/24h Trať 340



Trať 341



Dopravní zatížení nákladní dopravou čt/24h

Trať 340 0,08 mil. čt/rok

Trať 341 0,02 mil. čt/rok

Analýza přepravního trhu



Přepravní prognóza

Výchozí prognóza dle DSS2:

- aktualizován vývoj HDP a demografie
- výsledkem zátěžové kartogramy dopravního modelu k roku 2035
- prognóza ND nebyla pro CBA zpracovávána z důvodu velmi nízkých očekávaných přínosů, ve zprávě bude zdůvodněno



Studie proveditelnosti tratí

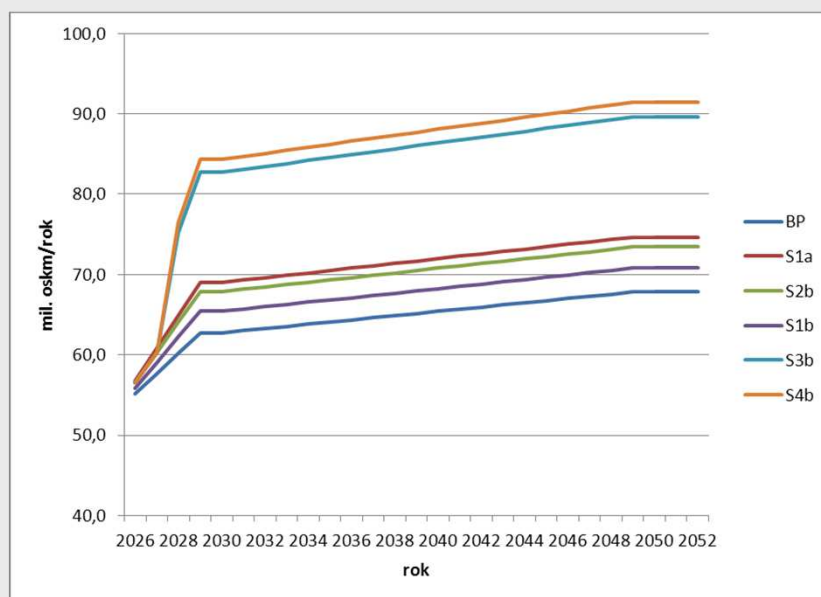
Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí n. Moravou

Analýza přepravního trhu

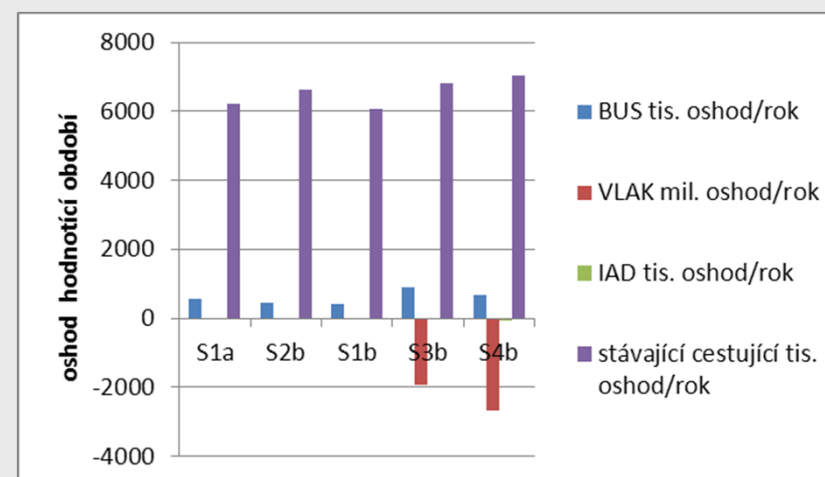


- Výsledky prognózy

Vývoj mil. oskm/rok



Kumulované časové úspory



Ekonomické hodnocení



- **Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury (MD 05/2013)**
- **Guide to cost-benefit analysis of investment projects, 2008**
- **HEATCO – Developing Harmonized European Approaches for Transport Costing and Project Assessment, 2004 – 2006**
- **provedena finanční a ekonomická analýza vybraných variant**
- **doba hodnocení 30 let (investiční i provozní fáze), tj. 2023 – 2052**
- **diskontní sazba 5 % (FA), resp. 5,5 % (EA)**
- **CÚ 2023**

Ekonomické hodnocení



Hodnocené vstupy FA:

- investiční náklady
- provozní náklady (zaměstnanci, infrastruktura)
- poplatky za DC

Hodnocené vstupy EA:

- investiční náklady
- provozní náklady (zaměstnanci, infrastruktura, vlaky)
- PN silnice (převedená doprava BUS, resp. IAD)
- úspory času
- externality
- emise železniční dopravy

Ekonomické hodnocení



Výsledky

Varianta	IN [tis. Kč]	FRR [%]	ERR [%]	ENPV [tis. Kč]	B/C Ratio
1a	3 006 409	-12,91	6,58	262 469	1,108
1b	3 588 557	-12,25	3,93	-401 371	0,861
2b	5 022 346	-9,90	3,86	-537 368	0,864
3b	5 838 598	-9,08	3,20	-796 593	0,825
4b	6 097 264	-8,26	2,81	-925 360	0,804
BP	3 835 806 opravy				

Ekonomické hodnocení



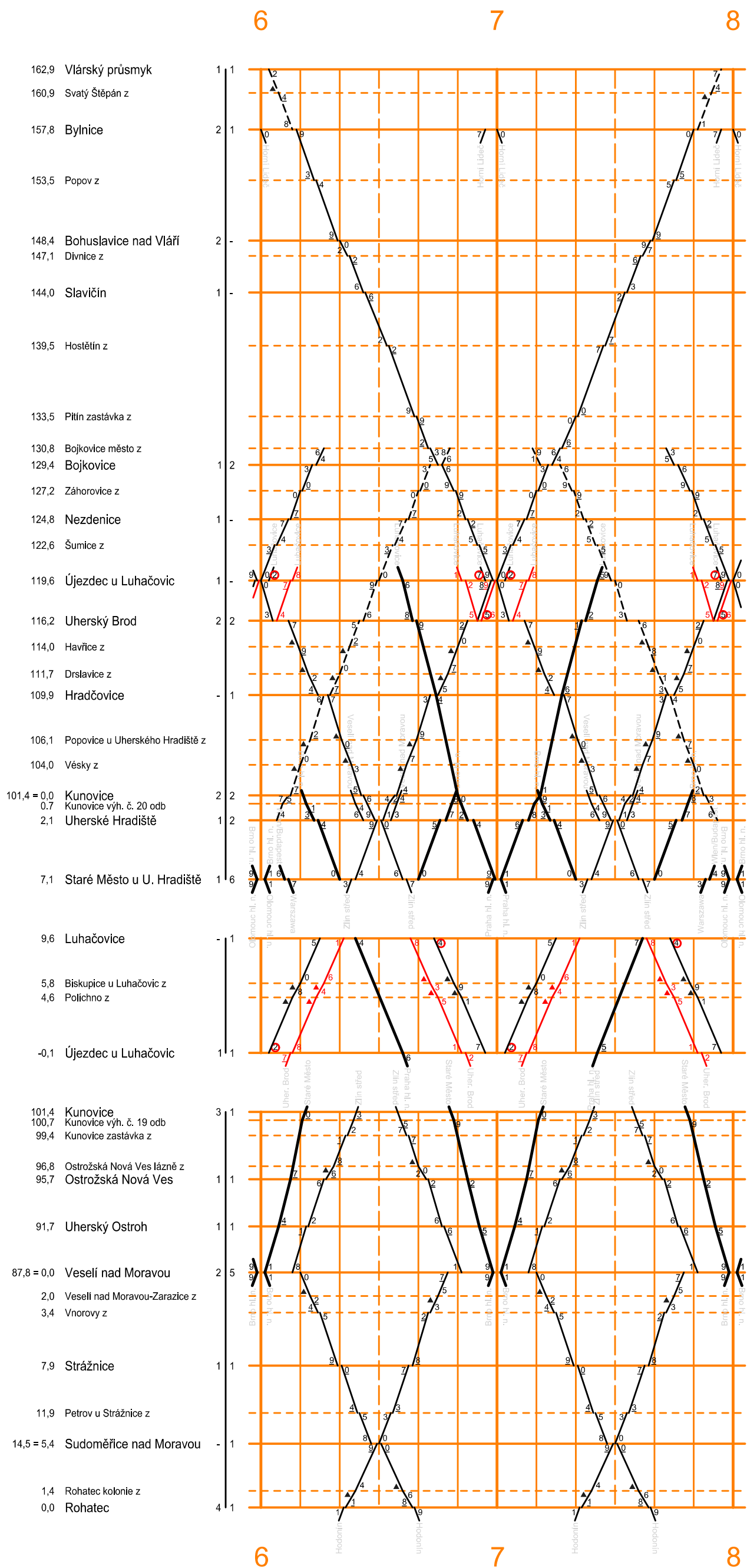
Výsledky – přínosy dle variant

Varianta	ZH	úspora PN infra	úspora PN řízení	úspora PN vlaků	úspora PN silnice	úspora času	úspora VN	úspora emisí žel. dopravy
1a (NPV)	25 117 0,92%	612 016 22,45%	29 726 1,09%	475 374 17,44%	82 553 3,03%	1 340 803 49,18%	125 761 4,61%	34 807 1,28%
1b (NPV)	32 034 1,27%	781 350 31,05%	29 726 1,18%	213 703 8,49%	54 484 2,17%	1 273 644 50,62%	105 692 4,20%	25 575 1,02%
2b (NPV)	43 809 1,26%	1 093 253 31,49%	117 322 3,38%	619 191 17,84%	66 970 1,93%	1 390 298 40,05%	101 505 2,92%	39 215 1,13%
3b (NPV)	56 286 1,48%	1 377 725 36,23%	117 322 3,09%	499 383 13,13%	137 539 3,62%	1 476 376 38,82%	97 793 2,57%	40 314 1,06%
4b (NPV)	56 757 1,47%	1 568 010 40,61%	158 394 4,10%	410 963 10,64%	78 025 2,02%	1 474 577 38,19%	58 576 1,52%	55 740 1,44%

Děkuji za pozornost



Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou



Sestavil: Ing. David Fuksa



Legenda a popis:

- trasa vlaku osobní dopravy Ex, R, Sp
- trasa vlaku osobní dopravy Os

- trasa vlaku nákladní dopravy Nex
- vlak podle potřeby
- rušící vlak (alternativní trasa)

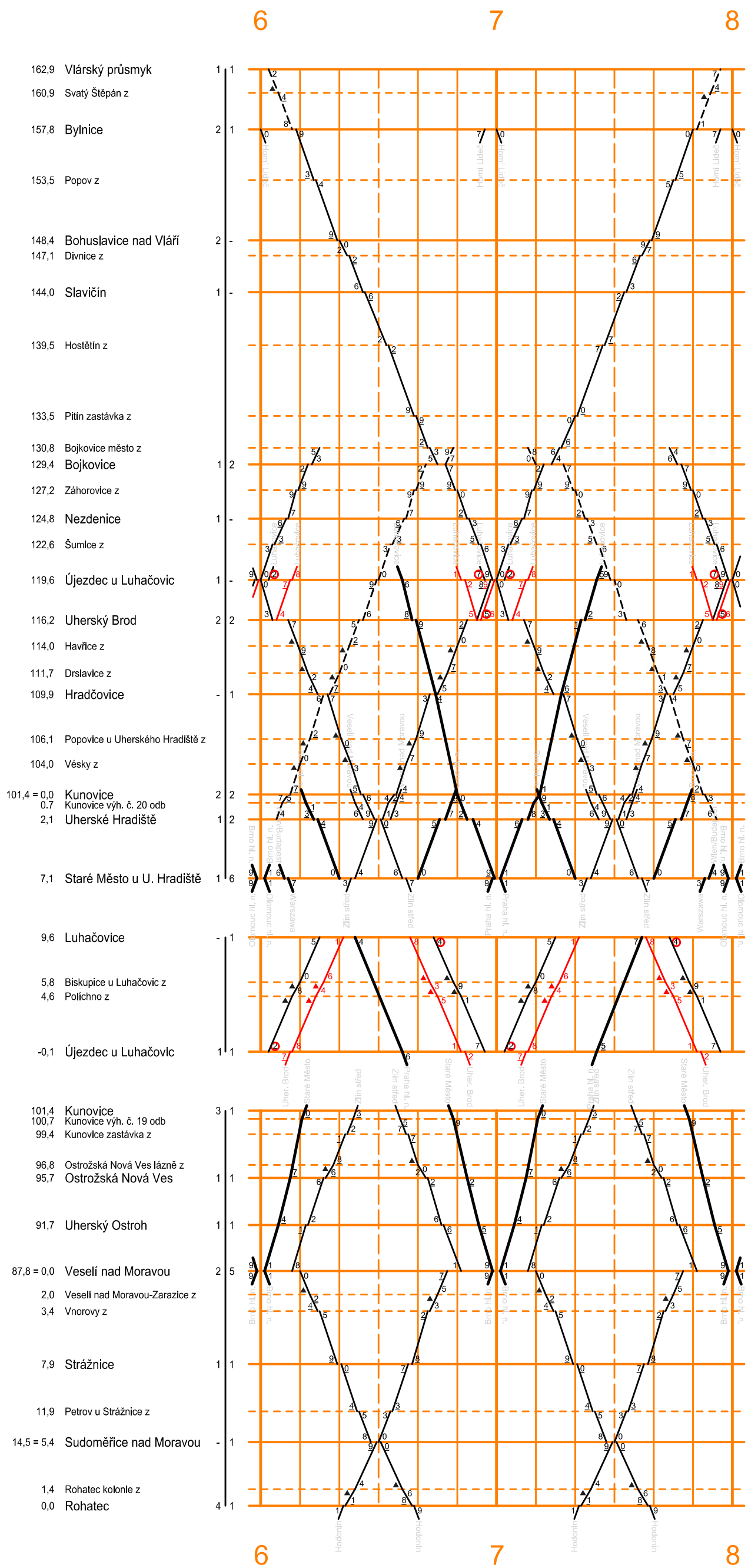
Modelový GVD, varianta S1a

Model GVD S1a

Příloha

3.10

Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou



Sestavil: Ing. David Fuksa



Legenda a popis:

- trasa vlaku osobní dopravy Ex, R, Sp
- trasa vlaku osobní dopravy Os

- trasa vlaku nákladní dopravy Nex
- vlak podle potřeby
- rušící vlak (alternativní trasa)

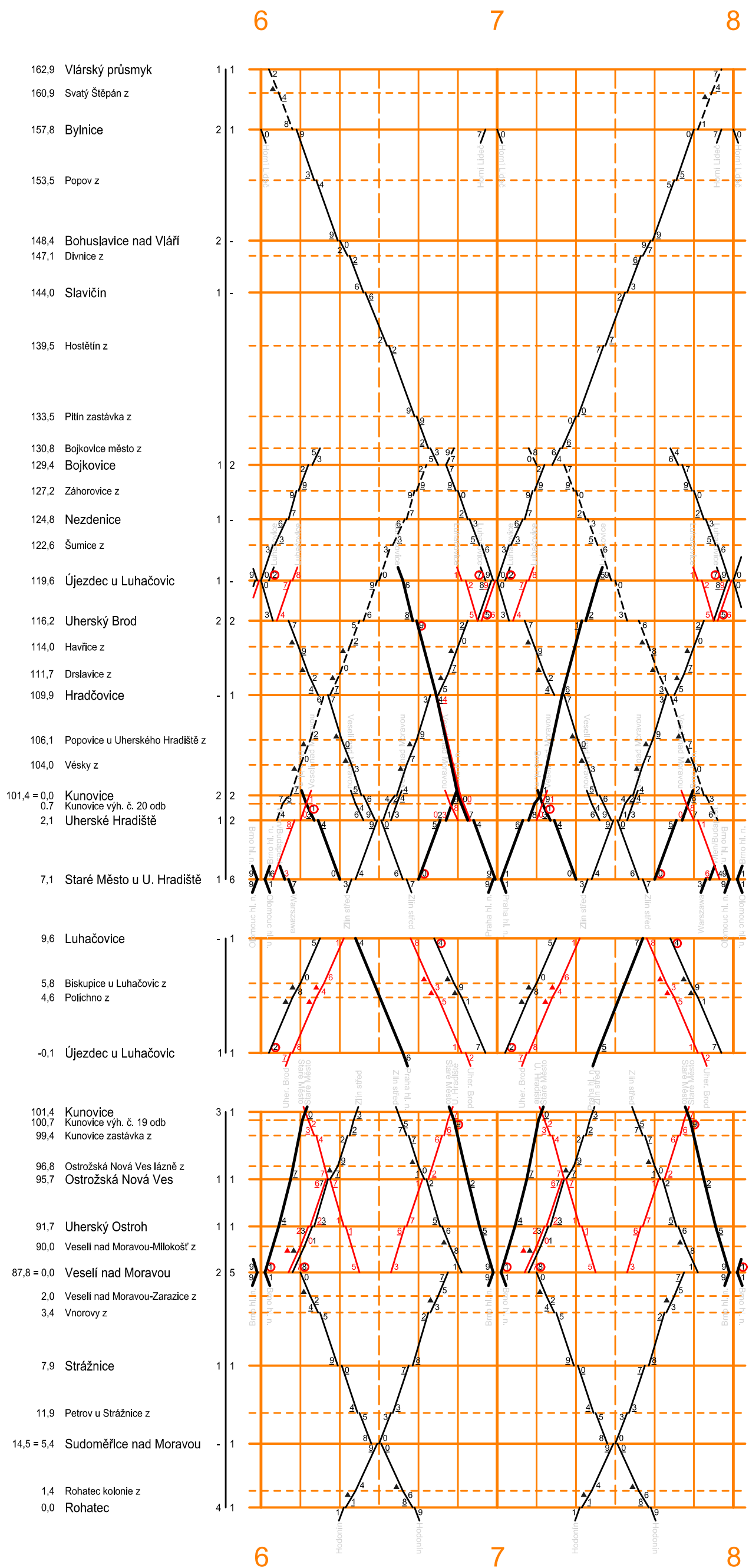
Modelový GVD, varianta S1b

Model GVD S1b

Příloha

3.11

Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou



Sestavil: Ing. David Fuksa



Legenda a popis:

- trasa vlaku osobní dopravy Ex, R, Sp
- trasa vlaku osobní dopravy Os

- trasa vlaku nákladní dopravy Nex
- vlak podle potřeby
- rušící vlak (alternativní trasa)

Modelový GVD, varianta S2b

Model GVD S2b-1

Příloha

3.12