

Váš dopis zn.: 87/2018-910-IZD/2
Zde dne: 15. 6. 2018
Naše zn.: 41563/2018-SŽDC-GR-O6
Vyřizuje: Ing. arch. Pavel Andršt
Telefon: 972 244 493
Mobil: 724 951 970
E-mail: andrst@szdc.cz
Datum: 9. 8. 2018

Ministerstvo dopravy
O910
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov – Bohumín, odpověď na připomínky O910

Na základě Vašeho dopisu zn. 87/2018-910-IZD/2 ze dne 15. 6. 2018, ve kterém jste uplatnili připomínky k záměru projektu akce „Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov – Bohumín“, sdělujeme naše odpovědi na tyto připomínky:

Připomínka MD:

Kromě zásadní námítky, že záměr projektu musí být zpracován před DUR, máme k předložené dokumentaci následující připomínky:

Odpověď SŽDC:

Konstatujeme, že záměr projektu byl zadán zároveň s DUR ještě před příslušným pokynem MD postupovat jinak (SOD byla podepsána 13. 6. 2017 po předcházejícím VR vypsáním 28. 4. 2017).

Kapitola 2:

Připomínka MD:

Vzhledem k tomu, že koncepce řešení vychází z dokumentací zpracovaných mimo rezort dopravy a zadavatelem je město Studénka, je nutno doplnit rámcový popis obsahu a výsledku jejich projednání s MD a SŽDC.

Odpověď SŽDC (zpracovaná do textu záměru projektu):

Koncepce řešení vychází ze studie proveditelnosti „Zvýšení bezpečnosti dopravy ve Městě Studénka změnou trasy nákladní dopravy“ a „Studii dopravního značení zamezujícího tranzit nákladních vozidel nad 12 tun po státní silnici č. III/46427 na území města Studénky“, zadavatel Město Studénka. Cílem této studie je především navrhnout a prověřit vedení trasy pro nákladní dopravu z hlediska proveditelnosti a ekonomické výhodnosti tak, aby bylo dosaženo odklonu nákladní kamionové dopravy mimo centrum města a mimo nebezpečné přejezdy na koridorové trati a ulici R. Tomáška. Dalším cílem je ve vazbě na vedení nové trasy kamionové dopravy zajistit na koridorovém železničním přejezdu mimoúrovňové křížení podjezdem, který umožní průjezd osobních vozidel, vozidel záchranných systémů a vyloučí kamionovou tranzitní dopravu. Následným záměrem je nutnost také komplexně upravit přejezd v blízkosti křižovatky ulic R. Tomáška, který je vzhledem k blízkosti navazující komunikace nebezpečný nejen pro kamionovou dopravu, ale obecně pro provoz dopravy a také k záměru vést v této lokalitě nové cyklotrasy a cyklostezky.

V rámci zpracování ZP+PD projektant rovněž prověřil možnost zajistit obsluhu areálů v sousedství trati směr Bílovec stávajícím způsobem – tedy přes železniční přejezd na bílovecké trati a dále ulicí R. Tomáška a novou příjezdovou komunikaci nerealizovat. Město Studénka s touto možností nesouhlasí dle vyjádření ze dne: 28.08.2017 Č.J.: MS 8720/2017/SŘÚPaR/No a vyzvalo k realizaci objízdné trasy, v souladu s doporučením studie odklonu nákladní dopravy z města.

Připomínka MD:

Dále je třeba doplnit, zda v rámci modernizace 2. TŽK prověřoval investor možnosti odstranění přejezdu, nebo úpravy za účelem zvýšení jeho bezpečnosti a s jakým výsledkem.

Odpověď SŽDC:

Dříve i nyní platná legislativa umožňovala ponechat úroňový přejezd, návrh odstranění přejezdu je důsledkem vážné mimořádné události. Upozorňujeme, že stavební práce na modernizaci II. TŽK byly zahájeny v roce 1997 (na základě usnesení vlády č. 432/1995 a aktualizovaného usnesením č. 1262/1999), tedy podle tehdy platné legislativy a dlouho před vznikem SŽDC. Vzhledem k těmto skutečnostem není možno požadované údaje doplnit.

Kapitola 3:

Připomínka MD:

Je třeba doplnit informaci o vývoji nehod na přejezdu, následky, příčiny a následné snahy o zvýšení jeho bezpečnosti, dobu zavření přejezdu (průměrnou, nejdelší), četnost porušení pravidel provozu, četnost aut dle kategorie, pěších, cyklistů.

Odpověď SŽDC (zpracovaná do textu záměru projektu):

Dle pasportu železničního přejezdu je evidována nehoda ze dne 22.07.2015 - SuperCity 512 „Pendolino“ proti TIR, tragická nehoda se třemi smrtelnými zraněními a škodou 157 700 000 Kč. Železniční přejezd je zabezpečen nejlépe, jak je možné (světelné signalizační zařízení se závorami, kamerový systém, vodorovné a svislé dopravní značení). Doba zavření přejezdu a četnost porušení pravidel provozu není k dispozici. Intenzita motorových vozidel na předmětném přejezdu je (dle údajů z roku 2016) v pracovní dny 4 254 vozidel/den, v nepracovní dny 3 173 vozidel/den, špičková intenzita je 438 vozidel/h; rozhodující část projíždějících vozidel (cca 86 %) tvoří osobní a dodávková vozidla (bez přívěsů i s přívěsy). Intenzita cyklistů na přejezdu je v průměru 348 cyklo/den.

Připomínka MD:

Dále je potřeba doplnit informaci o tom, zda silniční dopravou dovážené komodity do průmyslového areálu nejsou vhodné pro železniční přepravu.

Odpověď SŽDC:

Tento požadavek nemá žádnou přímou souvislost s předmětem záměru projektu a nemá význam tyto údaje doplňovat. Ze strany SŽDC není tato připomínka akceptována.

Kapitola 4:

Připomínka MD:

Chybí informace o způsobu zajištění silniční a železniční dopravy během realizace stavby, potřebě výluk, náhradní autobusové dopravy, případně provizorních úprav.

Odpověď SŽDC (zpracovaná do textu záměru projektu):

Silniční doprava je po dobu realizace stavby v případě nutnosti odkloněna na objízdne trasy. Železniční doprava bude vedena v omezeném rozsahu po sjízdnych kolejích v závislosti na jednotlivých stavebních postupech. Podrobnější řešení je předmětem dalšího stupně dokumentace.

Připomínka MD:

Když není nadpis 4a), tak odstraňte nadpis 4b).

Odpověď SŽDC:

Nadpis 4b byl odstraněn.

Kapitola 5:

Připomínka MD:

Zabezpečovací zařízení – je jasné, že dojde k zásahu do kabeláže. Do vlastního SZZ se však zasahovat nemusí, zařízení přece umí pracovat s vyloučením některé koleje. Je nutno popis upřesnit.

Odpověď SŽDC:

Zrušením přejezdu (tj. PZS) s přímou vazbou na SSZ musí dojít k úpravě SSZ.

Připomínka MD:

Železniční svršek – je třeba doplnit informaci, zda nebude během stavby potřeba nějaké stavební provizorium a ujištění, že se nemění konfigurace kolejí.

Odpověď SŽDC:

Provizorní stavy budou stanoveny v dalším stupni, konfiguraci kolejiště stanice není důvod měnit (s výjimkou odstranění navazující vlečky, což je popsáno v záměru projektu).

Připomínka MD:

Mosty a propustky – odstraňte duplicitu a rozdílnost údajů ohledně délek dilatačních úseků podjezdu.

Odpověď SŽDC (zpracováno do textu záměru projektu):

Bylo opraveno.

Připomínka MD:

Chybí podjezdná výška silničního podjezdu.

Odpověď SŽDC (zpracováno do textu záměru projektu):

Volná výška podjezdu 3,7 m železničního mostu je v textu uvedena.

Připomínka MD:

Dále informace o konstrukci přilehlých ramp a odolnosti proti podzemní vodě.

Odpověď SŽDC:

Toto bude předmětem řešení dalšího stupně.

Připomínka MD:

Pokud je již zřejmé, že navržené řešení bude vyžadovat výjimky z technických norem a předpisů, je nutné to uvést.

Odpověď SŽDC:

Pokud by byly vyžadovány výjimky, byly by v záměru projektu uvedeny. V současné době nemáme informace o nutnosti uplatnění výjimečného řešení.

Připomínka MD:

Pozemní komunikace – je třeba doplnit směrové a sklonové poměry na navazujících silničních rampách, kategorii komunikace, návrhovou rychlost, splnění rozhledových poměrů.

Odpověď SŽDC:

Část silnice III/46427 bude vyřazena ze silniční sítě s následným převedením do majetku města Studénka. K tomu bude uzavřena smlouva o smlouvě budoucí mezi krajským úřadem Moravskoslezského kraje, SSMSK

a městem Studénka. Místa dělení jsou po dohodě určena v prostoru stávajícího nádraží Studénka (autobusová zastávka Studénka, žel. st.) začátek místa dělení. Konec místa dělení je určen v místě křižovatky s ul. Sjednocení.

Navrhované parametry budoucí komunikace (včetně rozhledových poměrů) jsou doplněny do textu záměru projektu.

Připomínka MD:

Trakční a energetická zařízení – železniční most je nesprávně označen jako podchod. Popis neuvádí žádné úpravy trakčního vedení. Přitom ve formulářích vzor 81 a 83 je uvedena výměra 1615 m trakčního vedení s náklady 25 mil. Kč. Odstraňte chyby.

Odpověď SŽDC:

Bylo doplněno a opraveno. Součástí trakčního a energetického zařízení jsou provizorní úpravy trakčního vedení, silnoproudých rozvodů a přeložky kabelových vedení 22kV. Dále upozorňujeme, že trakční vedení se upravuje ve všech dotčených kolejích.

Kapitola 6:

Připomínka MD:

Do 1. odstavce je třeba doplnit vlastníka AK 1324.

Odpověď SŽDC:

Jedná se o fyzickou osobu, se kterou investor jedná o odprodeji potřebných pozemků. Doplnění jmen fyzických osob do veřejného dokumentu, jakým je záměr projektu, může být vyhodnoceno jako nikoliv nezbytné vzhledem ke GDPR. Vlastník pozemku se může změnit, jeho uvedení v podstatě však nemá vliv na návrh.

Připomínka MD:

Doplňte, zda je nutná změna ÚP. ÚR se vydává na základě DUR a nikoliv přípravné dokumentace.

Odpověď SŽDC (zpracováno do textu záměru projektu):

Navržená úprava tvaru křižovatky ulice R. Tomáška a ulice 2. května zasahuje do ploch, které jsou v územním plánu vymezeny jako nezastavitelné (funkce NZ – plochy zemědělské), a vyvolává změnu funkčních ploch. Je nutná změna územního plánu pro vydání DÚR. Text je opraven.

Připomínka MD:

Kromě vlivu stavby na okolí, je třeba také doplnit informace o vlivu okolí na stavbu (blízkost obytné/průmyslové zástavby, četnost dopravy, geologické poměry, spodní vody, podmínky kladené ze strany municipalit, ostatních účastníků projednávání, vlastníků dotčených pozemků atd.

Odpověď SŽDC:

Stavba bude realizována v intravilánu města Studénka a zejména bude ovlivněna blízkostí průmyslového areálu a obytné zástavby a četnosti dopravy s ní spojenými. Stavba se nachází ve složitých geologických podmínkách a tomu odpovídá i cena technických opatření. Odpady vzniklé při stavbě budou odstraněny v souladu s platnou legislativou. Většina majitelů pozemků dotčených trvalým zábohem se stavbou souhlasí s drobnými připomínkami. Podmínky jednotlivých správců dotčených orgánů byly zpracovány.

Připomínka MD:

Do této kapitoly požadujeme rovněž uvést, že areál MSV Metal Studénka a. s. je pro kamionovou dopravu přístupný prakticky po téže trase jako v projektovém stavu, pouze s tím rozdílem, že místo stavby 900 m dlouhé nové silniční komunikace na vykoupěných pozemcích od firmy AK 1324 s. r. o., by příslušná doprava

byla vedena přímo po vnitrozávodových komunikacích této firmy bez jediné koruny vynaložené z veřejných prostředků. Iniciátorem tohoto opatření mohl být městský úřad a vykonavateli obě společnosti.

Odpověď SŽDC:

Navržené řešení je výsledkem složité dohody majitelů pozemků a areálů za součinnosti města a podpory MD ČR. Propojení obou areálů bez výstavby nové areálové komunikace není možné.

Kapitola 7:

Připomínka MD:

Uvedte dotčená katastrální území. Doplňte předpokládanou výměru trvalých záborů a vlastníky dotčených pozemků (fyzické osoby pouze souhrnně) včetně informace, pro kterého správce/objekt se zábor. Dále je třeba doplnit, zda s majiteli pozemků dotčených trvalým zábohem došlo k jednání a s jakým výsledkem. Dále, které části stavby zůstanou v majetku SŽDC a které budou převedeny na jiné správce.

Odpověď SŽDC (částečně zapracována do textu záměru projektu):

Pozemky dotčené stavbou se nacházejí v katastrálních územích obcí Studénka nad Odrou a Butovice. Předpokládaná výměra trvalých záborů 20474 m². Vlastníci dotčených pozemků - České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1, A.S.A.P. People s.r.o., náměstí Svaté Trojice 157/12, Předměstí, 74601 Opava, Moravskoslezský kraj, 28. října 2771/117, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava, VÍTKOVICE, a.s., Ruská 2887/101, Vítkovice, 70300 Ostrava, AK 1324, s.r.o., Lysá hora 282, 73904 Krásná, MSV Metal Studénka, a.s., R. Tomáška 859, 74213 Studénka, M.NET Studénka s.r.o., Butovická 12, Butovice, 74213 Studénka, Povodí Odry, státní podnik, Varenská 3101/49, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Praha, Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3, Město Studénka, nám. Republiky 762, Butovice, 74213 Studénka a fyzické osoby celkem 12.

Většina majitelů pozemků dotčených trvalým zábohem se stavbou souhlasí s drobnými připomínkami. Výjimkou je AK 1324 s. r. o., kde stále čekáme i přes pravidelnou urgenci na znalecký posudek, a dále jeden soukromý vlastník pozemku není stále rozhodnut – v této věci spolupracuje projektant s městem Studénka. Vzhledem ke skutečnosti, že majetkoprávní část je standardně až součástí navazujících stupňů dokumentace, nejsou informace o výsledcích jednání zapracovány do textu záměru projektu.

Tabulka s přehledem provozních souborů a stavebních objektů vzniklých stavbou a jejich budoucích vlastníků je doložena do upraveného textu záměru projektu.

Připomínka MD:

Vzhledem k tomu, že se stavba nachází převážně na nedrážních pozemcích a většina objektů není stavbou dráhy, jsou dohodnuty příspěvky jiných investorů?

Odpověď SŽDC:

Cílem stavby je odstranění železničního přejezdu, na kterém došlo k vážné mimořádné události a na kterém dochází neustále k porušování právních předpisů ze strany řidičů vozidel. Stavba vyvolává negativní zásahy do majetku cizích osob, což vylučuje vznesení jakéhokoliv požadavku na finanční příspěvek z jejich strany.

Kapitola 9:

Připomínka MD:

Odstraňte stávající text a doplňte nový v souladu s názvem kapitoly.

Odpověď SŽDC:

Opraveno v textu záměru projektu.

Vzor 80:

Připomínka MD:

Hodnoty parametrů vytrhání svršek vleček železničních, vedení trolejová celostátních drah, úprava trakčního vedení a obcházecí vedení neodpovídají potřebám stavby. Požadujeme opravit.

Odpověď SŽDC:

Některé parametry, které nejsou z hlediska stavby rozhodující, jsme z formuláře odstranili.

Vzor 83:

Připomínka MD:

Vzhledem k tomu, že většina objektů není stavbou dráhy, rozčleňte náklady z hlediska SŽDC a ostatních správců/investorů.

Odpověď SŽDC:

Do textu záměru projektu na str. 10 byla doplněna tabulka s členěním nákladů podle budoucích správců – viz výše. V současné době nelze uvažovat s vícezdrojovým financováním, protože veškeré náklady jsou vyvolány stavbou náhrady přejezdu, z tohoto důvodu je uvažováno pouze s pokrytím finančními prostředky zajištěnými SŽDC.

Připomínka MD:

Tyto stavby (silniční most, železniční most, rampy do podjezdu, propustek) představují výměru přibližně 1900m². Měrné investiční náklady vychází 165 tis. Kč / m². Uvedené investiční náklady 313,3 mil. Kč jsou nepřiměřeně vysoké. Žádáme o nápravu.

Odpověď SŽDC:

Stavba se nachází ve složitých geologických podmínkách a tomu odpovídá i cena technických opatření. (Stavba je v dosahu hladiny podzemní vody. Stavební jáma je utěsněna larsenovými stěnami a vana podjezdu a nájezdových ramp jsou navrženy v izolační vaně. Z důvodu vztlaku podzemní vody je základová deska podjezdu a nájezdových ramp ukotvena mikropilotami.) Cena při daných podmínkách a navržených parametrech odpovídá podobně navrženým a realizovaným mostním objektům.

Ekonomické hodnocení:

Připomínka MD:

- Popis stavů (zde chybně uvedeno variant) bez projektu a s projektem je na hranici smysluplnosti. Žádáme přepracovat a uvést do souladu se skutečnými poměry. Popis jednotlivých variant/scénářů v CBA tabulkách je spíš obecný (vzhledem k omezenému prostoru, který je na daném místě k dispozici), podrobnější technický popis je v textové části hodnocení.

Odpověď SŽDC:

Termíny „varianta bez projektu“ a „varianta s projektem“ jsou v souladu s platnými metodickými pokyny a navíc jsou v tomto smyslu obecně používány již řadu let (jak v rámci ČR, tak i v rámci jednání s JASPERS/EK).

Připomínka MD:

- Kapitola 1.3 popisuje pouze stav na železnici, když na železniční dopravu a přepravu nemá projekt vliv? Má být ale popsána situace v silniční dopravě, kterou ovlivňuje na úrovni vedení tras kamionové dopravy a dobu stání při uzavřeném přejezdu.

Odpověď SŽDC:

Jedná se o stavbu dráhy, je proto metodicky správné zohlednit v první řadě vliv na železniční dopravu. V ekonomickém hodnocení není nikde uvedeno, že projekt nemá vliv na železniční dopravu a přepravu,

nýbrž pouze na její rozsah. Železniční doprava má řadu dalších aspektů (v případě tohoto projektu zejména bezpečnost – jednoznačně zvyšuje bezpečnost železniční dopravy a realizací akce se sníží ohrožení cestujících v železniční dopravě. Situace v silniční dopravě je uvedena v kapitole 1.1.

Připomínka MD:

- Ve FA a EA jsou investiční náklady v běžných cenách, mají být převedeny do stálých cen! Dále v EA musí být investiční náklady fiskálně korigovány na účetní ceny (v tab. 2-20 to vypadá správně, v příloženém xls souboru chybně).

Odpověď SŽDC:

Ekonomické hodnocení je zpracováno ve stálých cenách (cenová úroveň roku 2018), čemuž odpovídají investiční náklady ve výši 684 475 tis. Kč (bez DPH). Tato skutečnost je v ekonomickém hodnocení opakovaně uvedena – tato připomínka je tedy věcně nesprávná. Tvzení, že v tab. 2-20 „to vypadá správně“, je nepřesné (přepočítání je buď správné, nebo není). Každopádně přepočítání finančních cen na ekonomické probíhá v CBA tabulkách (tabulky ekonomické analýzy) automaticky – to lze snadno zjistit na listě 10, kde je ve sloupci E uveden konverzní faktor (0,93) investičních nákladů, kterým jsou tyto náklady ve výpočtech vynásobeny.

Připomínka MD:

- Provozní náklady v EA neodpovídají údajům uvedených na str. 8 EH (zejména částka 560 tis. Kč)

Odpověď SŽDC:

Částka 560 tis. Kč byla stanovena jako pravděpodobnost nehody * potenciálně vzniklé náklady pro správce trati při nehodě. Vše je podrobně popsáno v kapitole 2.3.2.

Připomínka MD:

- Opravy kolejí v místě přejezdu, částka 90 tis. Kč na bm koleje je nereálná.

Odpověď SŽDC:

Není zřejmé, na základě jaké skutečnosti je vznesena tato připomínka, cena je stanovena správcem. Obecně jsou tyto náklady pro EH zcela zanedbatelné a jejich vliv na výsledek je marginální.

Připomínka MD:

- Str. 9 jsou uvedeny celkové náklady provozuschopnosti na podjezd ve výši 305,45 tis. Kč, tj. přibližně 10 tis. za rok. U přejezdu jsou uvedeny náklady na spotřebu el. energie ve výši 6 tis./rok/jeden výstražník, tj. 24 tis. Kč za rok. Skutečně budou provozní náklady na podjezd výrazně menší, než provozní náklady na přejezd? Kde jsou náklady na obměnu technologického vybavení čerpacích jímek, údržba a opravy osvětlení, elektrické energie na trvalé osvětlení podjezdu (silnice, chodník, cyklostezka)?

Odpověď SŽDC:

Výše nákladů na údržbu a provoz byla stanovena odhadem budoucího vlastníka na základě jeho (resp. jejich) odborných znalostí a zkušeností.

Připomínka MD:

- Zcela chybí náklady na reinvestice pozemních komunikací a inženýrských sítí.

Odpověď SŽDC:

Reinvestice do pozemních komunikací a inženýrských sítí uvažována byla. Tato informace je uvedena na str. 9.

Připomínka MD:

- Tabulka 2-8 obsahuje chybný údaj o šířce/délce přejezdu 30,6 m, pro vlak je nutno uvažovat s šířkou přejezdu (cca 10 metrů).

Odpověď SŽDC:

Chybný údaj zde uvedený je, nicméně délka přejezdu má na výsledky absolutně zanedbatelný vliv. Doba průjezdu přes samotný přejezd s uvažovanou délkou 30,6 m je 0,79 – 2,75 s. Úpravou na 10 m dojde k rozdílu doby průjezdu vlaku menší než 1 sekunda.

Připomínka MD:

Dále je chybně pojatá anulační doba 15 s, která je vztažena k bílému pozitivnímu světlu, nikoliv k okamžiku, kdy přestanou kmitat červená světla a na přejezd je možno už vjíždět. Výsledná doba čekání je tedy kratší.

Odpověď SŽDC:

U anulační doby se vycházelo ze současného stavu, jde tedy o nezpochybnitelný údaj.

Připomínka MD:

- Popis, co všechno vstupuje do ekonomické analýzy, je uveden na pouhých 2,5 stranách (str. 21-24), což je zcela nedostatečné. Požadujeme kapitolu rozepsat o jednotlivé vstupy, aby bylo zřejmé, jak se k hodnotám ekonomické analýzy došlo.

Odpověď SŽDC:

Společenské náklady a přínosy investice (tedy vstupy do ekonomické analýzy) jsou uvedeny na s. 13–23. Část vstupů je přebírána i z analýzy finanční, k níž jsou informace uvedeny na s. 6–13.

Připomínka MD:

- Jak mohou být vykázány úspory cestujících v železniční dopravě, když stavba na železniční dopravu nemá z hlediska jízdních dob žádný vliv?

Odpověď SŽDC:

Úspory cestovních dob v železniční dopravě vznikají z důvodu odstranění kolizního místa, díky kterému nebude docházet ke střetu silničních vozidel s železniční dopravou. Každá takováto nehoda způsobuje omezení, příp. zastavení železničního provozu. Tím dochází ke zpoždění cestujících. (Rovněž při poruše PZS se jezdí přes přejezd omezenou rychlostí.) Odstraněním přejezdu se omezí tato časová zdržení.

Připomínka MD:

- Zcela chybí úspory ze zkrácení cest pro kamióny, a to včetně emisí, hluku.

Odpověď SŽDC:

Vzhledem k rozsáhlé změně silniční sítě a tras kamiónů by bylo složité tuto změnu objektivně zhodnotit. V rámci zpracování ekonomického hodnocení tyto úspory nebyly pro jejich marginální význam uvažovány.

Současně Vám předkládáme v příloze dle relevantních připomínek upravený záměr projektu.

Ing. Alena Heinišová
ředitelka odboru přípravy staveb