



SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

OBJEDNAVATEL:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz		
PROFESNÍ SKUPINA:	11 KOLEJE	VEDOUCÍ PROF. SKUPINY Ing. Petr Rotschein	ŘEDITEL Ing. Jiří Molák		
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Lubomír Beňák <i>Beňák</i>		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Lubomír Beňák <i>Beňák</i>	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Lubomír Beňák <i>Beňák</i>	KONTROLOVAL Ing. Petr Rotschein <i>Rotschein</i>	
KRAJ: Jihomoravský		POVĚŘENÝ OÚ: Slavkov u Brna, Bučovice, Kyjov, Veselí nad Moravou		STUPEŇ: STUDIE PROV.	
Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno)				ZAK. ČÍSLO 14051-01-1015	ARCH. ČÍSLO 2014110782
				MĚŘÍTKO -	POČET FORMÁTŮ -
				DATUM: 03/2016	
Doklady				ČÁST DOKUM. A	PŘÍLOHA 9

A. Textová část

A.9 Doklady

Studie proveditelnosti
trati Veselí nad Moravou –
Blažovice (– Brno)

OBSAH

DOKLADY 1. ZÁZNAMY Z PORAD.....	4
DOKLADY 2. DOKLADY K VÝHLEDOVÉ DOPRAVĚ.....	111
DOKLADY 3. DOKLADY Z PROJEDNÁNÍ II. DÍLČÍHO PLNĚNÍ	112
DOKLADY 4. DOKLADY Z PROJEDNÁNÍ III. DÍLČÍHO PLNĚNÍ	139
DOKLADY 5. DOKLADY Z PROJEDNÁNÍ IV. DÍLČÍHO PLNĚNÍ	168
DOKLADY 6. OSTATNÍ DOKLADY.....	188

Doklady 1. Záznamy z porad

- **Záznam z porady konané dne 30. 09. 2014 v Brně (SUDOP Brno)**
- **Záznam z porady konané dne 15. 01. 2015 v Brně (SŽDC, GŘ)**
- **Záznam z porady konané dne 26. 01. 2015 v Brně (SUDOP Brno)**
- **Záznam z porady konané dne 18. 02. 2015 v Brně (JMK)**
Součástí záznamu je Stanovisko obce Křenovice k záměru „Křenovická spojka“ v souvislosti s jednáním ke zpracovávání Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno, které se konalo dne 18. 02. 2015 (Naše zn.: KRE-396/2015-KON)
- **Záznam z porady konané dne 08. 04. 2015 v Praze (SUDOP Brno)**
- **Záznam z porady konané dne 01. 06. 2015 v Brně (SUDOP Brno)**
Součástí záznamu je Vypořádání připomínek druhého dílčího plnění
- **Záznam z porady konané dne 23. 06. 2015 v Praze (SŽDC, GŘ)**
- **Záznam z porady konané dne 28. 08. 2015 v Brně (SUDOP Brno)**
Součástí záznamu je Vypořádání připomínek třetího dílčího plnění
- **Záznam z porady konané dne 21. 01. 2016 v Brně (SUDOP Brno)**
Součástí záznamu je Vypořádání připomínek čtvrtého dílčího plnění

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (–Brno)

Záznam z porady konané dne 30. 09. 2014 v Brně

Tématem první vstupní porady bylo seznámení účastníků s rozpracovanými úvodními částmi studie, které jsou vlastně náplní 1. dílčího odevzdání. Jedná se o analýzu současného stavu a analýzu dokumentací navazujících a s předmětnými tratěmi přímo souvisejících staveb. Zároveň byly rámcově definovány projektové varianty. Pro úsek Křenovice horní nádraží – Brno (mimo) a současně pro stavbu Křenovická spojka byla definována podskupina variant K0, K1 a K2. Investiční opatření v těchto variantách budou navržena s cílem vybudování křižovacího místa pro zavedení požadovaného intervalu a vybudování Křenovické spojky. Pro úsek Veselí nad Moravou – Blažovice byla definována podskupina variant, označených velkými písmeny. Investiční opatření v těchto variantách budou navržena s cílem zkrácení cestovních dob, které ovšem musí respektovat systémové přestupní uzly taktového jízdního řádu. Pro tuto podskupinu variant byly projektantem navrženy čtyři varianty A-D. Je důležité zmínit, že rámcový návrh těchto variant je definován úpravami jízdního řádu. Návrh infrastruktury bude proveden v následných krocích. Projektant v návrhu fixoval příjezdy a odjezdy do Brna hl. n., které byly stanoveny ve Studii dopracování variant ŽU Brno (IKP CE, 2014).

K návrhu byly vzneseny následující připomínky:

- (O7) Studie dopracování variant ŽU Brno (IKP CE, 2014) obsahuje v rámci dopravní technologie nedostatky, které není možné převzít a fixovat tak polohu vlaků v ŽST Brno hl. n. V tuto chvíli připravováno zadání studie proveditelnosti ŽU Brno, která bude přebírat závěry jednotlivých dokončených studií do Brna zaústěných. Zdůrazněna úloha uzlu Veselí nad Moravou a dodržení přestupních vazeb.
- (KORDIS) Nesouhlas s fixováním uzlu Brno. Příjezdy a odjezdy do uzlu bude upřesňovat tato studie. Uzel Brno bude následně řešen ve studii proveditelnosti, která v tomto čase ještě není zadána. V budoucnu řešená studie proveditelnosti ŽUB převezme příjezdy a odjezdy do Brna hl. n. dle takové projektové varianty z této studie, která bude ekonomicky efektivní a technicky a po stránce dopravní technologie nejlépe realizovatelná.
- (KORDIS) Požadavek na zachování taktového uzlu ve Veselí nad Moravou. Z toho důvodu nejsou možné projektantem předkládané varianty B a C, kde je taktový uzel posunut z Veselí nad Moravou do Starého Města u Uherského Hradiště. Posunutí taktového uzlu je možné v krajním případě nejdéle do následující křižovací stanice, kterou je Uherský Ostroh. Tím je nutné obě varianty předefinovat s ohledem na první bod výše (rozpad uzlu Brno hl. n.).
- (KORDIS). U linky R6 vhodné projíždět Vlkoš. Bude obsloužena vlaky linky S6. Strádatvé projíždění bude navrženo u zastávek Jestřabice a Bohuslavice u Kyjova. Zastávka Jestřabice bude obsluhována účelově s ohledem na firmu Stabila a větší počet vlaků obslouží zastávku Bohuslavice u Kyjova. Požaduje se též zastavovat vlaky linky R6 v zastávce Kyjov zastávka (u některých variant původně z důvodu zrychlení zvažováno projíždění).
- (KORDIS) V projektových variantách, kde nebude realizována Křenovická spojka, postačí vedení linky S1 ve 30' intervalu pouze po Sokolnice-Telnice, shodně jako v současném stavu.
- (JMK) Podpora vedení linek S7 po modernizované trati Brno – Přerov mimo Šlapanice, kde minimálně do doby zprovoznění vlaků HST bude dostatečná kapacita. Tím by se kapacita tratě přes Šlapanice částečně uvolnila a umožnila by se větší volnost v trasování linek R6 a S6.
- (JMK) Vzhledem ke stávající situaci v oblasti územního plánování doporučujeme uvažovat s realizací novostavby Křenovické spojky spíše v pozdějším časovém horizontu. Oproti tomu investiční opatření na trati Blažovice – Veselí nad Moravou je vhodné posunout vpřed. Předpokládáme, že předmětná studie bude jedním z podkladů pro územní stabilizaci spojky.

Na základě informací ze vstupního jednání byly dodatečně ve spolupráci s KORDISem predefinovány projektové varianty pro úsek Veselí nad Moravou – Blažovice. Původní varianty definované v prvním dílčím odevzdání byly na poradě diskutovány a postupně zamítnuty. Původní varianta A byla zrušena, protože stejných výsledků je možné dosáhnout i v nulové variantě, bude-li opuštěna myšlenka pevné fixace uzlu Brno. Původní varianty B a C jsou zrušeny z důvodu neakceptovatelného posunu taktového uzlu z Veselí nad Moravou do Starého Města u Uherského Hradiště. Původní varianta D je nově označena jako varianta C.

Nově jsou tedy definovány následující varianty:

- **varianta 0** – linka R6 vytváří taktové uzly Veselí nad Moravou – Kyjov – Bučovice – Brno, v úseku Veselí nad Moravou – Nesovice zastavuje linka R6 ve všech stanicích a zastávkách (mimo Vlkoš a Jestřabice viz. výše);
- **varianta A** – hlavní ideou je posun taktového uzlu linky R6 z Bučovic do Slavkova u Brna, linka R6 vytváří taktové uzly Veselí nad Moravou – Kyjov – Slavkov u Brna, předpokládají se investiční opatření u úseku Kyjov – Slavkov u Brna spíše optimalizací, přeložky pouze lokálně, v úseku Veselí nad Moravou – Nesovice zastavuje linka R6 ve všech stanicích a zastávkách (mimo Vlkoš a Jestřabice viz. výše), zastavovací politika v úseku Kyjov – Nesovice může být v případě potřeby přehodnocena při zajištění obsluhy projetých bodů zastávkovou linkou;
- **varianta B** – oproti variantě A navíc posun bodu míjení vlaků linky R6 dále směrem k Brnu dle technických možností, předpokládají se investiční opatření u úseku Veselí nad Moravou – Slavkov u Brna spíše optimalizací, přeložky pouze lokálně, v úseku Veselí nad Moravou – Nesovice zastavuje linka R6 ve všech stanicích a zastávkách (mimo Vlkoš a Jestřabice viz. výše), zastavovací politika v úseku Kyjov – Nesovice může být v případě potřeby přehodnocena při zajištění obsluhy projetých bodů zastávkovou linkou;
- **varianta C** – hlavní ideou varianty je u linky R6 zachování taktových uzlů Veselí nad Moravou a Brno, předpokládají se investiční opatření u úseku Veselí nad Moravou – Slavkov u Brna spíše modernizací, přeložky většího rozsahu, v úseku Veselí nad Moravou – Nesovice je oproti předchozím variantám u linky R6 přehodnocena zastavovací politika

V Brně 20. 10. 2014

Z příspěvků sestavil:

Ing. Ľubomír Beňák, lbenak@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 813

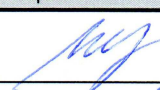
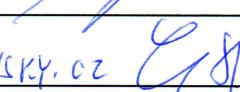
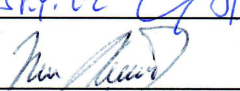
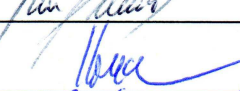
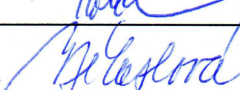
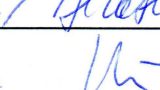
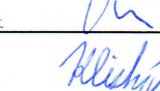
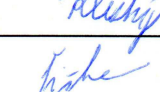
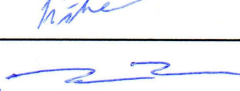

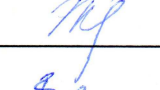
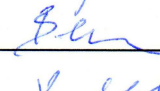
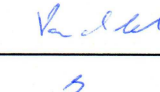
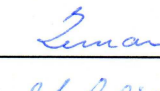
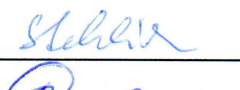
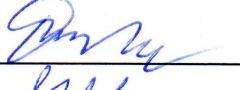



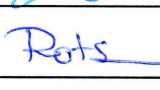
PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:

Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

vstupní (první) porada

konané dne: 30. 9. 2014 v Brně na SUDOPu Brno

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	Bohuslav Mrhač	SZDC a.o., SPOT Brno	602 743 969 mrhac@szdc.cz	
2	STANISLAV LUNGA	KVLI JMK OÚPSŘ	541 651 350 LUNGA.STANISLAV@KJ-HUMOROVSKY.CZ	
3	Jan Kremlen	SZDC, GR 026	602 162 740 kremlen@szdc.cz	
4	Dušan Koudelka	SZDC, OR SEE Brno	602 459 736 koudelka@szdc.cz	
5	Dagmar Belostora	ST Břeclav, OR BRNO	424 231 990 belostora@szdc.cz	
6	BEDNAR	SZDC GR 013	972 44 564 BEDNAR JO@SZDC.CZ	
7	MICHAL KLISKÝ	MD ČR 0520	225 131 444 MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	
8	VLADIMÍR ŠÍŠKE	SZDC, OR BRNO, ST BRNO	972 626 036 siske@szdc.cz	
9	JAKUB MARŠALÍK	SZDC, OR BRNO, ÚT	972 625 983 marsalik.ja@szdc.cz	
10	ZUZANA MARÍKOVÁ	SZDC, OR BRNO, ÚT	marikova@szdc.cz	
11	Petr LONC	SZDC OR Brno SBB/1	972 626 021 Lonc@szdc.cz	
12	JAN PANCHARTEL	SZDC GR 06	972 244 970 panchartel@szdc.cz	
13	ALÉŠ ZEMAN	SZDC GR 06	702 209 232 zemana@szdc.cz	
14	MILAN STEHLÍK	SZDC GR 012	601 327 025 STEHLIK.H@SZDC.CZ	
15	Radean ONDRUŠKA	GR SZDC 012	602 435 577 ; 972 244 1036 ondruska@szdc.cz	
16	DAVID SPIŠAR	GR SZDC 020	602 457 743 spisar@szdc.cz	
17	RODOLF UHLÍK	SZDC, OR BRNO ÚRP	972 626 024 UHLIK.R@SZDC.CZ	
18	Karel NOVÁK	KAZDIS s.r.o.	743 426 653 605 292 364 karon@kazdis-jur.cz	
19	PETR ROTSCHEIN	SUDOP BRNO s.r.o.	972 62 5878 PROTSCHNEIN@SUDOP-BRNO.CZ	
20	Zdeněk MELZER	SUDOP PRAHA a.s.	267 034 181 zdenek.melzer@sudop.cz	


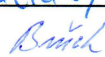
PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

vstupní (první) porada

konané dne: 30. 9. 2014 v Brně na SUDOPu Brno

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
21	JIRÍ MICHALICA	SÚP GR OZ	601 346 700 michalica@sudop.cz	
22	FRANEK	KLU JMK ODP	741651 314 francouz.michal@ksp-jmk.cz	
23	LUBOMÍR BENÁK	SUDOP BRNO	972 625 813 lbenak@sudop-brno.cz	
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				

Rozdělovník:

1. Ministerstvo dopravy, 130 – Odbor drah, železniční a kombinované dopravy
nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
2. Ministerstvo dopravy, 520 – Strategie
nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
3. Ministerstvo dopravy, 430 – Odbor fondů EU
nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
4. Ministerstvo dopravy, 910 – Odbor infrastruktury a ÚP
nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
5. Ministerstvo dopravy, 190 – Veřejná doprava
nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
6. Jihomoravský kraj, odbor rozvoje dopravy,
Žerotínovo nám.3/5, 601 82 Brno
7. Jihomoravský kraj, odbor územního plánování a stavebního řádu,
Žerotínovo nám. 1, 601 82 Brno
8. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor investiční (OI)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
9. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor přípravy staveb (OPS)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
10. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor strategie (OST)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
11. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor základního řízení provozu
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
12. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor traťového hospodářství, žel. svršek
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
13. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Oblastní ředitelství Brno,
Kounicova 26, 611 36 Brno
14. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc
15. KORDIS JMK, a.s.,
Nové sady 30, 602 00 Brno
16. SUDOP Praha a.s.,
Ing. Melzer, Olšanská 1a, 110 00 Praha 1

Záznam z jednání ke „Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno)“

konaného dne 15. ledna 2015 od 9:00 v budově KORDIS JMK, Nové Sady 30, Brno.

Přítomní: Za JMK: Ing. Michal Franek, za KORDIS JMK: Ing. Kamil Novák, za SZDC: Ing. Jiří Michalica, za SUDOP Brno: Ing. Lubomír Beňák.

Cílem jednání bylo dohodnutí dalšího postupu v oblasti dopravní technologie a celkové koncepce variant v přípravě této studie proveditelnosti. Jednání se také týkalo projednání nových zastávek na tratích v řešené oblasti a linkového vedení železniční dopravy.

Projektantem byly představeny následující varianty:

Varianty Křenovické spojky a trati Brno – Křenovice (Holubice):

- Varianta K0 – Bez budování Křenovické spojky, v rámci varianty však dojde k úpravám stanic či mezistaničních úseků na trati tak, aby bylo možné dodržet předpokládaný provoz dle navrženého GVD.
- Varianta K1 – Křenovická spojka bude vybudována v severní stopě. Zde projektant upozornil, že je navržen směrový oblouk o nízkém poloměru (předpoklad $R=210m$).
- Varianta K2 – Křenovická spojka ve stopě jižně od obce Křenovice. Předpokládá se vybudování nové zastávky na spojení náhradou za opuštění zastávek Křenovice.

Varianty Veselí nad Moravou - Blažovice

- Varianta A – Rekonstrukce tratě v ose – rychlost až 120 km/h, předpokládá se větší množství propadů rychlosti. Investičně se nezasahuje do úseků tratě, kde dojde k obnově železničního svršku v rámci stavby Blažovice – Nesovice, odstranění propadů rychlosti. Varianta nepředpokládá elektrizaci.
- Varianta B – Modernizace tratě s drobnými přeložkami. Investičně se zasahuje do úseku Slavkov – Nesovice mírně. Přeložky v navazujícím úseku pouze levně bez nákladných umělých staveb. Varianta předpokládá elektrizaci celého úseku Blažovice – Veselí nad Moravou.
- Varianta C – Modernizace tratě se snahou minimalizovat propady rychlosti s návrhem novostavby Brankovického tunelu – předpoklad jednokolejný pro potřeby dálkových Sp vlaků a vlaků nákladní dopravy. Obsluha stanice Brankovice bude prováděna autobusem. Varianta předpokládá elektrizaci celého úseku Blažovice – Veselí nad Moravou.

Závěry:

- 1) Zastávky Černovický hájek, Brněnské Ivanovice a Holásky budou prověřeny přepravní prognózou. O jejich dalším sledování bude nutné rozhodnout na základě předpokládaných přepravních frekvencí.
- 2) Zastávka Újezd u Brna bude přesunuta do nové polohy blíže centra.
- 3) Dosavadní návrhy umisťovaly výhybnu Zbýšov z dopravně technologických důvodů mimo stávající zastávku, která se měla přesunout. Místní samospráva trvá na ponechání zastávky ve stávající poloze. Výhybnu Zbýšov je žádoucí situovat do nové polohy v místě stávající zastávky.
- 4) Do přepravní prognózy je třeba zahrnout také předpokládané úpravy linkového vedení MHD a BUS, které souvisí se změnou GVD.
- 5) Byl vznesen návrh doplnit Variantu AE s elektrizací úseku Blažovice – Veselí nad Moravou. Dále byly diskutovány možné kombinace variant, které by měla studie proveditelnosti prověřit. Tabulka variant je uvedena níže.
- 6) Byl diskutován návrh zrušit kolej do Brankovic ve variantách C+K1 a C+K2, a zajistit obsluhu Brankovic alternativním způsobem (autobusem).
- 7) Ve všech variantách bude uzel Veselí nad Moravou konstruován na celou hodinu.

Tabulka navrhovaných kombinací variant v studii proveditelnosti.

Varianty	K0	K1	K2
A	Ano	Ano	-
AE	-	Ano	-
B	-	Ano	Ano
C	-	Ano	Ano

Zapsal Michalica 15. 1. 2015, připomínky zaslali Franek, Beňák, Novák, konečná verze.

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (–Brno)

Záznam z porady konané dne 26. 01. 2015 v Brně

Tématem pracovní porady bylo seznámení účastníků s koncepčním řešením projektových variant a modelovými grafikonky pro jednotlivé kombinace variant. Dále byly prezentovány situace tras na podkladě rastrových základních map v měřítku 1:10 000.

V úseku Brno hl. n. (mimo) – Brno-Chrlice – Slavkov u Brna jsou navrženy projektové varianty K0, K1 a K2. V úseku Slavkov u Brna (mimo) – Veselí nad Moravou jsou navrženy projektové varianty A, Ae, B a C. K jednotlivým kombinacím variant byly navrženy modely dopravy MD1, MD2 a MD3 a sestaveny modelové GVD (grafikonky vlakové dopravy).

Tabulka 1 Matice kombinací projektových variant pro stanovení variant dopravního modelu

Infrastruktura Model dopravy Modelové GVD	Varianta K0	Varianta K1	Varianta K2
Varianta A	A-K0 MD1 GVD3+GVD6	A-K1 MD2 GVD4+GVD7	X
Varianta Ae	X	Ae-K1 MD3 GVD4+GVD8	X
Varianta B	X	B-K1 MD3 GVD4+GVD9	B-K2 MD3 GVD5+GVD11
Varianta C	X	C-K1 MD3 GVD4+GVD10	C-K2 MD3 GVD5+GVD12

Návrh modelových GVD lze v této fázi zpracování studie považovat za uzavřený. V budoucnu lze uvažovat s dílčími změnami vlivem upřesnění technického řešení.

Nad rámec předpokládaného rozsahu prezentovaného řešení bylo představení návrhu železničních stanic Slavkov u Brna, Bučovice, Nemotice a výhybny Zbýšov.

K návrhu byly vzneseny následující připomínky:

- (SŽDC GŘ O7) Nové zastávky je nutné posoudit v rámci studie přepravní prognózou. Návrh nových zastávek pak bude posouzen dle výsledků přepravní prognózy.
- (KORDIS) Dodá podklady k nově navržené zastávce Vracov zastávka, příp. k jiným zastávkám v úseku Kyjov – Veselí nad Moravou. Nové zastávky budou zahrnuty do návrhu příp. již do varianty bez projektu. Jejich obsluha bude pouze vlaky S6 relace Kyjov – Veselí nad Moravou, na zastávkách nebudou zastavovat vlaky R6.
- (KORDIS) Ve spolupráci KORDIS-projektant bude v jednotlivých modelech dopravy (MD1, MD2 a MD3) řešena úprava vedení autobusových linek IDS JMK.
- (KORDIS) Ke situaci stanice Bučovice máme jedinou dílčí výhradu: při výluce 1. nebo 2. staniční koleje zůstává ve stanici jediná průběžná kolej s nást. hranou. Znamenalo by to garantovat konání těchto výluk výhradně mimo dopravní špičky prac. dnů 5 – 9, 13 – 19.

- (SŽDC, OŘ Brno, ST Brno) Při zřizování nových zastávek nebo rekonstrukci stávajících zastávek zahrnout do investičních opatření i rekonstrukci koleje a sanaci železničního spodku v přiměřeném rozsahu.
- (SŽDC, OŘ Brno, ST Brno) Nedoporučujeme rušit stávající trať přes Křenovice horní nádraží po realizaci Křenovické spojky ve variantě K2 (jižní varianta) z důvodu existence zázemí OTV v železniční stanici Křenovice horní nádraží.
- (JMK, ORD) Doporučení ke změně názvu linky S6 v úseku Kyjov – Veselí nad Moravou např. na S69, aby nedocházelo k záměně s linkou S6 relace Brno – Slavkov u Brna – Nesovice.
- (JMK, ORD) Posoudit souběh vedení tratí Brno – Veselí nad Moravou a Bzenec – Moravský Písek na přeložce (varianty B a C) za železniční stanicí Bzenec.
- (SUDOP PRAHA) návrh sloučit pro posouzení CBA některé varianty např. B-K1+B-K2 a C-K1+C-K2 z důvodu minimálních rozdílů v dopravní nabídce. Minimální rozdíly v zatížení mezi slučovanými variantami mohou být doloženy výstupem z dopravního modelu. SŽDC není proti, definitivní rozhodnutí v dalších fázích zpracování studie. V rámci CBA by bylo vhodné posoudit 4-5 projektových variant.
- (KORDIS, SUDOP PRAHA) případné nedoporučení zřízení nových zastávek musí být zpětně propsáno do dopravní technologie (cestovní doby), technického řešení (IN), a následně i do CBA.

V Brně 11. 02. 2015

Z příspěvků sestavil:

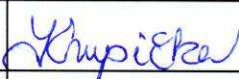









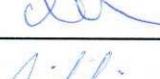






Ing. Lubomír Beňák, ibenak@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 813

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

konané dne: 26. 1. 2015 v Brně na SUDOPu Brno

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	PAVEL KRUPICKA	SUDOP BRNO	842624054 pkrupicka@sudop-brno.cz	
2	JAN PAUCHARTEK	SZDC GR 06	92224470 paucharcek@szdc.cz	
3	ALEŠ ZEMAN	SZDC GR 06	702 209 232 zemana@szdc.cz	
4	KAMIL NOVÁK	KORDIS HK	543 426653 605 297 167	
5	Zdeněk MELZER	SUDOP PRAHA 02	267 034 181 zdenek.melzer@sudop.cz	
6	ALEŠ CIPRIŠ	SZDC GR 014	722 821 553 cipris@szdc.cz	
7	MILAN STEHLÍK	SZDC GR 012	604 387 025 STEHLIKM@SZDC.CZ	
8	VLADIMÍR ŠÍŠKE	SZDC, OR BRNO, ST BRNO	602 411 586 siske@szdc.cz	
9	Magdalena Jagošová	- " - , ST Brno	425 821 825 jagosova@szdc.cz	
10	ROCHA	SZDC, GR BRNO, ST BRNO	602 502 325 rocha@szdc.cz	
11	Klára Čudružáková	SZDC, SS výhled	725 916 025 cudruzakova@szdc.cz	
12	JIRÍ MICHALICA	SZDC, GR 07	601 326 710 MICHALICA@SZDC.CZ	
13	STANISLAV KRČMA	ČD, GR BOČ BRNO	721 871 661 KRČMA@GR-CD.CZ	
14	PETR ROTSCHEN	SUDOP BRNO	972625878 PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	
15	GABRIEL ROTSCHEN	- " -	972 625 422 ROTICKOWA@SUDOP-BRNO.CZ	
16	ZDĚNEK OLŠAN	- " -	206 370 037 ZOLSAVO@SUDOP-BRNO.CZ	
17	ČUBOVIK BEŇÁK	- " -	472 262 25 benak@sudop-brno.cz	
18				
19				
20				


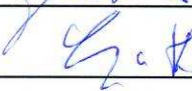


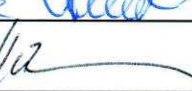
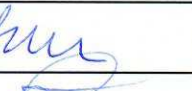







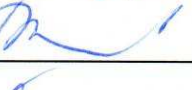







PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

konané dne: 26. 1. 2015 v Brně na SUDOPu Brno

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
21	JANÍKOVÁ JANA	OUTPŘ KÚ JMK	541651375 JANIKOVA.JANA@KÚ-JIHOMORAVSKY.CZ	
22	LUNGA STANISLAV	OUTPŘ KÚ JMK	541651350 LUNGA.STANISLAV@KÚ-JIHOMORAVSKY.CZ	
23	MICHAL KLISKÝ	MDČR 0520	225131444 MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	
24	MIROSLAV VACA	SUDOP-BRNO	972624627 mvaclan@sudop-brno.cz	
25	FRANEK	KÚ JMK ORD	541651314 frank@kuzmkord.cz	
26	ILÍK JAN	MD 0130	225131035 jan.ilik@mdcr.cz	
27	DAVID SPISAL	SZDC, OR BRNO	602457743 SPISAL@SZDC.CZ	
28	KURZEL UHLÍK	SZDC, OR BRNO JKP	972624004 KURZEL@SZDC.CZ	
29	HRBACEK TOMAŠ	SZDC, PO Bludov	972625940 HRBACEK@SZDC.CZ	
30	MOLINOVÁ LADĚA	SZDC, OR Brno, SPZ Brn	724110851 molinova@szdc.cz	
31	HRBACEK JAR	SZDC, PO Bludov	702208073 hrbacek@szdc.cz	
32	VÝKÝDAL RDEK	SZDC, OR BRNO SČE	606642689 VYKDAL@SZDC.CZ	
33	Křemen Jan	SZDC, OR 026	602162740 kremen@szdc.cz	
34	Bohuslav Mrhač	SZDC, OR Brno SPZT	602743969 mrhac@szdc.cz	
35	Martin Mareš	SZDC OR Brno SPZT	521703037 marim@szdc.cz	
36	JIŘÍ PODHRADSKÝ	SUDOP BRNO	572625897 ipodhradsky@sudop-brno.cz	
37	JITKA MÜLLEROVÁ	OR BRNO, ÚT	972626095 mullerova@szdc.cz	
38	TOMAŠ TOMA	SUDOP BRNO	972623116 toma@sudop-brno.cz	
39	MIROSLAV ŠERÝ	SUDOP BRNO	972625818 msery@sudop-brno.cz	
40	ROMAN SKOTÁK	SUDOP BRNO	972625858 skotak@sudop-brno.cz	

Rozdělovník:

1. Ministerstvo dopravy, 130 – Odbor drah, železniční a kombinované dopravy
nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
2. Ministerstvo dopravy, 520 – Strategie
nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
3. Ministerstvo dopravy, 430 – Odbor fondů EU
nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
4. Ministerstvo dopravy, 910 – Odbor infrastruktury a ÚP
nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
5. Ministerstvo dopravy, 190 – Veřejná doprava
nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
6. Jihomoravský kraj, odbor rozvoje dopravy,
Žerotínovo nám.3/5, 601 82 Brno
7. Jihomoravský kraj, odbor územního plánování a stavebního řádu,
Žerotínovo nám. 1, 601 82 Brno
8. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor investiční (OI)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
9. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor přípravy staveb (OPS)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
10. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor strategie (OST)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
11. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor základního řízení provozu
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
12. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor traťového hospodářství, žel. svršek
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
13. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Oblastní ředitelství Brno,
Kounicova 26, 611 36 Brno
14. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc
15. KORDIS JMK, a.s.,
Nové sady 30, 602 00 Brno
16. SUDOP Praha a.s.,
Ing. Melzer, Olšanská 1a, 110 00 Praha 1

Záznam z jednání

k problematice tratí Veselí nad Moravou – Brno, v souvislosti s připravovanou studií proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno) konaného dne 18.02.2015 v bodově KrÚ JMK

Účastníci jednání:

dle prezenční listiny

Ing. Antonín Tesařík, člen Rady Jihomoravského kraje svolal jednání k problematice tratí Veselí nad Moravou – Brno, v souvislosti s připravovanou studií proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno). Cílem jednání bylo seznámit obce Křenovice, Hrušky, Zbýšov a město Slavkov dotčené řešením „Křenovické spojky“ s postupem prací na studii proveditelnosti. Současně mohly obce vznést případné dotazy nebo připomínky.

Po úvodním přivítání účastníků jednání Ing. arch. Tesaříkem a Ing. arch. Hamrlovou podal zástupce Správy železniční dopravní cesty Ing. Michalica informace ke studii proveditelnosti (prezentace je přílohou záznamu).

Podrobněji rozpracovanou studii představil projektant Ing. Beňák (prezentace je přílohou záznamu).

V diskuzi zástupce obce Křenovice Ing. Procházková uvedla, že pro obec je přijatelná optimální severní varianta „Křenovické spojky“. V případě jižní varianty by došlo ke zhoršení docházkové vzdálenosti na zastávku. Argumenty pro výběr varianty obec shrnula již ve svém vyjádření k ZÚR JMK. Doplnila, že obec nepožaduje zastavení vlaků linky S1 na zastávce Křenovice dolní nádraží, pokud by tato znevýhodňovala severní variantu Křenovické spojky. Jako problém v případě jižní varianty vidí obec dopravní obslužnost obce.

Zpracovatel studie Ing. Beňák upřesnil, že ze severních variant vybral nejméně investičně náročnou.

Ing. Michalica uvedl, že nedílnou součástí studie proveditelnosti je přepravní prognóza. Přepravní prognóza tedy vyhodnotí, jaký přepravní potenciál bude každá z variant mít. Severní (varianta K1) a jižní varianta (varianta K2) pak budou mezi sebou porovnány (přínos variant či jejich nevýhody).

Ing. Procházková vyjmenovala další předpokládaná negativa jižní varianty: náročnost navazující autobusové dopravy, velký zábor ZPF, zásah do krajiny (vysoké násypy), dotčení vodního toku Rakovec a aktivní zóny záplavového území, dotčení hlukem.

Ing. Michalica informoval, že studie hlukovou zátěž řeší pouze okrajově. Konkrétní protihluková opatření budou řešena ve vyšších stupních projektové dokumentace. SŽDC dle výsledků studie doporučí výslednou variantu a rozhodnutí o výběru učiní centrální komise MD.

Ing. Procházková upozornila na nepřesnost při vymezení izochrony v „Územní studii prověření variant Křenovické spojky“.

Ing. Michalica odpověděl, že metodika, která bude použita při zpracování studie proveditelnosti je přesnější.

Zpracovatel studie Ing. Rotschein poukázal na globální posouzení variant tj. i z hlediska cestujících ostatních obcí. Posouzení musí být objektivní pro všechny.

Starosta obce Zbýšov poděkoval za vyhovění požadavku obce k umístění výhybny u stávající zastávky. Dodal, že i občané z jejich obce spádují do sousedních Křenovic a požadoval zahrnout tuto skutečnost do vyhodnocení docházkové vzdálenosti.

Ing. Michalica závěrem popsal postup při posuzování investičních záměrů včetně jejich obhajoby přínosnosti a proveditelnosti.

Další jednání s obcemi bylo předběžně domluveno na červen 2015 v době připomínkového řízení ke studii proveditelnosti.

Obce Křenovice zaslala své připomínky písemně, viz příloha tohoto záznamu.

Zaznamenala: Ing. Jana Svobodová, 03.03.2015

Prezenční listina

Jednání k problematice tratí Veselí nad Moravou – Brno, v souvislosti s připravovanou studií proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno) konané dne 18.02.2015, v 10.00 hod. v budově KrÚ JMK.

[illegible]

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: KRE-396/2015-KON

Vyřizuje: Konečný

Telefon: 544 223 129, 724 186 613

Fax: 544 241 160

E-mail: oukrenovice@politavi.cz

Datum: 27. 2. 2015

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor územního plánování a stavebního
řádu – Ing. Jana Svobodová
Žerotínovo nám. 3
601 82 Brno

Stanovisko obce Křenovice k záměru „Křenovická spojka“ v souvislosti s jednáním ke zpracovávané Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno, které se konalo dne 18. 2. 2015 v budově KrÚ JMK

Obec Křenovice **nesouhlasí s žádnou jižní variantou Křenovické spojky a podporuje hledání nejvýhodnější severní varianty.** Tento postoj zástupci obce několikrát zopakovali ať už na osobních jednáních o Křenovické spojnici nebo v písemných vyjádřeních. Na svém ustavujícím zasedání dne 11. 12. 2014 bylo v tomto smyslu schváleno usnesení stávajícího zastupitelstva obce, jehož znění bylo bezprostředně odesláno na KrÚ JMK.

Svůj postoj opírá Obec Křenovice zejména o tyto hlavní argumenty, které vycházejí především z Územní studie prověření variant Křenovické spojky z 1/2013 (dále jen studie):

1. Pěší dostupnost žel. zastávek (počet obyvatel Křenovice + Hrušky)

Ze studie jednoznačně vyplývá, že severní varianty obslouží o 50 % obyvatel více než varianty jižní. Je třeba také upozornit na skutečnost, že při vynášení izochron do mapy Křenovic byla stávající zastávka Křenovice horní nádraží umístěna západně od trati, přestože se nachází na její východní straně (viz 2. Etapa, D – Urbanistická a územní část, strana 26, obr. 1. Dostupnost zastávek Křenovické spojky), která je blíže obytné zástavbě. Přesným umístěním zastávky Křenovice horní nádraží by obě izochrony dostupnosti (10 i 15 minut chůze) obsáhly větší počet obyvatel, neboť procházejí relativně hustou zástavbou.

2. Náročnost autobusové dopravy

Severní varianty vyžadují autobusovou dopravu jen jedním směrem od vlakové zastávky, zatímco varianty jižní dvěma směry. **Z hlediska náročnosti autobusové dopravy jsou severní varianty**

jednoznačně výhodnější. Autobusová obsluha Křenovic, ale i nezbytná autobusová obsluha Hrušek a Vážan, je u jižních variant komplikovanější (viz 2. Etapa, D – Urbanistická a územní část, strana 29). To většímu počtu obyvatel výrazně snižuje komfort dopravy do Brna a zatěžuje životní prostředí výfukovými plyny.

3. Investiční náklady

V tomto parametru **považujeme za zásadní nedostatek absenci nákladů na revitalizaci zastávky** Křenovice horní nádraží a jejího okolí v investičních nákladech jižních variant. **Požadujeme zohlednit tyto náklady v cost-benefit analýze**, jejíž zpracování bylo na jednání dne 18. 2. 2015 opakovaně zmíněno.

4. Dotčení hlukem a bezpečnost (např. při vykolejení vlaku)

Tento parametr je uváděn jako největší slabina severních variant. Je však třeba připomenout, že se **nejedná o novou zátěž, neboť těmto vlivům jsou obyvatelé Křenovic vystaveni již nyní** provozem na přerovské a vlárské trati, které vedou prakticky v trase severních variant. Navíc lze očekávat, že s vývojem nových technologií (nové konstrukce vlakových souprav, protihlukové clony nebo bezpečnostní systémy) se budou tato rizika snižovat. Obecně lze konstatovat, že železnice daleko od obytné zástavby sice nebude nikoho ohrožovat ani obtěžovat hlukem, ale také nikoho nikam nepřepraví.

5. Střety s protipovodňovou ochranou

V tomto parametru jsou opět mnohem výhodnější varianty severní.

6. Zábor ZPF

Jižní varianty jsou několikanásobně náročnější na zábor zemědělské půdy, a to zejména té nejkvalitnější v I. třídě ochrany.

7. Míra zásahu do krajiny

Přestože je tento parametr jen obtížně měřitelný, je zřejmé, že severní varianty jsou ke krajině výrazně šetrnější (vedou převážně v zářezu ve svahu, nový násep je velmi krátký). Jižní varianty naopak vytvoří v krajině nové pohledové i pocitové bariéry a to v úseku odbočka Zbýšov – zastávka Křenovice-Hrušky a v úseku zastávka Křenovice-Hrušky – odbočka Slavkov.

V návaznosti na to, co na jednání na KrÚ dne 18. 2. 2015 zaznělo, dále upozorňujeme na skutečnost, že Obec Křenovice nikdy nepožadovala, aby vlaky na trati Brno – Chrlice – Slavkov u Brna zastavovaly na křenovickém horním a současně dolním nádraží. **Žádáme, aby všechny parametry** ve zpracovávané Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno **byly posuzovány s předpokladem, že vlak** na trati Brno – Chrlice – Slavkov u Brna zastavuje v Křenovicích **pouze na horním nádraží** a žádáme, aby tato informace byla předána projektantovi.

Jaromír Konečný
Starosta obce Křenovice

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

Záznam z porady konané dne 08. 04. 2015 v Praze

Tématem pracovní porady bylo seznámení účastníků s výsledky studie proveditelnosti, které byly součástí odevzdání v druhém dílčím plnění. Již v této fázi návrhu jsou známy předběžné výsledky ekonomického hodnocení. Žádná z prověřovaných kombinací projektových variant není ekonomicky efektivní.

Tabulka 1 Výsledky ekonomického hodnocení pro jednotlivé varianty.

Ukazatel	Varianta A-K0	Varianta B-K1	Varianta C-K2
CIN	7 998 910 tis. Kč	12 442 111 tis. Kč	14 510 734 tis. Kč
ENPV	-1 098 548 tis. Kč	-2 652 632 tis. Kč	-3 842 084 tis. Kč
EIRR	2,28 %	1,86 %	1,18 %
BCR	0,804	0,694	0,616

V další fázi návrhu bude především hledáno jakékoliv ekonomicky efektivní řešení.

Po prezentaci výsledků ve druhém dílčím plnění byly vzneseny následující připomínky:

- (SUDOP Praha) Byla provedena přepravní prognóza – u většiny zastávek se potřeba neprokázala, předpokládané obraty cestujících jsou nízké. Obsazení linek R6 a S1 je v pořádku. Linka S6 vykazuje slabé zatížení v úseku Slavkov u Brna – Nesovice – nutno řešit. V rámci přepravní prognózy nebyly zohledněny změny v BUS dopravě.
- (KORDIS) Nutno zohlednit vliv úpravy autobusových linek IDS JMK po realizaci stavby. Podklady dodá KORDIS.
- (SŽDC GŘ, O6) Dle Nařízení EU 1300/2014 jsou nově definovány požadavky pro přechody na nástupiště. Toto nařízení je nutné zohlednit při navrhování stanic v rámci SP. Řešení přechodů pod dozorem je v tomto případě nepřijatelné, výstražné systémy zatím nejsou legislativně zavedeny. Proto nelze v SP navrhovat centrální přechody.
- (KORDIS) Je možné nalézt úspory z třídy zatížení, např. nenavrhováním nových mostů?
- (SŽDC GŘ, O6) Nedoporučujeme v rámci investiční akce snižovat traťovou třídu zatížení. Nemá příliš vliv na zvýšení nákladů.
- (SŽDC GŘ, O6) S ohledem na charakter provozu doporučujeme hledat úspory v řešení železničních stanic.
- (SŽDC GŘ, O13) Doporučujeme prověřit pozitivní vliv elektrizace na životní prostředí v ekonomickém hodnocení. Nelze stanovit v průběhu prací ekonomickou efektivitu variant a následně varianty redukovat, bez započtení všech přínosů do výpočtů efektivity.
- (MD ČR, O520) Dotázal se na koordinaci modernizace železniční infrastruktury s plánovanou silniční přeložkou v prostoru Bučovic. Zpracovatel si je vědom nutnosti koordinace, vzhledem k vyvolání investice silniční stavbou počítá s realizací přeložky železniční tratě v rámci stavby silničního obchvatu

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

Bučovic. Přeložka železniční tratě zároveň nezatíží ekonomické hodnocení. Při modernizaci nedojde ke zmaření investic.

- **(SĐC GR, O7) Snahou studie je nalézt ekonomicky efektivní variantu. Budou upřesněny stávající varianty příp. navrženy další podvarianty, které se budou při nižších nákladech generovat obdobné nebo vyšší přínosy.**

V Brně 20. 04. 2015

Z příspěvků sestavili:

Ing. Lubomír Beňák, lbenak@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 813

Ing. Tomáš Řehůřek, trehurek@sudop-brno.cz

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

konané dne: 8. 4. 2015 v Praze na SZDC GR

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	LUDOMÍR BENÁK	SUDOP BRNO	lbenak@sudop-brno.cz	Benák
2	ZDENĚK MELLER	SUDOP PRAHA a.s.	zdenek.meller@sudop.cz	Meller
3	RUDOLF UHLÍŘ	SZDC, S.O. OR BRNO	972 624 004 UHLIR@SZDC.CZ	Uhlíř
4	VITKA MÜLLEROVÁ	OR BRNO, ÚT	972 626 095 mullerova@szdc.cz	Müllerová
5	Radek Bilg	SZDC - OR BRNO - ST	727 874 413 BilgR@szdc.cz	Bilg
6	MAREŠ MARTIN	OR BRNO, SST	maresem@szdc.cz	Mareš
7	Čechurová Uldva	SZDC, SSV, Jihlava	725 996 025 cechurova@szdc.cz	Čechurová
8	Hřebáčková JHJ	OR BRNO, PO Břeclav	702 208 043 Hrebachkova@szdc.cz	Hřebáčková
9	MILAN ČUDOK	MD 0130	225 939 603 CUDOK.MILAN@MDR.CZ	Čudok
10	MICHAL KLISKÝ	MD ER 0520	225 131 444 MICHAL.KLISKY@MDR.CZ	Kliský
11	MIROSLAV VELIS	SZDC GR 06	972 244 462 VELIS@SZDC.CZ	Velis
12	TOMÁŠ HARTMAN	SZDC GR 013	972 244 462 HARTMAN@SZDC.CZ	Hartman
13	ALEJ ČIPRIN	SZDC GR 014	722 821 553 Ciprin@szdc.cz	Čiprin
14	MILAN STEHLÍK	SZDC GE 012	601 327 025 STEHLIKM@SZDC.CZ	Stehlík
15	Stanislav ČALOUŠ	JMK, OR Keli	541 651 440 calous.stanislav@kv-jihomoravsky.cz	Čalouš
16	KARL NOVÁK	KARDIS JMK	543 426 607 KNOVA@kardis-jmk.cz	Novák
17	Jan Křemen	SZDC, GR 026	602 162 740 kremen@szdc.cz	Křemen
18	JIRÍ MICHALICA	SZDC GR 07	601 326 710 / MICHALICA@SZDC.CZ	Michalica
19	ALENA KASPAROVÁ	SZDC GR 07	725 919 637 kasparova@szdc.cz	Kasparová
20	TOMÁŠ ŘEHŮREK	SUDOP BRNO	rehurek.tomas@centrum.cz	Řehůrek

Rozdělovník:

1. Ministerstvo dopravy, 130 – Odbor drah, železniční a kombinované dopravy
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
2. Ministerstvo dopravy, 520 – Strategie
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
3. Ministerstvo dopravy, 430 – Odbor fondů EU
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
4. Ministerstvo dopravy, 910 – Odbor infrastruktury a ÚP
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
5. Ministerstvo dopravy, 190 – Veřejná doprava
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
6. Jihomoravský kraj, odbor rozvoje dopravy,
Žerotínovo nám.3/5, 601 82 Brno
7. Jihomoravský kraj, odbor územního plánování a stavebního řádu,
Žerotínovo nám.1, 601 82 Brno
8. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor investiční (O7)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
9. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor přípravy staveb (O6)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
10. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor strategie (O26)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
11. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor základního řízení provozu (O12)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
12. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor traťového hospodářství, žel. svršek (O13)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
13. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor automatizace a elektrotechniky (O14)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
14. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Oblastní ředitelství Brno,
Kounicova 26, 611 36 Brno
15. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc
16. KORDIS JMK, a.s.,
Nové sady 30, 602 00 Brno
17. SUDOP Praha a.s.,
Ing. Melzer, Olšanská 1a, 110 00 Praha 1

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

Záznam z porady konané dne 01. 06. 2015 v Brně

Tématem pracovní porady bylo seznámení účastníků s dílčími výsledky studie proveditelnosti po redukcí technického řešení a hledání úspor v investičních nákladech a po zapracování připomínek k druhému dílčímu plnění. Technicky byly upraveny všechny projektové varianty. U variant K je zásadní změnou vypuštění z řešení úseku Brno hl. n. (mimo) – Zbýšov (mimo). V úseku Slavkov u Brna – Veselí nad Moravou jsou řešeny projektové varianty A, Ae, Be, Bej a Cej. Ve variantách Bej a Cej jsou navrženy dva jednokolejné úseky Nesovice – Nemošice a Jestřabice – Kyjov.

Tabulka 1 Dílčí výsledky ekonomického hodnocení

Ke druhému dílčímu plnění

CIN		7 998 910			12 442 111				14 510 734
ENPV		-1 098 548			-2 652 632				-3 842 084
EIRR		2,28%			1,86%				1,18%
BCR		0,804			0,694				0,616

	0a-0b	A-K0	A-K1	Ae-K1	Be-K1	Bej-K1	Cej-K1	Be-K2	Cej-K2
IN	0	6 441 648	7 667 002	9 378 335	11 007 482	10 279 774	11 006 582	11 101 813	11 100 913
O	4 694 705	304 377	50 281	50 281	50 281	50 281	50 281	198 035	198 035
Celkem	4 694 705	6 746 025	7 717 283	9 428 616	11 057 763	10 330 055	11 056 863	11 299 848	11 298 948
Odpočet var 0a-0b	0	2 051 320	3 022 578	4 733 911	6 363 058	5 635 350	6 362 158	6 605 143	6 604 243

Úspora CIN		1 557 262			1 434 629	2 112 056			3 409 821
------------	--	-----------	--	--	-----------	-----------	--	--	-----------

Pracovní výsledky ke třetímu dílčímu plnění

CIN		6 441 648			11 007 482				11 100 913
ENPV		-50 454			-1 492 981				-1 440 245
EIRR		5,27%			2,94%				3,15%
BCR		0,989			0,807				0,813

S ohledem na tyto dílčí výsledky je zřejmé, že mimo minimální variantu A-K0 (bez elektrizace a bez Křenovické spojky) bude pravděpodobně dosaženo ekonomické efektivity u varianty Bej, ve které jsou navrženy jednokolejné úseky.

Po prezentaci byly vzneseny následující připomínky:

- (OŘ Brno, ST) V žst. Bzenec požadujeme do veselského zhlaví zapojit stávající manipulační kolej č. 5.
- (KORDIS) Žádáme v ekonomickém hodnocení variant s částečným zjednotněním o zohlednění ztráty času cestujících z náhradní autobusové dopravy při výlukách. Předpokládaný rozsah výluk na jednokolejných úsecích by měl dodat příslušný odborný útvar SŽDC. Organizaci náhradní autobusové dopravy dodá KORDIS.
- (JMK, odbor rozvoje dopravy) Nenormové parametry řešení var. K1 je nutno projednat na DÚ, v případě negativního postoje DÚ je třeba přepracovat řešení, nikoliv variantu opustit.

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

Vypořádání připomínek k druhému dílčímu plnění je součástí samostatné přílohy.

V Brně 16. 06. 2015

Z příspěvků sestavili:

Ing. Lubomír Beňák, lbenak@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 813

Ing. Tomáš Řehůřek, trehurek@sudop-brno.cz

Příloha: Vypořádání připomínek (24xA4)

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

konané dne: 1. 6. 2015 v Brně na SUDOPu



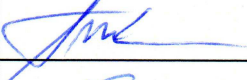


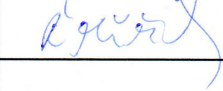
Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	TOMÁŠ HARTMAN	SZDC GR 013	972 244 472 HARTMAN@SZDC.CZ	Hartman
2	ALEŠ ZEMAN	SZDC GR 06	702 209 232 Zemana@szdc.cz	Zeman
3	FRANEK	KÚ JMKORI	541 651 344 franc@kujmkori.cz	Franeck
4	Karel NOVÁK	KORDIS JMK	543 426 653 KORDIS@kordisjmk.cz	Novak
5	STANISLAV LUNGA	KÚ JMK OÚPSŘ	541 651 344 LUNGA@KÚJMKOÚPSŘ.CZ	Lunga
6	SVOBODOVÁ	KÚ JMK OÚPSŘ	541 165 1330 SVOBODOVA.JANA@KÚJMKOÚPSŘ.CZ	Svobodo
7	SERVIT ALBIN	SZDC GR 012/2	972 646 212 servit@szdc.cz	Servit
8	UHLÍŘ RUDOLF	SZDC s.o. JMK OÚPSŘ	972 621 004 UHLIR@SZDC.CZ	Uhlir
9	MELZER ZDENĚK	SUDOP PRAHA a.s.	zdenek.melzer@sudop.cz 267094181	Melzer
10	ROTSCHEN PETR	SUDOP BRNO s.r.o.	PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ 972625878	Rots
11	Čechurová Uldm	SZDC, s.o., STV	725 445 025 cechurova@szdc.cz	Cechurova
12	Jagošová Magdaléna	SZDC s.o., ST Brno	725 821 825 jagosova@szdc.cz	Jagosova
13	Vítez Müllerová	SZDC s.o., ÚT, OÚ Brno	972 626 095 mullerova@szdc.cz	Mullerova
14	VIADIMÍR ŠISKE	SZDC, s.o., ST BRNO	972626032 siske@szdc.cz	Siske
15	KÁČAL PETR	SZDC, s.o., STT Brno	972 62 6062 kacal@szdc.cz	Kacal
16	ŠKOTÁK ROMAN	SUDOP BRNO	972625858 skotak@sudop-brno.cz	Skotak
17	Přezdobař Hana	SUDOP BRNO	725 154425 hpřezdoba@sudop-brno.cz	Přezdobař
18	SLATKOVSKÁ	LODWA SPOL. Brno	724 203 137 slatkovska@lodwaspol.cz	Slatkovska
19	MICHAL KLISKÝ	MD ČR 0520	225 11444 MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	Klisky
20	LUDEK MINAR	MD ČR 0130	225 131 623 luděk.minar@mdcr.cz	Minar

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

konané dne: 1. 6. 2015 v Brně na SUDOPu

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
21	MILAN STEHLÍK	SŽDC GŘ 012	601 32 40 25 STEHLIKM@SZDC.CZ	
22	Radovan ONDRUŠKA	GŘ SŽDC 012	602 435 577 Ondruska@szdc.cz	
23	ALEŠ CIPRIN	GŘ SŽDC 014	722 821 553 Ciprin@szdc.cz	
24	TOUČEK TOMA	SUDOP BRNO	772 623 116 tome@sudop-brno.cz	
25	JIRÍ NICHALICA	SŽDC GŘ 07	601 326 770 NICHALICA@SZDC.CZ	
26	TOMÁŠ ŘEHŮČEK	SUDOP BRNO sro	trehunek@sudop-brno.cz	
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				

Rozdělovník:

1. Ministerstvo dopravy, 130 – Odbor drah, železniční a kombinované dopravy
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
2. Ministerstvo dopravy, 520 – Strategie
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
3. Ministerstvo dopravy, 430 – Odbor fondů EU
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
4. Ministerstvo dopravy, 910 – Odbor infrastruktury a ÚP
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
5. Ministerstvo dopravy, 190 – Veřejná doprava
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
6. Jihomoravský kraj, odbor rozvoje dopravy,
Žerotínovo nám.3/5, 601 82 Brno
7. Jihomoravský kraj, odbor územního plánování a stavebního řádu,
Žerotínovo nám.1, 601 82 Brno
8. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor investiční (O7)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
9. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor přípravy staveb (O6)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
10. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor strategie (O26)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
11. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor základního řízení provozu (O12)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
12. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor traťového hospodářství, žel. svršek (O13)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
13. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor automatizace a elektrotechniky (O14)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
14. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Oblastní ředitelství Brno,
Kounicova 26, 611 36 Brno
15. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc
16. KORDIS JMK, a.s.,
Nové sady 30, 602 00 Brno
17. SUDOP Praha a.s.,
Ing. Melzer, Olšanská 1a, 110 00 Praha 1

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	Změna návrhu výh. a zast. Zbýšov <i>Je navržena dlouhá výhybna Zbýšov. GKP jsou navrženy tak, aby nebylo nutné zasahovat do mostu v km 22,349 za výhybnou. Rychlost je navržena 90 km/h.</i>		
	Změna návrhu žst. Slavkov u Brna <i>Varianty K1 a K2: V brněnském zhlaví je kolejová spojka zdvojená, do veselského zhlaví je přidána jednoduchá kolejová spojka pro opačný směr. Zdvojení spojky ve veselském zhlaví je naopak zrušeno. Vypuštěna je kolej 102b. Překonfigurováno je napojení vleček v sudé skupině staničních kolejí. Vlečky jsou zaústěny pouze do brněnského zhlaví.</i>		
	Změna návrhu žst. Bučovice <i>Směrový motiv složeného oblouku v brněnském zhlaví je upraven tak, že je zvětšen poloměr druhé obloukové části na 1700 m ($D = 0$ mm, $l = 63$ mm, $l_{130} = 75$ mm). V druhé obloukové části jsou vloženy tři výhybky 1:12-500, dvě jsou součástí jednoduché kolejové spojky, jedna rozvětňuje lichou skupinu kolejí. Spojky mezi hlavními kolejemi jsou přehozeny a obě navrženy pro rychlost 50 km/h. Rozvětvení kusé dopravní koleje č. 4 s nástupní hranou je až za přejezdem pomocí výhybky 1:12-500. Do kusé dopravní koleje č. 4 je umožněn vjezd rychlostí 50 km/h (větší rychlost není z bezpečnostních důvodů nutná) a odjezd rychlostí 60 km/h. Kolej č. 3 je bez nástupní hrany. Výhybka č. 5 je jednoduchá.</i>		
	Změna návrhu žst. Nemotice <i>Varianty A, Ae a Be: Jsou navrženy pouze jednoduché kolejové spojky pro rychlost 50 km/h na obou zhlavích. Stávající kolej před výpravní budovou je tak možno zaústit blíže k brněnskému zhlaví. Dopravní kolej č. 4 využívá v části své délky stávající kolejiště tvořené stávajícími kolejemi č. 4 a č. 6. Stávající výhybka č. 7 je nahrazena kolejovým polem. Varianty Bej a Cej: Dopravní kolej č. 4 využívá v části své délky stávající kolejiště tvořené stávajícími kolejemi č. 4 a č. 6. Stávající výhybka č. 7 je nahrazena kolejovým polem.</i>		
	Změna návrhu žst. Kyjov <i>Ve stanici jsou navrženy čtyři průběžné dopravní koleje s nástupními hranami a samostatně dvě průběžné dopravní koleje bez nástupních hran. Průběžná kolej č. 5 bez nástupní hrany je ve většině své délky bez úprav. V brněnském zhlaví jsou kolejové spojky pro rychlost 50 km/h a 80 km/h a ve veselském zhlaví jsou kolejové spojky pro rychlost 60 km/h a 50 km/h. Rychlejší spojky jsou vždy směrem do sudé skupiny staničních kolejí, která je využívána pro vlaky osobní dopravy. Spojky na veselském zhlaví jsou přehozeny a lichá skupina staničních kolejí je zkrácena. Úpravy v kolejích bez nástupních hran jsou minimalizovány. Kolej č. 1 je v prostoru nástupiště směrově v přímé. Mezi dopravními kolejemi č. 1 a č. 2 je ostrovní nástupiště pro tranzitující vlaky Sp linky R6. Vnější nástupiště u koleje č. 4 je pro končící vlaky Sp linky R6 od Brna a vnější nástupiště u koleje č. 6 délky 110 m je pro končící vlaky Os linky S69 od Veselí nad Moravou.</i>		
	Změna návrhu žst. Vlkost <i>Vy stanici jsou pouze dvě spojky na veselském zhlaví. Rychlost ve spojkách je snížena na 50 km/h. Všechny výhybky jsou jednoduché. Stávající výhybka č. 9 je nahrazena kolejovým polem.</i>		
	Změna návrhu žst. Bzenec <i>Ve stanici jsou navrženy dvě průběžné dopravní koleje s nástupními hranami, jedna kusá dopravní kolej s nástupní hranou a jedna průběžná dopravní kolej bez nástupní hrany. Kusá dopravní kolej je v sudé skupině staničních kolejí s vnějším nástupištěm u výpravní budovy. Rovněž u dopravní koleje č. 2 je vnější nástupiště u výpravní budovy. U koleje č. 1 je ostrovní jednostranné nástupiště. Na brněnském zhlaví jsou dvě kolejové spojky pro rychlost 50 km/h, na veselském zhlaví je jedna kolejová spojka pro rychlost 50 km/h a druhá kolejová spojka je posunuta za následný směrový oblouk za stanicí a je pro rychlost 100 km/h. Rychlá spojka bude využita pro vlaky Sp, které pojedou od Veselí nad Moravou po traťové koleji č. 1.</i>		
SŽDC, s. o., GR, Odbor přípravy staveb (06)		Zeman, zemana@szdc.cz , tel.: 972 246 430 Veliš, velis@szdc.cz , tel.: 972 244 368	

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
1	Vzhledem k prezentovaným výsledkům ekonomické efektivity předložených variant je nutné hledat další možné vyčíslitelné přínosy a zároveň snížit výši investičních nákladů.	Beňák	Souhlasíme.
2	Doporučení k případné redukci rozsahu navržené infrastruktury železničních stanic bylo naším odborem sděleno již na poradě konané dne 8. 4. 2015.	Beňák	Souhlasíme.
3	S ohledem na nově definované požadavky pro přechody v Nařízení č. 1300/2014 a vzhledem k tomu, že v současnosti nejsou legislativně zavedeny výstražné systémy, nelze v SP navrhovat centrální přechody. Tato připomínka se týká žst. Brno-Chrlice a žst. Sokolnice-Telnice.	Beňák	Rekonstrukce železničních stanic Brno-Chrlice a Sokolnice-Telnice byly z návrhu investičních opatření vypuštěny.
4	V představených GVD není zakreslena ani jedna trasa nákladního vlaku. V textové části dopravní technologie není o nákladní dopravě ve střednědobém a dlouhodobém horizontu žádná zmínka. I když jsme si vědomi nízkého rozsahu nákladní dopravy v řešeném úseku, požadujeme situaci minimálně komentovat v textové části.	Beňák	Doplníme.
5	Ztotožňujeme se se závěrem projektanta ohledně problematiky nových zastávek. Je potřebné každou zastávku důkladně analyzovat tak, aby případné časové ztráty ostatních cestujících byly převýšeny přínosem (počtem) nastupujících/vystupujících cestujících. Jedině v takovém případě má nová zastávka opodstatnění. Pokud nebudou doloženy jednoznačné přínosy jednotlivých nových zastávek, jejich navrhování jednoznačně nedoporučujeme.	Beňák	Souhlasíme.
6	Kapitulu 1.3 (Navazující stavby a dokumentace) bude ještě třeba do výsledného odevzdání aktualizovat (např. 2 popisované studie proveditelnosti nejsou t.č. uzavřeny a probíhá jejich dopracování po připomínkách či aktualizace).	Beňák	Souhlasíme.
7	V SP není doloženo řešení odb. Olšovec.	Beňák	Doplníme.
8	Žst. Veselí n. M. je nyní sledováno ve dvou studiích proveditelnosti. Tato duplicita by měla být v rámci dalšího zpracování SP odstraněna.	Beňák	Protože práce na SP „Slovácko“ nejsou v tomto čase dokončeny, nemůžeme problematiku, zda bude nebo nebude železniční stanice Veselí nad Moravou součástí této studie uzavřít.
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor investiční (07)		Michalica, michalica@szdc.cz , tel.: 972 246 429	
PŘIPOMÍNKY NENALEZENY			
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor základního řízení provozu (012)		Oddělení technické, Stehlík, stehlikm@szdc.cz , tel.: 972 741 045 Oddělení technologie a provozní kontroly, Servít, tel.: 972 646 212	
1	Textová část Požadujeme v dokumentaci uvádět názvy tratí dle „Prohlášení o dráze celostátní a	Beňák	Opravíme.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	regionální“.		
2	V textové části dokumentace se vyskytují překlepy, např.: str. 10, 1. odst. „... elektrifikovaná ...“ nebo str. 12 „... ještě nabyta ani zadána...“ – překlepy překontrolovat a opravit v celé dokumentaci.	Beňák	Opravíme.
3	Výhybna a zastávka Zbýšov: vzhledem k tomu, že jsou zde nástupiště, se dle terminologie jedná o železniční stanici nikoliv výhybnu. Nutno opravit a dát do souladu dokumentaci.	Beňák	Sporné.
4	Ve 2. kapitole „Technické řešení“ není řešen rozsah elektrizace jednotlivých stanic (dokumentace jen konstatuje: „je navržena elektrizace“, ale není popsáno její řešení). Není řešeno staniční a traťové zabezpečovací a sdělovací zařízení. Není řešen způsob dálkového ovládání dotčených tratí. Požadujeme dopracovat.	Beňák	Doplníme.
5	Kap. 2.4 var. K0 Brno–Chrlice: je uvedeno „...aby mezi kolejemi č. 1 a č. 2 vznikl prostor...“ správně má být kolej č. 3 nikoliv č. 2.	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení žst. Brno-Chrlice je připomínka bezpředmětná.
6	Kap. 2.4 var. K0 Sokolnice-Telnice: zde uvedený popis rekonstrukce stanice je v rozporu s předloženou situací stanice v příloze 3.2.	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení žst. Sokolnice-Telnice je připomínka bezpředmětná.
7	Kap. 2.5 var. K1 Křenovice h.n.: v popisu jsou používána čísla staničních kolejí, která jsou v rozporu s předloženou situací stanice v příloze 3.4.2.	Beňák	Opravíme.
8	Kap. 2.7 var. A Bučovice: manipulační kolej č. 5 dle situace stanice v příloze 3.6 není zapojena do obou zhlaví, ale je kusá. Do textové části možno doplnit, že je zájmovou stanicí AČR.	Beňák	Doplníme.
9	Kap. 2.7 var. A Nemotice: doplnit popis, že nástupiště jsou situována v záhlaví stanice (platí i pro variantu B).	Beňák	Doplníme.
10	Kap. 2.7 var. A je navržena výhybna Jestřabice skládající se ze 2 kolejových spojek výhybek. Dle tohoto popisu se jedná o odbočku nikoliv výhybnu. Nutno opravit. Požadujeme uvést důvod zřízení této odbočky a současně zakreslit i do modelových GVD.	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení s odbočkou (ve druhém dílčím plnění nazvanou jako výhybnu) Jestřabice je připomínka bezpředmětná. Upozorňujeme na rozpor v názvosloví s platnou normou.
11	Kap. 2.7 var. A Vlkost: z logiky číslování kolejí nemůže být do koleje č. 4 zaústěna kolej č. 5, ale kolej č. 6. Doplnit popis, že nástupiště jsou situována v záhlaví stanice (platí i pro variantu B).	Beňák	Doplníme.
12	Kap. 2.7 var. A, B: návrh stanice Veselí nad Moravou není v souladu (počet staničních kolejí, číslování kolejí, délky nástupišť, atd.) se zpracovanou studií proveditelnosti „Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou“. Současně však upozorňujeme, že v současné době bylo zahájeno firmou MCO Olomouc zpracování přípravné	Beňák	Protože práce na SP „Slovácko“ nejsou v tomto čase dokončeny, nemůžeme problematiku, zda bude nebo nebude železniční stanice Veselí nad Moravou součástí této studie uzavřít.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	dokumentace a záměru projektu stavby „Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou“, jejíž součástí je i kolejové řešení stanice.		
13	V dokumentaci v kapitole 3. „Dopravní a provozní technologie“ není uvedeno dopravně technologické zdůvodnění navržených kolejových úprav. Nejsou zdůvodněny a okomentovány potřebné počty dopravních a manipulačních kolejí, jejich využití a užitečné délky, potřebné počty nástupních hran, jejich délky, rozsah zatrolejování kolejí, popis technologie místní práce ve stanicích atd. Požadujeme doplnit.	Beňák	Doplníme.
14	Není doložen graf průběhu rychlostí.	Beňák	Doplníme.
15	Dopravní technologie V předložené dokumentaci nejsou doloženy výpočty ukazatelů propustností. Požadujeme doplnit.	Beňák	Doplníme.
16	Požadujeme doplnit do dokumentace situační schémata stanic v současném a navrhovaném stavu. Dále požadujeme doplnit situační schéma tratě se zakreslením odboček a zastávek.	Beňák	Doplníme.
17	Nejsou řádně odůvodněny potřebné délky nástupních hran: Slavkov 110 m, Bzenec, Bzenec–Olšovec 60 m, Bzenec střed, Vlkoš, Kyjov atd. 100 m.	Beňák	Doplníme.
18	Požadujeme navrhnout rozsah ohřevů výměn.	Beňák	Doplníme.
19	Ve stanicích, kde bude docházet k odstavování souprav v rámci nočních obrátů, je třeba navrhnout, na kterých kolejích tak bude činěno a dle toho je vybavit předtápěcím zařízením.	Beňák	Jedná se o studii proveditelnosti. Potřebná zařízení jsou zahrnuta do investičních nákladů a budou popsána pouze textově.
20	Požadujeme doplnit plány obsazení kolejí alespoň pro stanice Kyjov, Veselí nad Moravou, Slavkov.	Beňák	Doplníme (mimo Veselí nad Moravou, kde jsou akceptovány časové polohy současné a navrhované v navazující SP „Slovácko“).
21	Varianta C – zjednotnění bude v případě zpoždění vlaků narušovat stabilitu GVD.	Beňák	Souhlasíme.
22	Popsat důvod zachování nákladního obvodu Koryčany.	Beňák	Doplníme.
23	Požadujeme změnit názvy odboček Zbýšov vzdálené zhlaví a Křenovice hor. n. vzdálené zhlaví z důvodu jednoznačnosti, protože se nejedná o obvod stanice, ale o samostatné odbočky na trati.	Beňák	Opravíme na odbočka Zbýšov a odbočka Křenovice dolní nádraží.
24	GVD V modelových GVD nejsou užívány jednotné názvy odboček dle textové části – požadujeme sjednotit.	Beňák	Opravíme.
25	V modelových grafikonech nejsou uvedeny minutové kóty u dopravních bodů – požadujeme doplnit.	Beňák	Doplním ve finálním odevzdání studie proveditelnosti.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
26	Požadujeme do modelových grafikonů doplnit i trasy nákladních vlaků.	Beňák	Doplníme.
27	GVD 4: v případě zpoždění vlaků nebude možné vykřžkovat v Křenovicích, je zde pouze 1 nástupní hrana.	Beňák	Neakceptujeme. Dvě nástupní hrany jsou k dispozici v zastávce Křenovice dolní nádraží (1 km vzdálená) a v železniční stanici (výhybně) Zbýšov (2 km vzdálená). Doplnění nástupiště by zvyšovalo investiční náklady především vlivem budování nového podchodu.
28	Do GVD nutno doplnit v Bzenci vlaky z/do Moravský Písek včetně odbočky Olšovec. Obdobně doplnit i ve Veselí nad Moravou vlaky ze zaústěných tratí.	Beňák	Doplníme.
29	GVD 7: Odbočka S bude náchylná na zpoždění vlaků od Slavkova do Křenovic.	Beňák	Souhlasíme.
30	GVD 9 Nesovice: bude docházet na zhlaví ke kolizi linky S1 odjíždějící z koleje 3a a linky R6 vjíždějící na kolej č. 1.	Beňák	Opravíme po provedení zpřesněných výpočtů.
31	Situace stanic Většina stanic je zakreslena na podkladech (polohopisných výkresech), které nejsou v souladu se současným stavem (např. Slavkov, Bzenec)!	Beňák	Koleje, které jsou již v současném stavu demontovány, budou z rastru vymazány.
32	Brno–Chrlice: přístup na nástupiště musí být řešen podchodem nikoliv centrálním přechodem (dne 1.1.2015 vstoupily v platnost TSI PRM (Nařízení komise (EU) č. 1300/2014) a od 1.2.2015 došlo k novelizaci vyhlášky 177/1995 Sb., které upravují podmínky pro zřizování úrovnových přechodů na nástupiště). Posoudit možnost zřízení ostrovního nástupiště mezi kolejemi 1, 3.	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení žst. Brno-Chrlice je připomínka bezpředmětná.
33	Sokolnice–Telnice: ve stanici musí být také podchod viz. předchozí připomínka.	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení žst. Sokolnice-Telnice je připomínka bezpředmětná.
34	Výhybna Zbýšov var. K1, K2 není zakreslen přístup k nástupišťům. Provéřit jestli nebude problematické umístění odjezdových návěstidel na sokolnickém zhlaví z hlediska dohlednosti na návěstidla (oblouk o R=520m).	Beňák	Doplníme.
35	Křenovice h.n. var. K0 není vhodné, aby byla jediná nástupní hrana ve stanici u kusé koleje i přesto, že zde vlaky budou končit. Toto řešení znemožní případné vedení osobních vlaků na Blažovice.	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení žst. Křenovice horní nádraží ve variantě K0 je připomínka bezpředmětná.
36	Slavkov: <ul style="list-style-type: none"> - na výhybky č 14, 18 a 19 (v situacích 13, 16, 208) bylo vydáno „Oznámení o postradatelnosti“ č.j. 12896/2015–O12 ze dne 26.3.2015; - doplnit spojky na zhlavích; - nově je navrženo napojení vlečky Chemis engine i ve směru od Bučovic – bylo projednáno s majitelem vlečky včetně toho, zda souhlasí se zrušením části své vlečky? - není zcela zřejmý důvod vložení kolejové spojky mezi kolejemi č. 101a – 102a. 	Beňák	viz Změna návrhu žst. Slavkov u Brna

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
37	Nesovice: dopracovat schéma s napojením na jednokolejný úsek ve variantě C.	Beňák	Doplníme.
38	Nemotice var A, B, C: manipulační kolej č. 5 (nově č. 3) není vhodná jako kusá, protože je u ní „přečerpávací stanice ropy“, je třeba zachovat na obě strany cca 200 metrů dlouhou kolej (na cca 10 vozů) pro její obsluhu a manipulaci s vozy při jejich nakládce.	Beňák	viz Změna návrhu žst. Nemotice
39	<p>Kyjov:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v návrhu jsou chybně číslovány staniční koleje – chybí staniční kolej č. 1! - v sudé kolejové skupině vzhledem k rozsahu nákladní dopravy nepovažujeme z dopravně technologického hlediska za potřebnou předjízdnu kolej č. 4, „vypuštěním“ koleje č. 4 se ostrovní nástupiště a dvě jednostranná nástupiště přiblíží k sobě (o jednu osu kolejí) a bude možné zkrátit vlastní podchod; - kolej č. 6b navrhnout na nemotickém zhlaví pokud možno v co největší délce v přímé s ohledem na výpravu vlaku při odjezdu směr Nemotice, což „vypuštění“ koleje č. 4 bez nástupní hrany umožní lépe; - v průběhu občanského dne osobní vlaky končící/výchozí budou využívat vnější nástupiště u dopravních kolejí č. 6b, 8, na kolejích č. 6b, 8 a také koleji č. 6 budou odstavovány soupravy v rámci nočních obrátů; - dopravní koleje, mezi nimiž je navrženo ostrovní nástupiště, budou určeny pro tranzitní vlaky; - dopravní kolej č. 7 požadujeme na nemotickém zhlaví zapojit do kolejiště (v návrhu chybně zakresleno na zrušení), protože dopravní koleje č. 5, 7, 9 budou sloužit pro nákladní dopravu – stávající dlouhodobě ustálená technologie, kdy jsou ve stanici současně 3 manipulační vlaky (tedy stejně jako v předloženém návrhu zůstávají pro nákladní dopravu 3 dopravní koleje – dle návrhu č. 4, 5, 9. Část kolejiště tedy bude určená pro osobní dopravu a část kolejiště pro nákladní dopravu = oddělení; - na vlkošském zhlaví navrhujeme zapojit kolej č. 9 do koleje č. 7 z důvodu, abychom vytvořili mezi výhybkami č. 20 a 102 prostor pro zřízení výkolejky a seřadovacího návěstidla tak, aby nemuselo být kolejiště za výhybkou č. 102 nákladně vybavováno zabezpečovacím zařízením; případně lze také navrhnout a projednat snesení kusých účelových kolejí č. 101a, 101b + výhybek č. 101, 102, čímž by vznikl potřebný prostor pro zřízení výkolejky a seřadovacího návěstidla mezi výhybkami č. 23 (v původní poloze) a č. 201. 	Beňák	viz Změna návrhu žst. Kyjov
40	<p>Vlkoš:</p> <ul style="list-style-type: none"> - doplnit spojky na kyjovském zhlaví; 	Beňák	viz Změna návrhu žst. Vlkoš

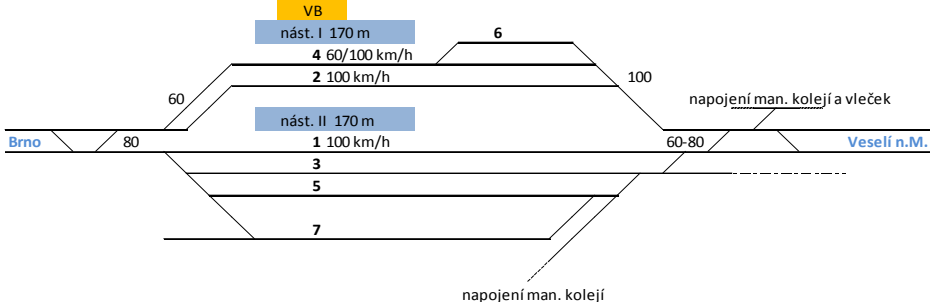
SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> nově vzniklou kusou kolej č. 6 zrušit bez náhrady (nemá žádný technologický význam). 		
41	<p>Bzenec:</p> <ul style="list-style-type: none"> na dopravní kolej č. 8b (ve schématu č. 8) bylo vydáno „Oznámení o postradatelnosti“ č.j. 13675/2015–O12 ze dne 17.4.2015; prověřit možnost zrušení koleje č. 10, 12a včetně čelně boční rampy a složiště, zůstane však zachováno složiště u koleje č. 5. Ve stanici není velký objem nákladky/vykládky, zredukuje se tak rozsah kolejiště (včetně vlečky RSM Bzenec). Popřípadě složiště u koleje č. 10 zachovat a zrušit je u 5. koleje (vlečka „Benzina“ k 12.7.2008 rozhodnutím DÚ zrušena). 	Beňák	viz Změna návrhu žst. Bzenec
42	<p>A. Textová část; Seznam zkratk:</p> <ul style="list-style-type: none"> Je uvedeno: „TK traťová kolej, též temeno kolejnice (např. u nástupiště 550 mm nad TK)“ – Zkratka nemůže mít dvojí význam. Je uvedeno: „SŽDC Správa železniční dopravní cesty, s. o.“ – Správně má být: „SŽDC....Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.“ Musí být použit oficiální název. 	Beňák	TK má vskutku dvojí význam. Ostatní opravíme.
43	<p>A. Textová část; 1. Úvodní informace; 1.1. Úvod:</p> <ul style="list-style-type: none"> Je uvedeno: „Křenovice hor. n.“ Správně má být: „Křenovice horní nádraží“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Je uvedeno: „Brno“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Jedná se o popis tratí, kde musí být konkrétní označení. Je uvedeno: „... neelektrifikovaná ...“ a „... elektrifikovaná ...“. Správně má být: : „... neelektrizovaná ...“ a „... elektrizovaná ...“. 	Beňák	Opravíme.
44	<p>A. Textová část; 1. Úvodní informace; 1.6. Současné cestovní doby:</p> <p>Je uvedeno: „Křenovice h. n.“ a „Brno“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst.</p>	Beňák	Opravíme.
45	<p>A. Textová část; 1. Úvodní informace; 1.7. Cíle studie pravidelnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> Je uvedeno: „Brno“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Jedná se o popis tratí, kde musí být konkrétní označení. Pokud se jedná obecně o železniční uzel Brno, je vhodné požit zkratku ŽUB. Je uvedeno: „Brno“ a „Křenovice hor. n.“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 	Beňák	Opravíme.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)			Druhé dílčí plnění
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Jedná se o popis tratí, kde musí být konkrétní označení.		
46	A. Textová část; 4. Prognóza přepravních proudů; 4.1. Osobní doprava; strana 110: Je uvedeno: „Kyjov žst.“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Jedná se o název stanice.	Melzer	Opravíme.
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor traťového hospodářství (013)			Hartman, Hartman@szdc.cz , tel.: 972 244 462
1	Obecné a zásadní připomínky k dokumentaci Do grafikonů doplnit předpokládané trasy nákladních vlaků jak z hlediska manipulačních vlaků provádějících obsluhu, tak i případné průběžné nákladní vlaky, např. z důvodů odklonů.	Beňák	Doplníme.
2	Rychlostní parametry budou popisovat rychlostní profily V a V ₁₃₀ .	Beňák	Doplníme.
3	Chybí situace odboček Křenovice hor.n. vzdal. zhl. a Odb. Podvrbí.	Beňák	Doplníme.
4	Prosíme o prověření redukce počtu pásmových stanic.	Beňák	Zřejmě je myšleno redukce žst. Bučovice. Po změně řešení žst. Bučovice jsou dodatečné úpravy pro ukončení linky S1/S6 minimalizovány.
5	V dnešním stavu je trať zařazena do 6. řádu provozního zatížení a do třídy přechodnosti C3. Domníváme se, že navržené rozdělení pražců „u“ není z provozního hlediska nutné a postačovalo by užití rozdělení pražců „c“ nebo „d“ kvůli podmínkám zřizování bezстыkové koleje v obloucích o malých poloměrech. Jedná se i o úsporu IN na straně projektových variant.	Beňák	Prověříme.
6	Jsou dělány předčasné závěry, co se týká ekonomické efektivity jednotlivých variant. Předložené tabulky EA a FA nejsou úplné a obsahují rozporné hodnoty. Nejsou zcela započítány přínosy jednotlivých variant ani úplné náklady což zejména v případě varianty bez projektu zhoršuje hodnocení projektových variant. Na základě neúplných výpočtů nepovažujeme za vhodné upravovat varianty. Varianty je nutné upravit a EH dopracovat.	Krupička	Tabulky finanční a ekonomické analýzy obsahují pouze předběžné výsledky, které budou dále zpracovány a doplněny.
7	Ve stanicích zvážit elektrifikaci jednotlivých kolejí. V úsecích s mizivou nákladní dopravou elektrifikovat pouze vybrané koleje i s ohledem na obsluhu nákladíšť a vleček. Např. žst. Vlkoš, nebo Nemotice by postačila pouze hlavní koleje a spojky.	Beňák	Souhlasíme. Elektrizovány budou pouze dopravní koleje s nástupními hranami, spojky mezi traťovými kolejemi a jedna dopravní kolej bez nástupní hrany v železniční stanici Bzenec.
8	Na zvážení je možnost prověřit ekonomický přínos možné redukce počtu souprav při optimalizaci obrátů oproti variantě bez projektu.	Krupička	Náklady na provoz vlaků se primárně odvozují od počtu ujetých vlakových a nápravových kilometrů. Samotný počet souprav se (alespoň při aplikaci nyní používaných metodických postupů pro výpočet provozních nákladů) na výsledcích ekonomické analýzy

SP Veselí – Blažovice (-Brno)			Druhé dílčí plnění
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
			neprojeví
9	Doporučujeme zvážit variantu s elektrifikací pouze v úseku Brno – Nesovice pro příměstskou dopravu a úsek Nesovice – Veselí n. M. ponechat v nezávislé trakci.	Beňák	K této možnosti přistoupíme, nebude-li po úpravě technického řešení žádná z elektrizovaných variant efektivní.
10	Variantu zjednotnění vybraných úseků nepovažujeme za vhodné řešení stejně jako stavbu nového tunelu v úseku Nesovice-Nemotice.	Beňák	Souhlasíme, musíme však toto řešení prověřit.
11	Připomínky k jednotlivým částem dokumentace a objektům A - Textová část Není popsáno řešení výhybny Jestřabice a návrh výhybny jako takové není zdůvodněn. Bez řádného zdůvodnění výhybnu neuvažovat.	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení výhybny Jestřabice je připomínka bezpředmětná.
12	Ekonomické hodnocení Periodické provozní náklady nejsou rozpočítány v čase.	Krupička	Do periodických nákladů a oprav jsou zahrnuty reinvestice po 20 letech po uvedení do provozu
13	Ve variantě bez projektu jsou náklady na řízení provozu pouze v letech 2019-2023. Nutné doplnit do celého hodnotícího období! Týká se i počtu zaměstnanců v projektové variantě i var. bez projektu.	Krupička	Ve variantě bez projektu jsou uvedeny náklady na řízení provozu pro celé hodnotící období. Pokud ve variantě s projektem tyto náklady po roce 2023 uvedeny nejsou, je to z důvodu předpokládaného přechodu na dálkové ovládání, kdy již tito zaměstnanci nebudou zapotřebí
14	Nejsou započteny náklady na provoz nákladní dopravy.	Krupička	U nákladní dopravy je hodnocení vždy problematické, přesné údaje o objemu přepravovaného zboží navíc zpravidla nejsou dostupné. Ve studii se nepředpokládají výraznější změny v nákladní dopravě po realizaci projektu, proto jsme náklady na provozování a provoz vlaků v nákladní dopravě ve výpočtech neuváděli.
15	Není zřejmé, jak jsou spočítány náklady na provoz vlaků. Nejsou uváděny oskm a tkm.	Krupička	Náklady na provoz vlaků jsou vzhledem k nejasnému vymezení v nejnovějších metodických pokynech určeny podle starých pokynů z roku 2009; jsou vztaženy k počtu ujetých vlakových a nápravových kilometrů. Podrobnější vysvětlení doplníme do studie.
16	Náklady na provoz a údržbu by měly být ve variantě bez projektu vyšší než v projektových variantách, ve kterých je navržena redukce infrastruktury.	Krupička	Souhrnná částka těchto nákladů za celé hodnotící období je ve variantě bez projektu cca 11 mld. Kč, zatímco v jednotlivých projektových variantách se tato částka pohybuje kolem 6 mld. Kč
17	Výpočet externích nákladů je neúplný. Je třeba vyčíslit rozdíl mezi variantou bez projektu a projektovými variantami, zejména v případě převedení do elektrické traktce.	Krupička	Ve výpočtech jsou uvedeny pouze rozdílové hodnoty (tj. úspora ve variantě s projektem). Pro lepší přehlednost do tabulek doplníme celkové hodnoty za jednotlivé varianty.
18	Emise budou vyčíslvány po celé hodnotící období. Týká se i ostatních položek.	Krupička	Úspory z emisí se projeví až po realizaci projektu, nicméně výpočty těchto nákladů můžeme doplnit i pro roky realizace (celkový rozdíl mezi variantami však bude v těchto letech nulový).

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
19	Žst. Brno-Chrlice V současné době nelze uvažovat se zřizováním přístupu na nástupiště pomocí centrálního přechodu. Doporučujeme stanici ze záměru vypustit nebo řešit přístup ze stávající lávky.	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení žst. Brno-Chrlice je připomínka bezpředmětná.
20	Žst. Sokolnice-Telnice <ul style="list-style-type: none"> - V současné době nelze uvažovat se zřizováním přístupu na nástupiště pomocí centrálního přechodu. - Křenovické zhlaví není reálně zhotovitelné. Výhybky č. 2 a 3 se takto umístit nedají z důvodu malé osové vzdálenosti. Za společnými pražci výhybky č. 1 je nutné umístit krátké výhybkové pražce dle vzorových listů výhybek. 	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení žst. Sokolnice-Telnice je připomínka bezpředmětná.
21	Výh. a zast. Zbýšov <ul style="list-style-type: none"> - Rychlost 100 km/h v úseku 21,050-21,850 je reálně nevyužitelná, doporučujeme ponechat rychlost 90 km/h nebo 90/100 km/h v návaznosti na navazující úseky. Výhybku ponechat tvaru 1:18,5-1200. - Řešení křenovického zhlaví je nevhodné. Oblouk navrhnout v převýšení včetně vložené výhybky. Osu koleje ponechat na stávajícím náspu a mostě v km 22,349. Posunem jsou zbytečně navyšovány IN bez nějakého přínosu, neboť zde všechny vlaky zastavují a zvyšování rychlosti v oblouku v km 22,4 není nutné. 	Beňák	viz Změna návrhu výh. a zast. Zbýšov
22	Žst. Křenovice Var. K0: <ul style="list-style-type: none"> - Jaký je důvod rekonstrukce kolejí č. 2 a 1, když podle grafikonů není v úseku Křenovice h.n. – Holubice plánována žádná doprava. - Doporučujeme prověřit zvýšení rychlosti na kolej č. 3 na 60 km/h. 	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení žst. Křenovice horní nádraží ve variantě K0 je připomínka bezpředmětná.
23	Var. K1: Úpravy koleje č. 2 doporučujeme vzhledem k nulovému provozu omezit na minimum.	Beňák	Vzhledem k fyzickému stáří koleje bude její rekonstrukce prostřednictvím varianty bez projektu odečtena z návrhu investičních opatření ve formě oprav již v prvním roce hodnotícího období.
24	Žst. Slavkov <ul style="list-style-type: none"> - Prosíme doložit plán obsazení kolejí. Kolejová spojka 4-5 bude při navrhovaných zapojeních křenovické spojky pravděpodobně nadbytečná. Kolej č. 102b by asi bylo možné nechat zapojenou jen ve směru k nástupišti, pokud je užívána pro odstavky souprav. - Doporučujeme úpravu výhybky č. 3 na jednoduchou, nebo s větším poloměrem do koleje č. 2 s prověřením záboru pozemků. 	Beňák	viz Změna návrhu žst. Slavkov u Brna
25	Žst. Bučovice	Beňák	viz Změna návrhu žst. Bučovice

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> - Doporučujeme prohození kolejových spojek na slavkovském zhlaví. Krajiní spojka pak může být z výhybek 1:11-300. Druhou kolejovou spojku lze vložit do oblouku s převýšením. Se současným návrhem s nedostatkem převýšení $l=80$ mm a $l130=89$ mm v hlavním směru ve výhybce nesouhlasíme. - Výhybka č. 11 by měla být s přímou v hlavním dopravním směru. Doporučujeme její přesunutí až za přejezd. Kolej č. 4 zapojit do koleje č. 2 co nejdříve, dojde tak i ke zkrácení přejezdu snížením počtu kolejí na přejezdu. - Není zřejmý důvod, proč je posunutý rastr kolejí ve stanici. Doporučujeme v místě nástupišť držet stávající umístění kolejí č. 1, 2 a 4. Totéž se týká přejezdu v km 32,915, měla by být držena poloha dnešní koleje č. 4 kvůli odstupu od stávajících objektů a možnosti umístit podpěry TV. - V místě spojky 10-12 je kolize s podpěrou nadzemního vedení IS. Doporučujeme upravit řešení zhlaví odstraněním kolize s podpěrou při zapracování výše uvedených připomínek. Oblouk v km 32,4 začít dříve a spojku na 60 km/h umístit do složeného oblouku s převýšením. - Výhybku č. 5 navrhnete přednostně jako jednoduchou. - Pokud je udělán přístup na nástupiště č. 2 z čela od přejezdu, musí být proveden řádně jako chodník a vyveden před výstražník. - Není nutné držet rezervu pro rozšíření nástupiště č. 3. 		
26	Žst. Nesovice Doporučujeme zvážit, zda je výstavba podchodu s rozšířením osové vzdálenosti nezbytná. Vzhledem ke konstrukci grafikonu a konfiguraci stanice by bylo možné uvažovat se zajížděním průběžných vlaků pouze na kolej č. 2 a končící vlaky vést na kolej č. 3, případně kol. č. 1. Bylo by tak možné zachování stávajícího přechodu na nástupiště č. 2 při doplnění cestových návěstidel před stávající přechod.	Beňák	V místě navrhovaného podchodu je současná osová vzdálenost (méně jak 9,5 m).
27	Žst. Nemočice Var. A a B: <ul style="list-style-type: none"> - Spojku 8-9 vynechat, z DKS na veselském zhlaví ponechat pouze spojku 2-3. - Výh. 6 posunout přibližně do místa stáv. výh. č. 8 a v koleji č. 3 napojit co nejdříve do st. stavu. - Kolej č. 4 ponechat ve stávající stopě v co největší délce. Kolej č. 4 napojit do výh. č. 10 co nejdříve za výhybkou, mělo by postačit ponechání koleje ve stávajícím stavu bez rekonstrukce ve většině délky koleje, případně se směrovou úpravou. 	Beňák	viz Změna návrhu žst. Nemočice

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> - Zachovat stávající výh. č. 6 a 6A včetně odvrtné koleje, výh. č. 7 nahradit kol. polem. - Pokud je směrové vedení kolejí 1 a 2 vedeno v nových stopách, prosíme o odstranění oblouku o R=2000 m na veselském zhlaví. 		
28	Var. C: Rekonstrukci koleje č. 4 provést jen v místech napojení nových zhlaví, zachovat v maximální délce ve st. stopě.	Beňák	viz Změna návrhu žst. Nemotice
29	Výh. Jestřabice Výhybna není zdůvodněna, z návrhu vypustit. Pokud je nutné rozdělit úsek z důvodu výlukových prací, postačí kolejové spojky v rámci zřízení provizorní odbočky. Dle našeho názoru je při výluce traťové koleje možné jezdit mezi žst. Kyjov a Nemotice jednokolejně posunutím časové polohy vlaků jednoho směru od Kyjova. Nemusí tak být zatěžován projekt zvyšováním IN, nehledě na následnou údržbu výhybek, které by byly po většinu času bez vyžití.	Beňák	Výh. Jestřabice vypuštěna z návrhu investičních opatření.
30	Žst. Kyjov Zdůvodněte počet navržených nástupních hran. Podle grafikonů postačí jedna hrana pro průjezdné vlaky pro oba směry a pak dvě hrany pro končící vlaky z obou směrů, nejlépe s přestupem hrana-hrana.	Beňák	viz Změna návrhu žst. Kyjov
31	Na slavkovském zhlaví doplnit převýšení cca D=30 mm a doplnit krajní přechodnice.	Beňák	DTTO
32	<p>Doporučujeme zvážit následující konfiguraci stanice:</p> <p>Návrh uspořádání žst. Kyjov</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Měla by být zachována poloha stávající koleje č. 1, koleje č. 3 a 5 ve stopě stávajících kolejí č. 5 a 7 s minimálními úpravami ve zhlavích nebo se směrovou a výškovou úpravou. 	Beňák	DTTO

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	<ul style="list-style-type: none"> - Zachování stávajícího nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 5 a jeho rozšíření ve směru k budově. - Pro odstavování souprav v sedle využít kolej č. 6, ve stopě dnešní koleje 8. - Pro průjezd os. vlaků uvažovat koleje č. 1 a 4, kolej č. 2 pro obraty vlaků od Brna (dlouhý obrat), obrat od Veselí na koleji č.1. - Zhlaví dle potřeby upravit, st. kolej č. 101b asi zrušit 		
33	Žst. Vlkoš Výhybku č. 1 nenavrhovat jako transformovanou.	Beňák	viz Změna návrhu žst. Vlkoš
34	Žst. Bzenec <ul style="list-style-type: none"> - Doložte potřebnost 4 nástupních hran. Doporučujeme kolej č. 0 zrušit a přesunout ji k výpravní budově nebo nahradit kolejí č. 4. Přejezd je pak možné zkrátit na dvoukolejný. - Doporučujeme následující úpravu stanice: U koleje č. 1 ostrovní jednostranné nástupiště, u koleje č. 2 vnější nástupiště přístupné od budovy, kolej č. 4 kusá u budovy s nástupištěm jazykovým společným s nástupištěm u koleje č. 2, nebo vnějším s přestupem hrana-hrana na BUS. V případě potřeby odstavení soupravy vlaků od Mor. Písku lze doplnit kusou kolejí ve směru k přejezdu. Je nutné prověřit využitelnost čelní rampy a případně zrušit koleje 12a a 12b. Provéřit, zda nepostačí zapojení koleje č. 10 jen na slavkovském zhlaví. - Zdůvodněte potřebnost koleje č. 8. Doporučujeme zrušení a zlepšení směrovýc,h parametrů koleje č. 2. - Kolejové spojky 1-2 a 3-4 ponechat ve stopě stávajících traťových kolejí, pokud k tomu není zvláštní důvod. - Doplnit situaci odbočky Bzenec-Olšovec 	Beňák	viz Změna návrhu žst. Bzenec
35	Žst. Veselí n. Moravou <ul style="list-style-type: none"> - Je připravována PD a ZP Rekonstrukce SZS Veselí nad Moravou. Bude potřebná koordinace řešení stanice v obou dokumentacích. - Provéřit počty ložných manipulací na kolejích č. 8, 10 a 12 a prověřit možnost jejich obsluhy posunem v koleji č. 2. Cílem je odstranění křížovatkové výhybky č. 34 a její náhrada jednoduchou výhybkou. Manipulační obvod by byl zapojen samostatně do koleje č. 2 mezi výhybkami č. 34 a 49. Dojde i k odstranění dvojí úvratě při obsluze účelových kolejí č. 18 a 16. - Křížovatkovou výhybku č. 27 nahradit jednoduchou, spojku 27-34 zrušit. - V případě zrušení kolejí stávajících kolejí č. 2b nebo 5b v čelech nástupiště, 	Beňák	Protože práce na SP „Slovácko“ nejsou v tomto čase dokončeny, nemůžeme problematiku, zda bude nebo nebude železniční stanice Veselí nad Moravou součástí této studie, uzavřít.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	<p>prověřte možnosti odstavování souprav ve stanici i s ohledem na požadavky umístění stojanů EPZ a dobíjení vozů.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zrušení DKS ze stávajících výhybek č. 3, 4, 8 a 9 znemožní samostatný posun v depu bez vjezdů do traťové koleje. Je nutné projednat s DKV. Doporučujeme ponechání stávající spojky 3-9 a odvrtné koleje. 		
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky (014)		Zabezpečovací zařízení, Cipris, Cipris@szdc.cz , tel.: 972 741 041 Sdělovací zařízení, Rosa, tel.: 972 244 492 Elektrotechnika a energetika, Tošovský, tel: 972 244 273	
1	Zabezpečovací zařízení S ohledem na potřebné snížení celkových nákladů stavby je třeba při dalším navrhování zabezpečovacího zařízení (dále jen ZZ) vycházet z dopravní technologie, resp. navrhované staniční, traťové a přejezdové ZZ se zpracovatelem dopravní technologie úzce koordinovat.	Beňák	Souhlasíme.
2	Sdělovací zařízení Bez připomínek.	Beňák	Souhlasíme.
3	Elektrotechnika a energetika Ve studii není návrh druhu trakční soustavy včetně druhu trakční soustavy včetně energetického napájení, které jsou podle našeho názoru rovněž rozhodujícími faktory kapacity traťového úseku. Studie neřeší otázky úprav ostatních silnoproudých zařízení v daném úseku.	Beňák	Doplňme.
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor strategie (026)		Křemen, kremen@szdc.cz , tel.: 972 235 641	
1	Část A. Textová část <i>Kapitola 1.3 Navazující stavby a dokumentace</i> Definitivní varianta řešení v rámci „Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou“ nebyla dosud vybrána. V dokumentaci uvedená varianta S1a sice vykazuje nejlepší ekonomické hodnocení, nicméně provozně a dopravně-technologicky se jeví jako nejméně vhodná. V současnosti probíhá zpracování aktualizace uvedené studie proveditelnosti s cílem dosáhnout potřebné ekonomické efektivity i u variant s elektrizací úseku Kunovice – Veselí nad Moravou.	Beňák	Text bude upraven s ohledem na výsledky SP „Slovácko“.
2	<i>Kapitola 1.6 Navazující stavby a dokumentace</i> Hodnoty uvedené v <i>Tabulkách 1, 2, 3, 4 a 5</i> nejsou podle našeho názoru cestovní doby, ale pouze čisté jízdní doby jednotlivými druhy dopravy bez zohlednění	Beňák	Jízdní doba je čas jízdy vozidla mezi dvěma místy zastavení. Cestovní doba je součtem jízdních dob a pobytů z dopravních a přepravních důvodů. V uvedených tabulkách je uvedena pouze cestovní doba ve

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	docházkových vzdáleností na zastávku veřejné dopravy, či nutnost hledat místo pro zaparkování osobního automobilu.		smyslu této definice. Vnímaná cestovní doba ode dveří ke dveřím je pochopitelně jiná, ale ta v tabulkách není porovnávána a to nebylo smyslem těch tabulek. Vnímaná cestovní doba je však uvedena v kapitole Přepavní prognóza.
3	V <i>Tabulkách 1, 2, 3, 4 a 5</i> uvedené jízdní doby osobním automobilem jsou podle našeho názoru velmi optimistické a na hranici reálné dosažitelnosti. Především současná jízdní doba automobilem v relaci Brno – Křenovice podle našeho názoru neklesá pod 20 minut. Stejně tak i současná jízdní doba automobilem v relaci Brno – Slavkov u Brna podle našeho názoru neklesá pod 20 minut. Hodnoty uvedené v tabulkách v kapitole <i>1.6 Navazující stavby a dokumentace</i> tedy požadujeme opětovně prověřit a přehodnotit.	Beňák	Tabulky neslouží přímo k vyvozování jednoznačných závěrů, který dopravní prostředek je rychlejší. Přesnější analýza problematiky cestovních dob je součástí kapitoly Přepavní prognóza.
4	<i>Kapitola 1.7 Cíle studie proveditelnosti</i> Každá z všech nově navrhovaných zastávek musí sama o sobě vykazovat pozitivní ekonomické hodnocení, aby nebyla pro řešenou studii proveditelnosti přítěží, jinak s výstavbou nových zastávek nesouhlasíme. Zejména v úseku Brno – Brno-Chrlice je počet nových zastávek příliš velký, což reálně povede k výraznému prodloužení cestovních dob, které je potřeba vyvážit odpovídajícím nárůstem počtu cestujících.	Beňák	Úsek Brno hl. n. (mimo) – Zbýšov (mimo) byl vypuštěn z návrhu investičních opatření.
5	<i>Kapitola 4 Prognóza přepravních proudů</i> Cestovní doby uvedené v <i>Tabulce 44</i> jsou v případě IAD podle našeho názoru především při relacích do/z Brna velmi optimistické až nereálné. Při jízdní době automobilem např. v relaci Bučovice – Brno 26 minut není podle našeho názoru s ohledem na možnosti parkování v Brně reálné zajistit parkování vozidla a současně dorazit do cíle cesty pouze za 17 minut. V případě relace Slavkov – Brno (jízdní doba 20 minut) zbývá na zaparkování a dosažení cíle cesty v Brně pouze 14 minut, v relaci Újezd u Brna – Brno (jízdní doba 26 minut) pak zbývá na zaparkování a dosažení cíle cesty v Brně dokonce pouze 9 minut.	Melzer	Nám připadá cestovní doba reálná. Konkrétní příklad: bydlím v Bučovicích dojíždím do Sudopu Brno. Bučovice – docházka k automobilu 2 min cestovní doba Sudop Brno 25-35min (dle nasycení sítě, hodnota z routeplanneru je 25min) parkování v ulici Sušilova, Tučkova či Sokolská hledání 2 min, docházka na Sudop 5 min. Celkem. 34-44min. Vzhledem k diskutabilnosti stanovení času na zaparkování však do stanovení časových úspor IAD pro CBA vstupuje tzv. pravidlo ½ tedy rozdíl cestovních dob na <u>železnici</u> ve stavu s projektem a bez projektu.
6	Výše uvedené hodnoty považujeme především na velmi problematické možnosti parkování ve městě Brně za nereálné a požadujeme všechny hodnoty v tabulce znovu prověřit a přehodnotit.	Melzer	DTTO
7	Hodnoty přepravních proudů uvedené v <i>Tabulce 46</i> nemohou být podle našeho názoru správné. Velikost přepravního proudu ve veřejné dopravě nemůže být ve variantách V0, A-K0, B-K1 a C-K2 de facto identická. Každá z projektových variant vykazuje vůči variantě bez projektu (V0) nějaké přínosy, které musí být zřejmé i z velikosti přepravních proudů a jejich odpovídajících změn.	Melzer	Tabulka se týká pouze převodu IAD – veřejná doprava. Veřejnou dopravou je míněn součet osob ve vlaku a autobusu na řešené relaci. Např. v relaci Kyjov – Brno je převedeno 7 osob z IAD na vlak z důvodu zkrácení cestovní doby o 7 minut, přičemž cestovní doba vlaku je stále o 19 minut delší než u IAD. Z pohledu hodnocení logitovým modelem

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
			je však takovýto převod z IAD možný a na základě rozhovorů s Jaspers je do studií zahrnován. Převedená doprava z autobusů je uvedena v komentářích k jednotlivým variantám.
8	Část B. Výkresová část <i>Příloha B.03.02 Situace ŽST Sokolnice-Telnice</i> Požadujeme upravit číslování staničních kolejí tak, aby při jízdě na hlavní staniční kolej č. 1 byly výhybky pojížděny pouze přímým směrem.	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení žst. Sokolnice-Telnice je připomínka bezpředmětná.
9	<i>Příloha B.03.04.01 Situace ŽST Křenovice horní nádraží – Varianta K0</i> S ohledem na navržený modelový GVD pro varianty K0 je v ŽST Křenovice hor. nádr. pouze jedna kusá hrana ve směru od Brna akceptovatelná, nicméně z provozního hlediska nepovažujeme toto řešení za příliš vhodné a požadujeme vybudovat nástupiště i u koleje č. 2 (analogie se ŽST Sokolnice-Telnice, kde není dle modelového GVD rovněž uvažováno s pravidelným křížováním vlaků, ale jsou zde navrhovány dvě nástupištní hrany).	Beňák	S ohledem na vypuštění řešení žst. Křenovice horní nádraží ve variantě K0 je připomínka bezpředmětná.
10	<i>Příloha B.03.04.02 Situace ŽST Křenovice horní nádraží – Varianta K1</i> Navržené kolejové řešení stanice pouze s jednou nástupištní hranou u koleje č. 1 je z provozního hlediska neakceptovatelné. V modelovém GVD dochází k pravidelnému křížování osobních vlaků v sousední 2 km vzdálené výhybně Zbýšov, riziko přeložení křížování dvou osobních s výstupem a nástupem cestujících do ŽST Křenovice hor. n. tak není malé. Z tohoto důvodu požadujeme vybudovat nástupiště i u koleje č. 2 (analogie se ŽST Sokolnice-Telnice, kde není dle modelového GVD uvažováno s pravidelným křížováním vlaků, ale jsou zde navrhovány dvě nástupištní hrany).	Beňák	Neakceptujeme. Dvě nástupní hrany jsou k dispozici v zastávce Křenovice dolní nádraží (1 km vzdálená) a v železniční stanici (výhybně) Zbýšov (2 km vzdálená). Doplnění nástupiště by zvyšovalo investiční náklady především vlivem budování nového podchodu.
11	<i>Příloha B.03.05 Situace ŽST Slavkov u Brna</i> Požadujeme zdůvodnit existenci a využití paralelní spojky č. 4/6 na bučovickém zhlaví.	Beňák	viz Změna návrhu žst. Slavkov u Brna
12	<i>Příloha B.03.06 Situace ŽST Bučovice</i> V rámci řešené studie doporučujeme vybudovat pouze jednostranné nástupiště u koleje č. 1 s ponecháním prostorové rezervy pro jeho případné rozšíření na ostrovní i ke koleji č. 3. Z hlediska nákladů by tak řešená studie pokrývala pouze vybudování jednostranného nástupiště.	Beňák	viz Změna návrhu žst. Bučovice
13	<i>Příloha B.03.07.01 Situace ŽST Nemotice, varianty A a B</i> Na kyjovském zhlaví doporučujeme zrušit DKS, resp. ponechat pouze její větev označenou výhybkou jako č. 1/4 a dále doporučujeme zrušit kolejovou spojku č. 8/9 na brněnském zhlaví.	Beňák	viz Změna návrhu žst. Nemotice

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	Směrové vedení tratě v záhlaví stanice směrem na Kyjov odpovídá pouze variantě B, ve variantě A je trať vedena ve stávající stopě, což není v situaci uvedeno, požadujeme doplnit.		
14	<p><i>Příloha B.03.10 Situace ŽST Bzenec</i></p> <p>Požadujeme blíže popsat využití nástupištní hrany u 4. SK. Potenciál pro využití této nástupištní hrany před výpravní budovou vidíme především v možnosti přímého úrovnového přestupu z autobusu na vlak. Tomu však neodpovídají rychlosti v této koleji, kdy zejména směrem na Vlkoš je při odjezdu ze 4. SK na 2. TK omezena rychlost pouze na 50 km/h v délce přes 500 m. Při tomto způsobu využití 4. SK bychom však požadovali zvýšit rychlost ze 4. SK do 2. TK ve směru do Vlkoše alespoň na 60 km/h, ideálně na 80 km/h (prověřit a doložit dynamickým grafem).</p> <p>Vzhledem k předpokládaným přestupním vazbám mezi vlaky ve směru Kyjov – Veselí nad Moravou a Bzenec – Moravský Písek lze však spíše očekávat využití úrovnového přestupu na II. nástupišti mezi kolejemi č. 0, 1 a 2, což de facto neguje požadavek na vybudování nástupiště u 4. SK.</p>	Beňák	viz Změna návrhu žst. Bzenec
15	<p><i>Příloha B.03.11 Situace ŽST Veselí nad Moravou</i></p> <p>Navrhované rychlosti do 4., 6. a 3. SK neodpovídají požadavkům O12 GŘ SŽDC zaslaných dopisem č. j. 47630/2014-O12 ze dne 4. 11. 2014 s žádostí o změnu zapojení manipulačních kolejí č. 13, 15, 17 a 19. Ze 4. a 6. SK je z/do Uherského Brodu i na/ze 2. TK směr Bzenec požadována rychlost 80 km/h. Ze směru od/do Strážnice na/ze 3. SK je rovněž požadována rychlost 80 km/h. Uvedené požadavky O12 považujeme je za účelné a za O26 s nimi souhlasíme.</p> <p>Není zřejmý důvod přecíslování staničních kolejí v ŽST Veselí nad Moravou, kdy 2. SK nově přechází do 1. TK směr Bzenec a 4. SK nově přechází do 2. TK směr Bzenec. Toto řešení považujeme za uživatelsky nevhodné a matoucí. Z tohoto důvodu požadujeme ponechat ve stanici stávající číslování kolejí, tzn. aby 1. SK pokračovala jako hlavní staniční kolej ve směru na Uherský Ostroh a jako 1. TK směrem na Bzenec, 2. SK pak bude pokračovat jako 2. TK na Bzenec.</p>	Beňák	Protože práce na SP „Slovácko“ nejsou v tomto čase dokončeny, nemůžeme problematiku, zda bude nebo nebude železniční stanice Veselí nad Moravou součástí této studie uzavřít.
16	<p>Shrnutí, závěry a doporučení</p> <p>Ve vztahu ke „Studii proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou“ a k plánované rekonstrukci SZZ v ŽST Veselí nad Moravou vyřešit otázku ponechání/vyčlenění ŽST Veselí nad Moravou v řešené studii. Samotná stanice zatěžuje studii náklady v řádu stovek milionů Kč, které patrně nejsou kompenzovány odpovídajícími přínosy.</p>	Beňák	Protože práce na SP „Slovácko“ nejsou v tomto čase dokončeny, nemůžeme problematiku, zda bude nebo nebude železniční stanice Veselí nad Moravou součástí této studie uzavřít.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
17	Případnou možnost zjednotnění některých traťových úseků bereme až jako zcela krajní možnost. Zjednotnění části řešené trati s sebou navíc ponese řadu negativ v podobě výluk s náhradní autobusovou dopravou v době opravných, údržbových a rekonstrukčních prací na trati spojených s prodloužením jízdních dob, komplikace s vedením autobusů NAD s ohledem na charakter a kvalitu okolní silniční sítě, zvýšením provozních nákladů apod. Všechna tato negativa je v případě návrhu na zjednotnění nutné do hodnocení řešené studie započítat. Zároveň je potřeba počítat s ponecháním dvoukolejných vložek pro letmé křižování vlaků, každé o délce cca čtyř prostorových oddílů pro zajištění odpovídající stability GVD. Přechod mezi jednokolejnými a dvoukolejnými úseky musí být zároveň řešen do obou traťových kolejí maximální traťovou rychlostí.	Beňák	Akceptujeme.
18	V rámci snížení investičních nákladů požadujeme zvážit možnost vypuštění stavebních úprav v úseku Brno-Chrlice (včetně) – Zbýšov (mimo) a ponechat tento úsek ve stávajícím stavu včetně zabezpečovacího zařízení.	Beňák	Úsek Brno – Zbýšov (mimo) je z návrhu investičních opatření nově vypuštěn.
19	V rámci dalšího zpracování studie požadujeme modifikovat variantu Ae tak, aby byly v maximální možné míře eliminovány propady rychlosti pod 100 km/h (drobné přeložky a posuny os kolejí pro zajištění v maximální možné míře konstantního průběhu rychlosti). V úseku Křenovice hor. n. – Bzenec tak sledovat maximální rychlost 100 km/h, v úseku Bzenec – Veselí nad Moravou pak 120 km/h. Toto řešení navíc umožní navrhnout v úseku Křenovice hor. n. – Bzenec TZZ typu AH (v případě potřeby s návěstními body na trati) s počítači náprav, což výrazně sníží investiční náklady na ZZ oproti variantě s TZZ typu AB s kolejovými obvody, se kterým je dle informací projektanta dosud ve všech variantách uvažováno.	Beňák	TZZ je nově uvažováno typu AB pouze v nezbytně nutných případech. Za variantu, kde je dosaženo rychlosti do 100 km/h je možno považovat variantu A a Ae. Jakékoli další zvýšení rychlosti vyvolá souvislé přeložky. Při realizaci přeložek se vyplatí navrhnout rychlost vyšší až do hodnoty od které by investiční náklady začaly neúměrně narůstat. Např. návrh úseku Nemotice – Kyjov pro rychlosti v rozmezí hodnot 100-140 km/h je obdobný a investičně velmi málo rozdílný. Navrhnout zde rychlost vyšší, např. 160 km/h by však začalo úsek prodražovat vlivem nutnosti budování umělých staveb většího rozsahu.
20	Do studie požadujeme doložit grafy dynamického průběhu rychlosti, ze kterých bude patrná reálná využitelnost navrhovaných traťových rychlostí.	Beňák	Doplníme.
21	Nemalou část přínosů již vykazuje díky stavbě „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo)“ varianta bez projektu (V0), která již musela prokázat pozitivní ekonomické hodnocení. S ohledem na úsporu v cestovních dobách, kterou oproti současnému stavu vykazuje již varianta bez projektu, předpokládáme, že náklady na uvedenou stavbu jsou kompenzovány výrazně vyššími přínosy. Požadujeme tedy prověřit možnost, kdy by ta část přínosů z výše uvedené stavby, která převyšuje potřebnou výši benefitů potřebných ke kompenzaci investičních nákladů na stavbu „Odstranění propadu rychlosti na trati	Beňák	Přínosy ve variantě bez projektu jsou vysoké nejen díky této stavbě, ale také kvůli stavbám Modernizace trati Brno – Přerov, Přestavba ŽUB, a jiným stavbám krátkodobého horizontu v blízkosti ŽUB, především pak díky nasazení nových moderních vozidel, které jsou schopna významně zkrátit cestovní doby již na současně infrastrukturu.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo)“ a tedy zajištění jejího pozitivního ekonomického hodnocení, byla využita až pro projektové varianty řešené SP.		
MD, Odbor drah, plavby, železniční a kombinované dopravy		Minář, tel.: 225 131 623	
1	Vzhledem k současným výsledkům ekonomické efektivity považujeme za vhodné zejména přehodnocení rozsahu dopravy v jednotlivých modelech dopravy, zejména v úseku Slavkov u Brna – Nesovice, kde je přepravní zatížení především u osobních vlaků velmi slabé. Současně pak ukončování osobních vlaků ve stanicích Slavkov u Brna, Bučovice i Nesovice vyvolává významné nároky na technické řešení všech zmíněných stanic s ohledem na nutnost zajištění potřebného zázemí pro obrat vlakových souprav. K prověření tedy doporučujeme námět se zachováním obratu vlakových souprav pouze ve stanicích Slavkov u Brna a Nesovice se současným zkrácením spojů končících v Bučovicích do Slavkova u Brna.	Beňák	Rozsah dopravy může být upraven pouze v případě, že se ani po úpravách v autobusové dopravě (dle podkladů KORDIS) neprokáže potřebnost navrženého rozsahu Os vlaků.
2	Doporučujeme prověření možností úprav linkového vedení navazující autobusové dopravy v rámci integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje s ohledem na posílení páteřní role železniční dopravy v rámci integrovaného dopravního systému spolu se započítáním z úprav plynoucích přínosů v rámci ekonomického hodnocení studie.	Beňák	Navrhované úpravy autobusové dopravy v jednotlivých variantách upravíme dle podkladů od KORDISu.
3	Grafická část, situace stanic, stanice Slavkov u Brna: Návrh stanice Slavkov u Brna v podobě, ve které se v současném odevzdání vyskytuje, není provozně účelný. Zejména zde jsou na obou zhlavích stanice pouze jednoduché kolejové spojky, které umožňují přejezd mezi kolejemi pouze v jednom směru, na které pak navazuje kolejová spojka pro přejezd do kolejí 101 a 102 vždy ve stejném směru jako jednoduchá kolejová spojka mezi hlavními kolejemi. Doporučujeme zvážit úpravu kolejového řešení stanice vhodným způsobem s ohledem na pásmový charakter dopravy, při snaze o investičně úsporné řešení.	Beňák	viz Změna návrhu žst. Slavkov u Brna
4	Doporučujeme prověřit nutnost řešení některých stanic. Zejména stanice Kyjov a Bzenec se zdají být na plánovaný provoz příliš velkorysé. Kyjov: 4 nástupní hrany pro provoz dle navrženého GVD jsou nutné? Bzenec: 4 nástupní hrany pro plánovaný provoz dle navrženého GVD jsou nutné? Jedna z hran je navržena dokonce o délce 260 m, přičemž v celé délce trati je maximum 170 m. Požadujeme vysvětlit tento nesoulad.	Beňák	V Kyjově jsou 4 nástupní hrany nutné a všechny budou pravidelně obsazovány. viz Změna návrhu žst. Bzenec

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
5	Výhybna a zastávka Zbýšov: Navrhují se koleje výhybny o délce 1020 m, což je odůvodněno potřebou křižování v určitém časovém okamžiku. Takové řešení se z hlediska možné nestability GVD jeví jako ne příliš vhodné a zvyšuje investiční náklady. Doporučujeme navrhnout výhybnu pouze o nezbytně nutné délce a časové úspory pro možné křižování ve Zbýšově najít jinde.	Beňák	Výhybnu Zbýšov navrhujeme dlouhou z toho důvodu, aby bylo možné po realizaci předemtných staveb navržených v této studii uskutečnit křižování a zastavení v místě současné Zastávky (požadavek obce Zbýšov). Zároveň po rekonstrukci zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Brno-Chrlice bude možné zřídit v budoucnu novou zastávku Sokolnice obec bez vlivu na posun křižovacího místa ve výhybně. Bude zohledněn interval křižování s dostatečnou rezervou. Interval křižování bude vypočten dle platné vyhlášky SŽDC.
6	Prosíme o vysvětlení důvodu propadu rychlosti ve Zbýšově ze 100 km/h na 90 km/h.	Beňák	Zlepšení výchozí pozice pro technický návrh zhlaví a výhybny v místech pravidelného zastavování vlaků.
7	Doporučujeme zohlednit koordinaci řešené studie proveditelnosti Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno se stavbou silničního obchvatu Bučovic na silnici I/50 sledovanou ŘSD, která vyvolá potřebu přeložky železniční trati, s cílem zábrany zmařeným investicím do železniční, případně silniční infrastruktury.	Beňák	Zohlednili jsme.
KORDIS JMK		Novák, knovak@kordis-jmk.cz , tel.: 543 426 653	
1	Domníváme se, že nulová varianta je zvýhodněna následujícími faktory: a) Stavů „0“ není dosaženo investicí, tudíž nemusí být splněny normy předepsané pro investici, tedy týchž pozitivních efektů se dosáhne levněji. b) Předpokládá se, že probíhá řádná údržba a opravy. Mj. aktuální stav tratě Blažovice (mimo) – Veselí nad Mor. dokládá, že tomu tak mnohdy není.	Beňák	a) Souhlasíme. b) Ve variantě 0 jsou prováděny opravné a údržbové práce investičně nakumulované do počátku hodnotícího období, jelikož životnost většiny prvků infrastruktury je již výrazně vyčerpána nyní. Uvedená skutečnost by se měla pozitivně projevit v hodnocení projektových variant.
2	Ekonomické hodnocení dosud neuvažovalo s omezením provozu na souběžných autobusových linkách – viz str. 130. Na základě výsledků jednání konaného dne 8.4. 2015 na GŘ SŽDC jsme projektantovi zaslali (a v příloze přikládáme) přehled předpokládaného omezení provozu na souběžných autobusových linkách v případě realizace stavby.	Melzer	Doplníme.
3	Doporučujeme u varianty B sledovat všechny rozumné možnosti snížení investičních nákladů (ev. až kompromis mezi variantami Ae a B), které však výrazně neovlivní pozitivní efekty investice. Ev. zjednodušení by však mělo být až poslední cestou snižování investičních nákladů. Upozorňujeme v této souvislosti na nevhodnou konfiguraci silniční sítě pro organizaci náhradní autobusové dopravy v úseku Kyjov – Nesovice.	Beňák	Souhlasíme.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
4	Bude-li přece jen nutno přikročit k částečnému zjednocení tratě, doporučujeme, aby se tak stalo: - v relativně krátkých úsecích, např. Brankovice – Nemotice, Jestřabice - Kyjov, Vlkoš – Vracov, ... - s rezervou několika minut pro případ typických nepravidelností (např. zpoždění čekáním na přípoje v Uherském Hradišti nebo ve Starém Městě u U.H., zpoždění z výluk na jednokolejných tratích ve Zlínském kraji), ev. ne zcela přesného naplnění studijního GVD.	Beňák	Souhlasíme.
5	Doporučujeme z variant Křenovické spojky K1 a K2 vypustit úsek Komárov – vých. Zbýšov (mimo). Domníváme se, že studií předpokládané investice do tohoto úseku zvyšují investiční náklady stavby, aniž by přinášely jakékoliv vyčíslitelné pozitivní efekty. Domníváme se dále, že úsek Komárov – Sokolnice by měl být řešen samostatně (byť i ve vzdálenější budoucnosti, v krajním případě až jako součást „severojižního diametru“) s částečným zdvoukolejněním (Komárov – Brn. Ivanovice?). Pak bude efektem takové investice zavedení špičkového 15 min. (sedlového a víkendového 30 min.) intervalu Brno – Sokolnice spojené s ukončením frekventované autobusové linky 109 (45 párů spojů v prac. dny, 18 párů o víkendu) v Sokolnicích. Pokud je nutno důsledně naplnit literu zadání, navrhujeme zavést nové varianty K3, K4, které splní zadání a následně jistě vyjdou ekonomicky výrazně hůře než K1, K2, a bude možno konstatovat, že bez převedení frekvence autobusové linky 109 na železnici nemá smysl do úseku Komárov – Sokolnice investovat. Potřebné zlepšení stavu nástupišť v Sokolnicích pak doporučujeme provést v rámci údržby a oprav.	Beňák	Úsek Komárov – Zbýšov (mimo) je z návrhu investičních opatření této studie vypuštěn.
6	Žádáme, aby technické řešení varianty K1 (zejména poloměr oblouku) bylo projednáno s Drážním úřadem a bylo předloženo pouze takové řešení, které nebude v dalších fázích přípravy stavby zpochybněno.	Beňák	Postup projednáme na poradě.
7	Dovolujeme si upozornit na shodu Jihomoravského a Zlínského kraje na vedení přímé linky R6 Brno – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště a tudíž i na souvislost elektrizace tratě Blažovice – Veselí nad Moravou s elektrizací úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště v rámci investiční akce „Elektrizace Staré Město u U.H. – Uherské Hradiště – Luhačovice / Veselí nad Moravou“. V této souvislosti zmiňujeme příznivý výsledek ekonomického hodnocení této související stavby při nižších přepravních proudcích než na trati Blažovice – Veselí nad Moravou.	Beňák	Ve zmiňované SP jsou sice nižší přepravní proudy, ale i výrazně nižší investice v projektových variantách, protože se nejedná o dvoukolejnou trať.
8	K posuzovaným novým zastávkám:	Melzer	Úsek Brno hl. n. (mimo) – Zbýšov (mimo) vypuštěn z návrhu

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	<p>- Černovický hájek: shodujeme se s negativním názorem projektanta.</p> <p>- Brněnské Ivanovice: domníváme se, že projektant podcenil význam vazby s městskou dopravou, kdy železnice nabídne jednak rychlejší spojení Tuřan s centrem města (byť s přestupem) a jednak bude možno železnici využít i pro cesty z venkova do Tuřan a do zóny kolem OD „Makro“.</p> <p>- Holásky: domníváme se, že je možno zřídit buď zastávku Brněnské Ivanovice nebo zastávku Holásky. V tomto výběru upřednostňujeme zřízení zastávky Brněnské Ivanovice z důvodu vazby s městskou dopravou. Úsek Brno – Chrlice by neměl být zatížen nadměrným počtem zastavení s ohledem na výhledový záměr převedení frekvence autobusové linky 109 na železnici.</p> <p>- Sokolnice-obec: připouštíme, že zřízení zastávky může být diskutabilní, avšak nesouhlasíme s argumentací projektanta na str. 133, že obrat na nové zastávce bude ze 70% odčerpán ze stanice Sokolnice. Obrat ve stanici Sokolnice pochází v naprosté většině z přípojných autobusových linek 151, 610, 611, 612. Samotná obec Sokolnice je t.č. obsluhována převážně autobusovou linkou 40 – centrum obcí Sokolnice a Telnice je od stanice vzdáleno cca 1,4 km (str. 113).</p> <p>- Újezd u Brna (přesun zastávky): žádáme o detailní posouzení účelnosti přesunu zastávky v další fázi studie.</p> <p>- Křenovice-Hrušky: jedná se o nezbytnou náhradu stanice Křenovice hor. nádraží, kterou varianta K2 opouští.</p> <p>- Vracov zast.: zřízení zastávky podporujeme vzhledem k rozlehlosti obce i počtu obyvatel. Se zřízením / nezřízením zastávky je spojeno v příloze uvedené omezení / neomezení provozu autobusové linky 665 v úseku Kyjov – Bzenec.</p>		investičních opatření.
9	<p>K závěru SP k osobní dopravě na str. str. 139 - nedostatečná vytíženost linek S:</p> <p>- připouštíme nižší (než zadaný) rozsah výhledové dopravy na lince S6 ve variantách X-K0 (bez Křenovické spojky), pokud toto bude definitivním výsledkem dopravního modelování. Pro varianty 0, A jsme již výhledový rozsah dopravy na lince S6 snížili (viz přílohy).</p> <p>- ve variantách X-K1 a X-K2 (s Křenovickou spojkou) je však žádoucí udržet na lince S1 i v úseku Slavkov – Bučovice shodný interval jako v úseku Brno – Slavkov z důvodů:</p> <p>a) Stanice Bučovice dosahuje vyššího obratu cestujících než Slavkov. Po ukončení linky 106 ve Slavkově je možno předpokládat přibližně shodný obrat cestujících v obou stanicích.</p> <p>b) Linka S1 vedená po Křenovické spojnici nabídne pro Slavkov a Bučovice spojení (přímo nebo s přestupem na linku 40) do jihovýchodní části Brna (Chrlice, Tuřany,</p>	Melzer	Akceptujeme.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	<p>Komárov), které linka R6 ve shodné kvalitě nenabídne.</p> <p>c) Linka S1 též nabídne pro Slavkov a Bučovice lepší spojení do obchodní zóny v Modřicích.</p> <p>d) Zlepšení spojení Rašovice – Brno, Letonice – Brno, Rašovice – Slavkov, Letonice – Slavkov. V příloze uvádíme 90% připojování linek 602 a 641 k lince S6, resp. S1.</p>		
10	<p>Dílčí (formální) připomínky:</p> <p>a) k intenzitám přepravních proudů v grafech a tabulce na str. 104, 105, 106:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pokud se průměrným dnem rozumí průměr pracovních a neprac. dnů, jsou uvedené údaje správné. - pokud se jedná o průměrný pracovní den, jsou uvedené údaje podhodnocené. <p>b) na některých mapách v textové části (mj. na str. 125) jsou uvedeny zrušené tratě Kyjov – Mutěnice a Uhřice u K. – Ždánice</p> <p>c) na situacích v základní rastrové mapě ve výkresové části chybí zastávka Kyjov zastávka</p> <p>d) popis autobusových linek šestimístními čísly je nepřehledný, doporučujeme používat trojmístná provozní čísla</p> <p>e) na str. 108 zmiňovaná docházka 600 m mezi žst. a AN ve Slavkově nemá smysl. Potřebné vazby mezi železniční a regionální autobusovou dopravou jsou vytvořeny v terminálu u žel. stanice, méně podstatné vazby na zastávce „rozc. k žel.st.“</p>	Melzer	Ano, jedná se o průměr pracovních a nepracovních dnů.
Jihomoravský kraj, Odbor rozvoje dopravy		Franeck, franeck.michal@kr-jihomoravsky.cz , tel.: 541 651 314	
1	<p>1) Není doložen kartogram intenzit 2015, takže nelze posoudit reálnost nárůstu cestujících var. O. Je otázka, zda lze spoléhat na nekonečnou trpělivost cestujících, ochotných se věčně škobrtat po stopadesát let starých nástupišť. JMK nevidí nárůst cestujících na trati dlouhodobě bez investičních počínů za reálný. Spíše očekáváme tlaky na posílení autobusové dopravy. Varianta předpokládá řádnou kontinuální údržbu a opravy, což se ovšem v současnosti neděje. Aby bylo zachováno do budoucna zdání 21. století, klade nulová úroveň investic do infrastruktury (do nástupišť) větší požadavky na vozidla a de facto tím zvýšené náklady přenáší na objednatele dopravy. Věčná nepřístupnost celé tratě pro imobilní je i z morálního hlediska nepřijatelná. SP nemůže končit výstupem nulové investice do tratě.</p>	Melzer	Kartogram k roku 2014 je doložen v kapitole metodika přepravní prognózy, obrázek výsledky kalibrace dopravního modelu, rok 2014.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Druhé dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
2	<p>2) Z předané dílčí dokumentace i z jednání dne 8.4. t.r. plyne potřeba definice modifikované aktivní varianty tratě. Domníváme se, že úprava řešení může mít následující aspekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - elektrizace trati - prověření konkrétního přínosu kolejových úprav typu brněnské zhlaví Bučovice - uvažování omezení souběžné autobusové dopravy dle výše uvedeného podkladu Kordis JMK - úprava všech nástupišť na výšku 550 mm nad TK - peronizace stanic s křížením vlaků - úprava kolejového řešení stanice Veselí n.M. v návaznosti na současně připravovanou rekonstrukci SZZ; (dne 5.5. 15 proběhlo vstupní jednání přípravné dokumentace Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou (MCO), podle prezentovaných informací má akce obsahovat m.j. i rekonstrukci nástupišť) 	Beňák	Souhlasíme a akceptujeme.
3	<p>3) Z navrhovaných nových zastávek JMK:</p> <ul style="list-style-type: none"> - podporuje Brněnské hlavice s dobrou návazností na městskou dopravu - považuje za potřebné prověřit modelem předpokládaný přesun cestujících ze Sokolnice - Telnice do zastávky Sokolnice, obec; v současnosti není podle názoru JMK tak výrazná spádovost cestujících ze Sokolnice na stanici Sokolnice - Telnice, jak prezentují text a kartogramy; multimodální model by měl řešit spíše relevantnost přesunu cestujících z pomalejší souběžné autobusové linky 	Melzer	Bude upřesněno. V této souvislosti bychom rádi požádali KORDIS o průměrné denní obraty na zastávkách <u>autobusové</u> dopravy Sokolnice, ObÚ a Sokolnice žel.st.
4	<p>4) Částečně souběžně s předmětnou SP byla řešena i SP projektu trati Staré Město u Uherského Hradiště – Lažovice/Bylnice/Veselí nad Moravou (SUDOP Praha - SP Slovácko). Její všechny sledované varianty vyšly ekonomicky lépe než všechny varianty předmětné studie. Některé sledované varianty SP Slovácko překročily i požadované výnosové procento. Přitom počet cestujících je ve SP Slovácko i poloviční. Žádáme zadavatele obou studií o posouzení uváděných výstupů, případně o srovnání způsobu ekonomického hodnocení, a tím i vypořádání způsobů řešení, které by vedly k nalezení aktivní varianty v předmětné studii.</p>	Krupička	Dokončenou studii (SP Slovácko) nemáme k dispozici, nicméně pokud to bude možné a budeme se s ní moci seznámit, zvážíme možné způsoby řešení v ní použité.

Záznam z jednání ke „Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno)“

konaného dne 23. června 2015 na SZDC s. o., Dlážděná 1003/7, Praha. Přítomní dle přiložené prezenční listiny.

Cílem jednání bylo dohodnutí dalšího postupu při dokončení ekonomického hodnocení SP.

Jednotlivé body jednání:

MD chápe tento projekt jako pilotní projekt elektrizace tratí druhého řádu.

Snahou je obhajovat elektrizace takového typu tratí, aby bylo možné dokončit elektrizace jiných tratí podobného typu v budoucnu.

Přepravní prognóza:

p. Melzer shrnul výsledky přepravní prognózy doplněné o změny v autobusové dopravě navržené společností KORDIS. Na základě těchto úprav došlo ke zhoršení varianty Bez projektu o cca 8%, a díky úpravám počtu spojů a provozních souvislostí autobusových linek došlo k navýšení přepravních proudů o cca 5%. Tyto efekty by se měly pozitivně projevit i v ekonomickém hodnocení.

V současném odevzdání nejsou tyto efekty započteny, proto se předpokládá zlepšení výsledků ekonomického hodnocení v III. dílčím plnění.

Ing. Kušnír (MD, ŘO130) požaduje alespoň textové okomentování alternativního vedení vlaků kategorie R po modernizované trati č. 300.

Náklady na provoz vlaků:

Snaha v rámci provozních nákladů ve všech variantách (projektových i bez projektu) porovnávat moderní vozidla. V současnosti provozovaná vozidla jsou již relativně zastaralá a jejich provoz není možné předpokládat až do konce hodnotícího období.

Snaha o férové srovnání obou druhů trakcí jak nezávislé (diesellové) tak i závislé (elektrické). Zejména je nutné pečlivě stanovit provozní náklady obou trakcí a porovnávat kapacitně podobná vozidla (shodné naturální ukazatele v obou trakcích), aby nedošlo k znevýhodnění některé trakce.

Náklady na provoz vlaků budou řešeny na zvláštní poradě SZDC a MD, kde se projedná případná úprava metodiky.

Infrastruktura:

Byly diskutovány možnosti prověření redukce některých stanic nebo zastávek.

ŽST již byly navrženy maximálně úsporně. S ohledem na relativně hustou síť železničních vleček zapojených do jednotlivých stanic by nedošlo k úplnému zrušení ŽST. Projektant prověří a okomentuje možnost úspor nákladů změnou stanice Vlkoš na zastávku. Zaústění vlečky by bylo možno uvažovat do širé tratě.

Dále bylo diskutováno možné zrušení některých přepravně slabých zastávek na trati. KORDIS připustil slabou zastávku Jestřabice, Z důvodu obsluhy firmy Stabila, nevhodné konfigurace silniční sítě a z toho plynoucího neobsloužení lokality autobusovou dopravou nutno zastávku zachovat.

Výsledek ekonomického hodnocení:

Současné výsledky jsou oproti výsledkům ze II. dílčího odevzdání odlišné. Varianta bez projektu se zhoršila a zlepšily se varianty s projektem.

Ing. Novák (KORDIS) požaduje uvést ekonomické hodnocení všech sledovaných kombinací variant.

Ing. Kliský (MD, O520) CBA tabulky nejsou vypracovány dostatečně. Chyby se vyskytují například na listě 7, kde nejsou uvažovány přínosy, které vznikají v důsledku nižších emisí u elektrizačních variant.

Dále byla diskutována neuspokojivě vypořádaná připomínka O6 SŽDC (Ing. Křemen). Je třeba prověřit vstupní parametry pro posouzení doby dojíždky do Brna prostřednictvím IAD. Ing. Heinišová vyzvala projektanta k doplnění textové části, že při hodnocení IAD je, mimo jiné, použito pravidlo jedné poloviny.

Zapsal Michalica 23. 6. 2015



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

PREZENČNÍ LISTINA

jednání ke „Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (–
Brno)“ k ekonomickému hodnocení a přepravní prognóze

ze dne 23. 6. 2015 od 10:00, GŘ SZDC, Dlážděná 1003/7, místnost 444

Jméno	Organizace	Email/Telefon	Podpis
JIRÍ MICHALICA	SZDC GŘ 07	MICHALICA@SZDC.CZ 601 326 710	
Karel NOVÁK	KORDIS BRN	knovak@kordis-jur.brno.cz 543426 6530 605 292 367	
MICHAL KLISKÝ	MD ČR 0520	MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ 225 131 444	
VINDRCH KUSNÍR	MD ČR 0130	VINDRCH.KUSNIR @MDCR.CZ 225 131 361	
LUDEK MINAŘ	MD ČR 0130	ludch.minau@mdcr.cz 225 131 623	
ALEŠ ZEMAN	SZDC GŘ 06	ZemanA@szdc.cz 702 209 232	
LUBOMÍR BENÁK	SUDOP BRNO	lbenak@sudop-brno.cz 972 625 813	
PAVEL KRUPICKA	SUDOP BRNO	pkrupicka@sudop-brno.cz 972 624 054	

[illegible]

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

Záznam z porady konané dne 28. 08. 2015 v Brně

Hlavním tématem pracovní porady bylo projednání připomínek ke třetímu dílčímu plnění. Protože byla nalezena pouze jedna ekonomicky efektivní varianta, a to varianta minimální, tedy bez elektrizace, bude nutné dopracovat další varianty. Vypracování dalších variant vyžaduje časovou náročnost, kterou není možné na základě stávající Smlouvy o dílo dodržet, je proto nutné vypracovat dodatek ke smlouvě o dílo. Teprve na základě tohoto dodatku bude možné vypracovat další varianty. S ohledem na výsledky studie proveditelnosti je vhodné dále prověřit nové varianty Ae-K0e, ABe-K0e a Ae-K2. Podvarianta K0e je technicky zcela nová, podvarianta ABe vznikla kombinací Ae a Be.

Tabulka 1 Matice kombinací projektových variant

Infrastruktura Model dopravy Modelové GVD	Varianta K0	Varianta K0e	Varianta K1	Varianta K2
Varianta A	A-K0 MD1 GVD 1 + GVD 5	nelze (není účelné)	A-K1 MD2 GVD 3 + GVD 8	neprověřuje se
Varianta Ae	nelze	Ae-K0e MD4 GVD 1 + GVD 6	Ae-K1 MD3 GVD 3 + GVD 9	Ae-K2 MD4 GVD 4 + GVD 13
Varianta Be	nelze	neprověřuje se	Be-K1 MD3 GVD 3 + GVD 10	neprověřuje se
Varianta ABe	nelze	ABe-K0e MD4 GVD 1 + GVD 7	neprověřuje se	neprověřuje se
Varianta Bej	nelze	neprověřuje se	Bej-K1 MD3 GVD 3 + GVD 11	neprověřuje se
Varianta Cej	nelze	neprověřuje se	Cej-K1 MD3 GVD 3 + GVD 12	Cej-K2 MD3 GVD 4 + GVD 14

Světle červeně podbarvené buňky v tabulce představují kombinace, které jsou ve třetím dílčím plnění kompletně dopracovány i po stránce přepravní prognózy a ekonomického hodnocení.

Světle fialově podbarvené buňky v tabulce představují kombinace, které budou dopracovány.

Vypořádání připomínek ke třetímu dílčímu plnění je součástí samostatné přílohy.

V Brně 30. 08. 2015

Z příspěvků sestavil:

Ing. Lubomír Beňák, ibenak@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 813




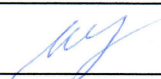
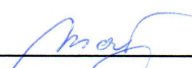




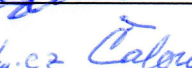

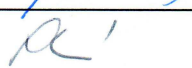


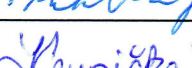
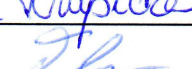



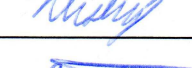
Příloha: Vypořádání připomínek (26xA4)

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

konané dne: 28. 8. 2015 v Brně na SUDOPu

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	JIRÍ PODHRADSKÝ	SUDOP BRNO SPOL. S R.O.	730 334 101 jpodhradsky@sudop-brno.cz	
2	TOMÁŠ TOMA	— II —	772 623 116 toma@sudop-brno.cz	
3	PETR ROTSCHEN	SUDOP BRNO s.r.o.	972 62 5878 PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	
4	Bohuslav Mrkac	SZDC s.o., OŘ Brno SSET	602 743 969 mrkac@szdc.cz	
5	Martin Mareš	SZDC s.o., OŘ Brno SSET	725 103 051 maresm@szdc.cz	
6	Magdaléna Jagošová	— " — ST Brno	725 821 825 jagosova@szdc.cz	
7	Petr BENC	— " — SIBM	602 560 167 benc@szdc.cz	
8	RUDOLF UHLÍŘ	SZDC, OŘ Brno ÚRP	972 621 004 UHLIR@SZDC.CZ	
9	Kauný NOVÁK	KAPIS JMK	543 466 52 kunka@kapis-jmk.cz 605 292 364 kunka@kapis-jmk.cz	
10	Stanislav Čaloud	JMK, OŘ Kří	caloud.stanislav@kv-jmk-moravy.cz	
11	ALBÍN SERVIT	SZDC s.o. GR PRAGA 012/2	972 646 272 servit@szdc.cz	
12	BADEKASLAVSKÝ	LWASPOL BRNO	541 171 576 slatkovske@lwaspol.cz	
13	Jan Komárek	SZDC, s.o., OŘ Brno	972 626 003 komarek.j@szdc.cz	
14	JIRÍ NICHALICA	SZDC, s.o., GR 07	601 326 740 NICHALICA@SZDC.CZ	
15	PAVEL KRUPICKA	SUDOP BRNO	972 624 054 pkrupicka@sudop-brno.cz	
16	ZDENĚK OLŠAN	— " —	606 340 057 zolnar@szdc-brno.cz	
17	Kateřina Čudrňáková	SZDC, SSV	725 096 025 cudrnkova@szdc.cz	
18	LUDEK DOMAČ	PO 0130	225 131 623 lodek.doma@mdcr.cz	
19	MICHAL KLISKÝ	MD ČR 0520	225 131 444 MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	
20	TOMÁŠ KŘEMEN	OŘ Brno ST Brno	KREMENT@SZDC.CZ 972 626 036	

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

konané dne: 28. 8. 2015 v Brně na SUDOPu

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
21	ALEŠ ZEMAN	SŽDC GR 06	702 209 232 Zeman A@szdc.cz	Zeman
22	MILAN KUBÍK	SŽDC GR 06	725 887 488 KUBIK@szdc.cz	Kubík
23	JIRÍ KUBINA	SŽDC GR 013	727 876 484 KUBINA J@SZDC.CZ	Kubina
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				

Rozdělovník:

1. Ministerstvo dopravy, 130 – Odbor drah, železniční a kombinované dopravy
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
2. Ministerstvo dopravy, 520 – Strategie
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
3. Ministerstvo dopravy, 430 – Odbor fondů EU
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
4. Ministerstvo dopravy, 910 – Odbor infrastruktury a ÚP
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
5. Ministerstvo dopravy, 190 – Veřejná doprava
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
6. Jihomoravský kraj, odbor rozvoje dopravy,
Žerotínovo nám.3/5, 601 82 Brno
7. Jihomoravský kraj, odbor územního plánování a stavebního řádu,
Žerotínovo nám.1, 601 82 Brno
8. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor investiční (O7)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
9. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor přípravy staveb (O6)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
10. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor strategie (O26)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
11. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor základního řízení provozu (O12)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
12. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor traťového hospodářství, žel. svršek (O13)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
13. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor automatizace a elektrotechniky (O14)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
14. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Oblastní ředitelství Brno,
Kounicova 26, 611 36 Brno
15. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc
16. KORDIS JMK, a.s.,
Nové sady 30, 602 00 Brno
17. SUDOP Praha a.s.,
Ing. Melzer, Olšanská 1a, 110 00 Praha 1

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	<p>Žst. Bzenec plus Odb. Olšovec Veselské zhlaví překonfigurováno a Odb. Olšovec zrušena ve všech variantách. Všechny výhybky do dopravních kolejí umožňují rychlost do odbočné větve 50 km/h. Kusá dopravní kolej č. 4 tvoří přímé pokračování tratě na Moravský Písek. Ve veselském zhlaví složený oblouk, v jehož prostřední kružnicové části bez převýšení vložena jednoduchá kolejová spojka, ostatní dvě spojky jsou až za složeným obloukem směrem na Veselí nad Moravou. Ve vlkošském zhlaví přehozeny spojky z důvodu maximalizace užitečné délky koleje č. 3. Do prostého oblouku bez převýšení v hlavních kolejích v první třetině délky stanice vloženy přechodnice. Zastávka Bzenec střed řešena jako trojkolejná. Přístup na nástupiště je podchodem s rampami. Ve variantách A a B rozdílná poloha. Ve variantě A zásahy do traťové koleje Bzenec – Moravský Písek minimalizovány do oblasti u nové zastávky a přejezdu se silnicí II. tř. V koleji č. 4 je uvažováno s dynamickým zarážděm.</p>		
	<p>Žst. Slavkov u Brna K0: Bučovické zhlaví upraveno tak, aby bylo možné dodatečně vložit druhou chybějící kolejovou spojku mezi hlavními kolejemi. Osová vzdálenost kolejí, mezi kterými je vloženo ostrovní nástupiště, zvětšena na 10 m, aby mohlo být nástupiště posunuto blíže k bučovickému zhlaví a schodiště podchodu se přiblížilo více ke středu nástupiště. Kolej č. 4 mezi blažovickým zhlavím a nástupištěm ponechána v současném stavu. Manipulační kolej č. 6 zkrácena a zaústěna do koleje č. 4 ve směru stoupajícího staničení před ostrovním nástupištěm. K1 a K2: Geometrie blažovického zhlaví upravena, aby vyhovovala minimálním délkám mezipřímé a kružnicové části oblouku pro příslušnou rychlost. Výhybka manipulační koleje č. 4 a štíhlá výhybka umožňující odbočení do koleje č. 101 v koleji č. 2 přehozeny, aby bylo možné prodloužit užitečnou délku manipulační koleje č. 4. Tato kolej bude sloužit k odstavování vozů Mn vlaku, určených pro vlečky. Konfigurace zapojení vlečkových a manipulační koleje do koleje č. 2 ve směru stoupajícího staničení před ostrovním nástupištěm upravena tak, aby bylo možné obsluhovat vlečku ACHP přímo bezúvratově. Rovněž upravena geometrie bučovického zhlaví, aby bylo ve výhybce 3 dosaženo menších hodnot náhlé změny nedostatku převýšení. V koleji č. 102 je uvažováno s dynamickým zarážděm. Nástupní hrana je tak prodloužena na 115 m, využitelná délka je pouze 95 m. Větší délku jazykového nástupiště není možné navrhnout.</p>		
	<p>Další postup zpracování studie proveditelnosti Na základě předchozího projednávání studie proveditelnosti (viz záznamy z pracovních porad) byly technicky a dopravně technologicky vypracovány varianty 0, A-K0, A-K1, Ae-K1, Be-K1, Bej-K1, Cej-K1 a Cej-K2. Přepavní prognóza a ekonomické hodnocení bylo vypracováno pro varianty 0, A-K0, A-K1, Ae-K1, Bej-K1 a Cej-K2. Vypracování dalších variant vyžaduje časovou náročnost, kterou není možné na základě stávající Smlouvy o dílo dodržet, je proto nutné vypracovat dodatek ke smlouvě o dílo. Teprve na základě tohoto dodatku bude možné vypracovat další varianty. S ohledem na výsledky studie proveditelnosti je vhodné dále prověřit varianty Ae-K0e, ABe-K0e a Ae-K2. Podvarianta K0e je technicky zcela nová, podvarianta ABe vznikla kombinací Ae a Be.</p>		
	SŽDC, s. o., GŘ, Odbor přípravy staveb (06)		Zeman, zemana@szdc.cz , tel.: 972 246 430 Veliš, velis@szdc.cz , tel.: 972 244 368
1	Veškeré připomínky k předchozímu dílčímu plnění jsou zapracovány, navržené kolejové řešení železničních stanic již neumožňuje další redukce a z toho vyplývající úspory investičních nákladů.		
2	Předložená studie proveditelnosti má pouze jednu ekonomicky efektivní variantu A-K0, avšak podle posouzení na str. 76 části „A.7 Ekonomické hodnocení“ umožňuje maximální zvýšení IN pouze o 0,9 %, resp. cca 60 mil. Kč. Z tohoto důvodu považujeme i tuto variantu za značně rizikovou v průběhu další přípravy stavby.		

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
3	Z výše uvedeného důvodu nemůžeme doporučit ke schválení žádnou variantu. Shodně se zpracovatelem doporučujeme doplnit variantu A-K0 s elektrizací.		
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor základního řízení provozu (012) Oddělení technické		Stehlík, stehlikm@szdc.cz , tel.: 972 741 045	
1	V dokumentaci je třeba dořešit problematiku označení výhybny Zbýšov. Dle předpisu SŽDC D1 čl. 38: „ <i>Železniční stanice (dále jen „stanice“) je dopravní s kolejovým rozvětvením umožňujícím křižování a předjíždění vlaků a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb.</i> “ Z této definice je zřejmé, že se jedná o stanici, protože jsou zde zřízena nástupiště a jsou zde tedy poskytovány přepravní služby.	Beňák	Výhybna Zbýšov bude nově označena jako železniční stanice.
2	Část A.2 Technické řešení V kap. 2.1, str. 27, 3. odstavec je uvedeno: „ <i>Předpokládá se přepojení na dálkové ovládání těch stanic, ve kterých je navržena celková rekonstrukce a vybudování nového staničního zabezpečovacího zařízení.</i> “ Tuto větu upravit ve smyslu, že všechny tratě řešené touto studií budou zapojeny do dálkového ovládání.	Beňák	Opravíme.
3	Kap 2.2 Zabezpečovací zařízení: - doplnit jaký typ zab.zař. bude použit v jednotlivých stanicích - doplnit jaký typ traťového zab.zař. bude použit v traťových úsecích	Toma	Doplníme.
4	Požadujeme řešit přenos kódu vlakového zabezpečovače v celé délce trati a ne pouze v úsecích s traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h, jak je v dokumentaci navrhováno. Z pohledu strojvedoucího je nežádoucí, aby docházelo k střídání úseků s přenosem kódu VZ a bez přenosu kódu VZ.	Toma	S přenosem kódu VZ bude počítáno v celém úseku. V případě nasazení ETCS se kódovat nebude.
5	Nesouhlasíme se střídáním typů traťového zab.zař. v úseku Bzenec – Olšovec (automatické hradlo), Olšovec – Veselí n.M. (autoblok) z důvodu zachování jednotnosti tratě. Požadujeme v úseku Olšovec – Veselí n.M. navrhnout automatické hradlo.	Toma	Upravíme.
6	V kap. 2.2 silnoproud je uvedeno: „ <i>Ve všech železničních stanicích, kromě žst. Nesovice, vybudovat elektrický ohřev výhybek, jehož rozsah stanoví projektant dopravní technologie.</i> “ Tento rozsah však nelze v žádných částech dokumentace dohledat. Požadujeme doplnit.	Beňák	Bude doplněn do textu odkaz na přílohu B.7 Traťová schémata.
7	V kap. 3.3 varianta K1 výhybna Zbýšov je v části zabezpečovacího zařízení chybně uváděno PPV Bylnice. Toto se opakuje i v dalších částech dokumentace. Pracoviště pohotovostního výpravčího bude pouze v Brně.	Toma	Opravíme.
8	V kap. 3.3 varianta K1 je uváděn Traťový úsek Blažovice – Křenovice horní nádraží – takový traťový úsek neexistuje – nutno opravit	Beňák	Po realizaci varianty K1 tento úsek bude existovat. Bude doplněna informace, že se jedná o nový úsek.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
8a	Bude vybudována „nová spojka“ na Blažovice? protože z Křenovice horní n. se vlak dostane jen do Holubic a po nové Křenovické spojení do Slavkova, ale určitě ne do Blažovic viz např. příloha B.3.1.1.	Beňák	Část stavby „žst. Křenovice horní nádraží“ obsahuje samotnou železniční stanici Křenovice horní nádraží, ale i (nově nazvanou) Odbočku Mlýnská. Z toho důvodu se úseky Slavkov u Brna – Odbočka Mlýnská a Odbočka Mlýnská – Blažovice nazývají stavebně „T. ú. Blažovice – Křenovice hor. n.“ a „T. ú. Křenovice hor. n. – Slavkov u Brna“.
9	V kap. 3.3 varianta K1 Traťový úsek Křenovice horní nádraží – Slavkov u Brna je chybně uváděn popis v úvodních profesích, v této variantě dojde k výstavbě Křenovické spojky.	Beňák	Po realizaci varianty K1 tento úsek bude existovat. Bude doplněna informace, že se jedná o nový úsek.
9a	Ano, ale např. str. 43 Kolejové stavby je uvedeno: „Traťový úsek je po stránce investičních opatření kolejově bez úprav.“ – přitom bude vybudována Křenovická spojka.	Beňák	Ano, to je správně. Samotná Křenovická spojka je zahrnuta v části stavby „žst. Křenovice horní nádraží“.
10	V kap. 3 u všech variant ve stanicích v části Trakční vedení požadujeme doplnit rozsah elektrizace staničních kolejí, tzn. uvést čísla kolejí. Konstatování: „Navrhuje se elektrizace stanice.“ je nedostačující.	Beňák	Bude doplněn do textu odkaz na přílohu B.7 Traťová schémata.
11	V části A.3 Dopravní a provozní technologie požadujeme doplnit: <ul style="list-style-type: none"> - dopravní schémata stanic - délky staničních kolejí - rozsah elektrizace staničních kolejí 	Beňák	Vše je obsaženo v přílohách B.7 Traťová schémata.
11a	Stále požadujeme doplnit dopravní schémata zvlášť samostatně „v lepší grafické kvalitě než v příloze B.7“, protože jsou využívána k naší další činnosti.	Beňák	Jedná se o studii proveditelnosti. Informace ve vámi požadovaných samostatných schématech již ve studii k dispozici jsou a sice v přílohách B.7 Traťová schémata, ale i v přílohách B.5 Situace dopravy. Dle zadání není požadováno, že součástí výkresových příloh musí být schémata tratí a současně i schémata jednotlivých dopravních zvlášť. Je zadáno zpracovat výkresovou přílohu (cituji) „přehledné schéma celé trasy (vč. rozkreslení kolejišť dopravní a navazujících úseků)“, což zpracováno jest v přílohách B.7 Traťová schémata. Podrobnější schémata dopravy, ve kterých jsou zakresleny nejen hlavní, ale i seřaďovací návěstidla, a jiná zařízení se zpracovávají v dalších stupních projektových dokumentací u vybrané varianty.
12	Ve variantách Bej a Cej se předpokládá zjednotnění některých úseků, které jsou v současnosti dvokolejné. Jak dokládá dopravní technologie, je z hlediska propustnosti tento návrh akceptovatelný. Je však nutno předpokládat, že tímto opatřením dojde ke zhoršení kvality provozu tím, že bude ve vyšší míře docházet k přenosu zpoždění mezi	Beňák	Návrh jednokolejných úseků je akceptovatelný z hlediska kapacity (doloženo výpočtem So) i z hlediska sestavy jízdního řádu (doloženo modelovým GVD). Otázka zhoršení stability je věc druhá. Stejně tak je nutné dívat se na jakékoliv přejezdy z liché do sudé skupiny a naopak

SP Veselí – Blažovice (-Brno)			Třetí dílčí plnění
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	vlaky opačných směrů. To se nejvíce projeví v Nemoticích při zpoždění Sp vlaku od Brna; zejména v případě, kdy odstup mezi příjezdem vlaku od Brna a odjezdem protijedoucího vlaku je 1 minuta, se zpoždění téměř plně přenesou na protijedoucí vlak.		ve zhlavích (ukončení jízdy Os vlaku v pásmové stanici, jízda a manipulace nákladních vlaků). S ohledem na velmi nízký rozsah dopravy na stávající dvoukolejné trati jsou všechna tato opatření navržena. Zjednotření VYBRANÝCH úseků je navrženo pouze ve variantách Bej a Cej.
13	Část B.5 Situace dopraven Slavkov varianta K0 je chybně číslována kolej č. 3 jako kolej č. 5.	Beňák	Opravíme.
14	Nemotice varianta Bej, Cej: kolej č. 4 je rozdělena výhybkou č. 4, proto musí být číslována jako kolej č. 4, 4a. Toto platí i pro kolej č. 1. Opravu nutno promítnout do návazných částí dokumentace.	Beňák	Výhybka č. 4 bude zabezpečena pouze výměnovým klíčem, z toho důvodu není nutné dělení koleje č. 4.
15	Je přiložena 2x Situace pro Kyjov A, Ae, Be	Beňák	Opravíme.
16	V části B.8 GVD je uváděn nesprávný počet staničních kolejí ve stanici Slavkov u Brna.	Beňák	Opravíme.
Oddělení technologie a provozní kontroly			Servít, tel.: 972 646 212
1	A. Textová část; A . 1 Úvod, shrnutí a závěry; Seznam zkratk; Je uvedeno: „TK traťová kolej, též temeno kolejnice (např. u nástupiště 550 mm nad TK)“ Jedna zkratka nemůže mít dvojí význam.	Beňák	Opravíme.
2	A. Textová část; A . 1 Úvod, shrnutí a závěry; Seznam zkratk; Je uvedeno: „SŽDC Správa železniční dopravní cesty, s. o.“ Správně má být: „SŽDC....Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.“ Musí být použit oficiální název.	Beňák	Opravíme.
3	A. Textová část; A . 2 Technické řešení; Seznam zkratk; Je uvedeno: „TK traťová kolej, též temeno kolejnice (např. u nástupiště 550 mm nad TK)“ Jedna zkratka nemůže mít dvojí význam.	Beňák	Opravíme.
4	A. Textová část; A . 2 Technické řešení; Seznam zkratk; Je uvedeno: „SŽDC Správa železniční dopravní cesty, s. o.“ Správně má být: „SŽDC....Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.“ Musí být použit oficiální název.	Beňák	Opravíme.
5	A. Textová část; A .3 Dopravní a přepravní technologie; Není možné otevřít.	Beňák	Část A.3 bude zaslána mailem.
6	A. Textová část; A . 4 Prognóza přepravních proudů; Není uveden seznam použitých zkratk.	Melzer	Opravíme.
7	A. Textová část; A . 4 Prognóza přepravních proudů; 1. Základní vstupní předpoklady;	Melzer	Opravíme.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	1.1. Ovlivněná oblast; Je uvedeno: „Veselí n. M.“. Správně má být: „Veselí nad Moravou“. Není v souladu s předpisem: SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst.		
8	A. Textová část; A . 4 Prognóza přepravních proudů; 3. Osobní doprava; 3. 4. Vazba dopravních systémů na železniční dopravu; Je uvedeno: „Veselí n. M.“. Správně má být: „Veselí nad Moravou“. Není v souladu s předpisem: SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst.	Melzer	Opravíme.
9	A. Textová část; A . 4 Prognóza přepravních proudů; 3. Osobní doprava; 3. 4. Vazba dopravních systémů na železniční dopravu; Nadpis; Je uvedeno: „Kyjov žst .“. Správně má být: „Kyjov“. Není v souladu s předpisem: SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst.	Melzer	Opravíme.
10	A. Textová část; A . 4 Prognóza přepravních proudů; 3. Osobní doprava; 3. 7. Poptávka a nabídka v individuální automobilové dopravě; Je uvedeno: „Veselí n. M.“. Správně má být: „Veselí nad Moravou“. Zkratka není nikde uvedena správný a úplný název je Veselí nad Moravou.	Melzer	Opravíme.
11	A. Textová část; A . 7 Ekonomické hodnocení; Seznam zkratk; Je uvedeno: „TK traťová kolej, též temeno kolejnice (např. u nástupiště 550 mm nad TK)“ Jedna zkratka nemůže mít dvojí význam.	Krupička	Zkratka TK bude mít význam traťová kolej. Zkratka T.K. bude znamenat temeno kolejnice.
12	A. Textová část; A . 7 Ekonomické hodnocení; Seznam zkratk; Je uvedeno: „SŽDC Správa železniční dopravní cesty, s. o.“ Správně má být: „SŽDC....Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.“ Musí být použit oficiální název.	Krupička	Opravíme.
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor traťového hospodářství (013)		Hartman, Hartman@szdc.cz , tel.: 972 244 462	
1	Ekonomické hodnocení V přehledných tabulkách pro jednotlivé varianty postrádáme součty nákladů i přínosů	Krupička	Součty nákladů a přínosů pro jednotlivé varianty jsou uvedeny v CBA tabulkách.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	za celé hodnotící období.		
2	Domníváme se, že nejsou zohledněny všechny přínosy a náklady. V tabulkách CBA jsou např. externality počítány zvláštním způsobem náklady pro var. bez projektu z výchozích údajů pro variantu projektovou.	Krupička	Úspory externalit jsou vypočteny na základě převedené dopravy jako rozdíl externalit při využití autobusové/automobilové dopravy a externalit při využití železniční dopravy.
3	Grafikony vlakové dopravy V grafikonech var A-K0 a A-K1 je v úseku Veselí nad Moravou – Odb. Olšovec kolize Mn a vlaku Sp (R) jedoucím proti správnému směru.	Beňák	Opravíme.
4	Chybí počty dopravních kolejí v žst. Slavkov u Brna.	Beňák	Opravíme.
5	Situace dopraven Výh. a zast. Zbýšov Doplnit umístění přístřešku pro nástupiště u koleje č. 1.	Beňák	Doplníme.
6	Mělo by být uvažováno i s napojením nástupiště na cestu podél náspu cesty pod most v km 22,350. Jedná se o rozvojovou lokalitu Zbýšova.	Beňák	Předpokládá se, že příprava stavby se bude odehrávat ve spolupráci s obcí Zbýšov a napojení místních komunikací se bude s obcí projednávat.
7	Žst. Slavkov Var. K0: Kolej č. 4 ponechte mezi blažovickým zhlavím a nástupištěm ve stávající stopě. Situování nástupiště č. 2 by mělo být blíže k podchodu. Doporučujeme sledovat zrušení koleje č. 6 i ve variantě K0.	Beňák	viz Žst. Slavkov u Brna
8	Var. K1+K2 U koleje č. 102 počítejte s dynamickým zarážděm.	Beňák	DTTO
9	Je nutné upravit GPK na blažovickém zhlaví nebo snížit rychlost v kolej č. 101a, mezi výhybkami č. 13-15 a 14-16 není dostatečná délka mezipřímé pro rychlost 80 km/h.	Beňák	DTTO
10	Var. K1+K2 Doporučujeme úpravu výhybky č. 3 na jednoduchou, nebo s větším poloměrem do koleje č. 2 +Ks prověřením záboru pozemků.	Beňák	DTTO
11	Žst. Bučovice Doporučujeme do oblouku R=1700 m v km 32,8-33,0 vložit alespoň minimální převýšení D=20 mm. Dojde ke snížení namáhání výhybek ve spojení.	Beňák	S ohledem na navazující rozvětvení do koleje č. 3 a vlečky je vhodnější provést návrh části směrového oblouku pro D = 0 mm.
12	Na konci kusé koleje č. 4 uvažujete s dynamickým zarážděm.	Beňák	Doplníme s ohledem na zachování délky nástupních hran 170 m.
13	Žst. Nesovice V případě nově budování podchodu uvažujete ve všech variantách s jeho prodloužením i pod kolejí č. 2 s vazbou na autobusovou zastávku a chodník.	Beňák	Autobusová zastávka, která má vazbu na vlakové spojení je situována u VB. Prodloužení podchodu z tohoto titulu není nutné.
14	Var. Bej: V oblouku R=1200 m v koleji č. 2 by bylo vhodné doplnit krajní přechodnice.	Beňák	Doplníme.
15	Nemotice Var. A a Ae: Uvažujte s úpravami mostu v km 48,310 i v této variantě, musí dojít minimálně úpravě VMP, ZKPP a izolací. Bude proveden zdvih nivelety, tak dojde	Beňák	V dokumentaci je v této variantě navržena rekonstrukce mostu.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	k úpravám říms.		
16	Výh. Jestřabice Odvratná výhybka navržená ve variantě Bej při pravostranném provozu postrádá smysl. Pokud je navržena pouze jedna odvrtná výhybka, aby zabránila čelnímu střetu protijedoucích vlaků, má být umístěna v koleji č. 1. Z uvedeného principu a z důvodu neomezování vlakových cest by pak měla být vložena odvrtná výhybka i do žst. Kyjov (ve var. Bej) mezi výhybky č. 23 a 25.	Toma	Geometrii kolejí upravíme tak, abychom mohli změnit konfiguraci odvrtnů. Doplníme odvrtnou výhybku do koleje č. 1. Původní odvrtná výhybka bude zrušena. V Kyjově doplníme odvrtnou výhybku.
17	Žst. Kyjov Upozorňujeme, že vzdálenost výhybek č. 23 a 24 od přejezdu je nedostatečná. Zejména u výhybky č. 23 není splněna podmínka pro vzdálenost svaru min. 1 m od přejezdu a bude docházet ke splavování nečistot do výhybky. Odsun výhybky pravděpodobně zasáhne i o polohy nástupiště.	Beňák	Obě výhybky budou posunuty o cca 0,4 m, tak aby byla dodržena min. vzdálenost 1 m.
18	V kolejích č. 1 a 2 v km 62,231 – 62,389 by měly být vloženy krajní přechodnice.	Beňák	S ohledem na reálnou rychlost (viz. B.7 Traťová schémata) je zde návrh GPK (V = 100 km/h, D = 0 mm, l = 79 mm) dostačující. Možno upravit v projektu s ohledem na přesnější zaměření stávajícího stavu. V Kyjově je v tomto místě souběh ze stávající nerekonstruovanou kolejí.
19	Ve variantě Bej by měly ve směru Jestřabice doplněna odvrtná výhybky z koleje č. 2 mezi výhybky č. 23 a 25. Krajní výhybka č. 25 v této variantě by měla být pro rychlost 100 km/h.	Toma, Beňák	Krajní výhybka bude navržena pro rychlost 100 km/h. Doplníme odvrtnou výhybku.
20	Var. A, Ae, Be: Chybí směrové poměry v koleji č. 2 v km 61,8 – 61,9.	Beňák	Doplníme.
21	Žst. Bzenec Doplňte dynamické zarážedlo do koleje č. 4.	Beňák	viz Žst. Bzenec plus Odb. Olšovec
22	Návěstidlo S3 je umístěno špatně.	Beňák	DTTO
23	V koleji č. 4 doporučujeme rychlost 60 km/h pro urychlení odjezdu pro případ jízdy na Mor. Písek po koleji č. 1.	Beňák	DTTO
24	Doporučujeme doplnění krajních přechodnic oblouků v kolejích č. 1 a 2 v km 75,160 – 75,387.	Beňák	DTTO
25	Krajní přechodnice by bylo vhodné doplnit i v km 47,633 v kolejích č. 1 a 2. Doplnění přechodnic stačí v dalších stupních dokumentace.	Beňák	DTTO
26	Doporučujeme prověřit v šířku komunikace na přejezdu v km 75,803 a vzdálenosti. Vzhledem k umístění přejezdu mezi směrové oblouky komunikace bude třeba uvažovat s rozšířením jízdních pruhů, což by mělo dopad na umístění výhybek nebo tvar výhybek v kolejové spojení v č. 3-4.	Beňák	V nové konfiguraci mezi výhybkami zvětšen prostor pro přejezd.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
27	Žst. Odb. Olšovec Na odbočce by měla být uvažována prostorová rezerva pro případné doplnění paralelní spojky. Vzhledem ke konstrukci grafikonů v úseku Bzenec – Veselí nad Moravou se dá očekávat, že jízdy proti správnému směru budou hojně využívány. A to zejména při zastavování Os vlaku v zast. Bzenec střed. V případě že by se vkládala paralelní spojka, měla by umožňovat rychlost alespoň 100 km/h jako v navazujícím úseku ve směru Bzenec. Z hlediska pokrytí nákladů by mělo být s vložením paralelní spojky počítáno.	Beňák	viz Žst. Bzenec plus Odb. Olšovec
28	I přesto že ekonomicky efektivní vyšla varianta A-K0, domníváme se, že trať s intervalovou příměstskou dopravou by měla být elektrifikována. Z pohledu údržby železničního svršku a spodku jsou varianty srovnatelné. V porovnání nákladů na provoz infrastruktury vycházejí lépe varianty Ae-K1 i Bej-K1 než varianta A-K0. Proto doporučujeme spíše sledovat variantu Ae-K1.		
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky (014) Zabezpečovací zařízení		Cipris, Cipris@szdc.cz , tel.: 972 741 041	
1	A Textová část A. 2 Technické řešení 1. VÝCHOZÍ STAV 1. 1 Trať Brno hl. n. – Křenovice hor. n. Železniční stanice Křenovice hor. n. Zabezpečovací zařízení U popisu stávajícího stavu uvádět jednotně údaje o SZZ tj. i typy návěstidel a přestavníků. Je také potřeba uvést způsob napájení SZZ a soupis přípojných vleček ve stanici, vč. způsobu jejich zabezpečení. Doplnit chybějící údaje. Nebude u dalších stanic připomínkováno.	Toma	Doplníme.
2	Traťový úsek Slavkov u Brna – Bučovice Přejezd v km 26,910 je typu PZS 3SBI. Opravit.	Toma	Opravíme.
3	Traťový úsek Bučovice – Nesovice Přejezd v km 37,061 je typu AŽD – 71. Opravit.	Toma	Opravíme.
4	2 OBECNÉ ZÁSADY NÁVRHU 2. 2 Zásady návrhu investičních opatření Zabezpečovací zařízení U variant obecně nedoporučujeme změny zábrzdnych vzdáleností v rámci jedné tratě TTP s odkazem na § 8 odstavec 1 Vyhlášky 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní	Beňák	Na druhou stranu zábrzdna vzdálenost 1000 m pro rychlost nižší než 100 km/h výrazným prodloužením provozních intervalů snižuje kapacitu tratě.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	řád drah.		
5	S ohledem na bezpečnost dopravy nesouhlasíme s obecným konstatováním, že přenos kódu vlakového zabezpečovače jen v úsecích s traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h. Toto lze uplatnit tehdy, je-li ve většině z traťového úseku Slavkov u Brna – Veselí nad Moravou bude traťová rychlost nižší než 100 km/h. Platí pro všechny varianty.	Toma	Upravíme.
6	Chybí zde informace o nasazení evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS spolu se systémem GSM-R. V této souvislosti upozorňujeme na Rozhodnutí Evropské komise 2015/14/EU, kterým se mění Rozhodnutí 2012/88/EU (dále také TSI CCS). Změna má mimo jiné za důsledek, že TSI CCS se vztahují na všechny celostátní tratě. Instalace systémů GSM-R je povinná při prvních instalacích rádiové části subsystému na dotčené tratě nebo při takové modernizaci rádiové části, která změní funkce nebo rádiové charakteristiky (viz čl. 7.2.7.1 TSI CCS). Pro systém ETCS platí obdobné ustanovení pro projekty, na něž je poskytnuta podpora z evropských fondů (viz čl. 7.3.2.4 TSI CCS).	Toma, Skoták	ETCS zahrneme do návrhu investičních opatření. Se zavedením systému GSM-R (výstavbou základnových stanic, doplněním centrálních částí sítě,...) je v této studii v každé variantě počítáno (viz část týkající se sdělovacího zařízení).
7	3 INVESTICE 3. 1 Varianta 0 (bez projektu) Tato varianta nemá navrženy v hodnotícím období žádné investiční akce, bude prováděna jen údržba a opravy. Za výchozí stav je zde považována infrastruktura po realizaci stavby „ Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo) “. Stručně uvést, co uvedená stavba řeší, co bude výchozím stavem.	Toma	Doplníme.
8	3. 1 Projektová varianta KO Zabezpečovací zařízení Traťový úsek Blažovice – Slavkov u Brna, km 17,070 – km 22,968 Jako TZZ je zde navržen obousměrný autoblok s výstrojí integrovanou jako součást sousedních SZZ. S ohledem na skutečnost, že v dalších traťových úsecích je navrhován jako TZZ obousměrný autoblok (dále jen AB) a automatické hradlo (dále jen AH), je třeba uvést, že nasazení autobloku požaduje dopravní technologie. V opačném případě je možné nasadit jako TZZ AH, a to při rychlostech vyšších než 100 km/h podle TS 1/2012-Z, I. vydání. Platí i pro obdobně i pro ostatní varianty, zejména pro traťový úsek Bzenec Olšovec – Veselí nad Moravou.	Toma	Doplníme.
9	Železniční stanice Slavkov u Brna, km 22,968 – km 24,020 Při popisu variant v kapitoly „3 Investice“ sjednotit popis přejezdů, tj. uvést jejich	Toma	Doplníme.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	počet ve stanici nebo na trati, km polohu a způsob zabezpečení. Návrh na změnu zabezpečení přejezdu zpracovává žadatel, tj. v tomto případě projektant. Drážní úřad při místním šetření posuzuje tento návrh a na základě stanovisek dotčených orgánů a organizací vydává „Rozhodnutí“. Popř. uvést, že bude řešit zpracovatel přípravné dokumentace stavby.		
10	Projektant by měl před návrhem změny zabezpečení přejezdu prověřit možnost jeho zrušení, a toto prověření dokladovat nebo řešit křížení tratě a komunikace mimoúrovňově. Připomínáme, že podle ČSN 34 2650 ed. 2, čl. 5.3.2.5 má být přejezd na trati s traťovou rychlostí větší než 120 km/h jen zcela mimořádně.	Beňák	Projednávání stavby mimo složky SŽDC není zcela účelem studií proveditelnosti. Náhrada přejezdu mimoúrovňovým křížením byla technicky prověřována především u variant B. V případě přeložky tratě jsou vždy navržena mimoúrovňová křížení.
11	<u>B výkresová část</u> Zabezpečovací zařízení není ve výkresech: B. 01 Přehledná situace, B. 02 Situace v ortofotomapě, B. 03 Situace v základní rastrové mapě a B. 04 Podélné profily zakreslena, k této části se nevyjadřujeme. Výkresy B. 05 Situace dopraven a B. 07 Traťová schémata obsahuje zákresy část SZZ, TZZ a PZZ, a to jen hlavní návěstidla, někdy vč. orientačních km poloh, př. odjezdové návěstidlo S1 je navrženo cca 100 m před výhybkou č. 2, čímž zkracuje o tuto vzdálenost staniční kolej. Proč? Vysvětlit, příp. opravit. Značku hlavního návěstidla je třeba doplnit u těchto výkresů do legendy.	Beňák	Ve studii proveditelnosti jsou zakresleny pouze polohy hlavních návěstidel, které přímo souvisejí s jízdou vlaků. Návěstidla jsou navrhována s ohledem na zábrzdnu vzdálenost. V žst. Křenovice horní nádraží je návěstidlo S1 (správně má být Sc1 – opravíme) na zábrzdnu vzdálenost před návěstidlem S1a, které kryje Odbočku Křenovice dolní nádraží (bude přejmenována). Značka hlavního návěstidla bude u výkresových příloh B.5 Situace dopraven doplněna do legendy.
12	U výkresu č. B. 07 jsou opět zakreslena jen hlavní návěstidla vč. legendy v části „Dopravní schéma tratě“. V části „Zabezpečovací zařízení“ je třeba doplnit do legendy význam barevného označení textu.	Toma	Doplníme.
Sdělovací zařízení		Dudek, tel.: 972 244 485	
	K uvedené studii nemáme připomínky.		
Elektrotechnika a energetika		Tošovský, tel: 972 244 273	
	Studie se nezabývá otázkami souvisejícími s elektrickou trakcí a energetickým zařízením, proto se nemáme k čemu vyjádřit.		
13	<u>Stanovisko k výběru varianty</u> Při výběru varianty z našeho pohledu nesouhlasíme s více než jedním střídáním systému TZZ a upřednostňujeme jednotné TZZ v celém traťovém úseku, doplněné při použití obousměrného autobloku (dále jen AB) přenosem kódu VZ. Při použití TZZ AH bude přenos kódu VZ taktéž v celém úseku (bez ohledu na traťovou rychlost). V případě, že v úseku s TZZ AH nebude rychlost vyšší než 100 km/h, je možné v těchto úsecích od přenosu kódu VZ upustit. V rámci řešení úrovňových křížení, ať stávajících nebo nových, požadujeme		

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	přednostně řešit mimoúrovňové křížení tratě a komunikace, pokud uvedené křížení nelze zrušit. Nelze-li (s odůvodněním a se souhlasem provozovatele dráhy) uvedenou problematiku takto řešit, požadujeme dodržovat platnou legislativu, a to zejména ČSN 34 2650 ed. 2.		
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor strategie (026)		Křemen, kremen@szdc.cz , tel.: 972 235 641	
1	Část A.1 Úvod, shrnutí, závěry <i>Kapitola 1.4 Současné cestovní doby</i> Opakovaně upozorňujeme na skutečnost, že hodnoty uvedené v <i>Tabulkách 1, 2, 3, 4 a 5</i> pro IAD jsou velmi optimistické a na hranici reálné dosažitelnosti. Především současná jízdní doba automobilem v relaci Brno – Křenovice podle našeho názoru neklesá pod 20 minut. Stejně tak ani současná jízdní doba automobilem v relaci Brno – Slavkov u Brna podle našeho názoru neklesá pod 20 minut. Hodnoty uvedené v tabulkách v kapitole <i>1.4 Současné cestovní doby</i> tedy požadujeme opětovně prověřit a doložit, na základě jakých výpočtů byly stanoveny.	Beňák	Hodnoty pro IAD uvedené v části A.1 Úvod, shrnutí, závěry budou sjednoceny s částí A.4 Prognóza přepravních proudů.
2	Kapitola 2.1 Navazující stavby a dokumentace V kapitole zcela chybí zmínka o aktuálně zpracovávané studii proveditelnosti Železničního uzlu Brno. V případě „ <i>Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou</i> “ je nutno uvést, že v roce 2015 byla společností SUDOP Praha zpracována aktualizace této studie, která prokázala ekonomickou efektivitu i u varianty S2a a především i u provozně a dopravně-technologicky nejvýhodnější varianty S2b . V současné době probíhá výběr výsledné varianty, do konce zpracování této SP tak bude v této problematice pravděpodobně rozhodnuto, nicméně lze předpokládat, že elektrizace ŽST Veselí nad Moravou proběhne v rámci modernizace a elektrizace trati Kunovice – Veselí nad Moravou.	Beňák	Nově vzniklé informace od doby odevzdání třetího dílčího plnění budou do definitivního odevzdání studie proveditelnosti doplněny.
3	Část A.4 Prognóza přepravních proudů <i>Kapitola 3.10 Vliv turistického ruchu na přepravní poptávku</i> Není zřejmé, proč nejsou v tabulkách u <i>Obrázků 30 a 31</i> uvedeny hodnoty návštěvnosti u všech zmíněných památek a muzeí. Znamená to, že pokud není u některých muzeí a památek návštěvnost uvedena, není to promítnuto v prognóze přepravních proudů? V přehledu památek a muzeí, které se mohou promítnout do přepravní prognózy, chybí např. zámky Milotice, Ždánice, hrad Cimburk, Bukovanský mlýn, či zahradní železnice Vracov.	Melzer	Model byl kalibrován na sčítání ČD, Kordis a ŘSD. Kalibrace na tyto hodnoty doplňuje i přepravní poptávku po památkách výslovně v popisu rekreačního potenciálu neuvedených.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
3a	Pak je ovšem otázkou, zdali uvedení prázdných položek v tabulce, resp. položek s neznámými hodnotami má smysl a nepůsobí spíše dojmem, že dotčená místa mají nulovou návštěvnost.	Melzer	Ne, to naopak vyjadřuje že jde o významnou památku, která má jistě vliv na turistický ruch, ale s nezjištěnou návštěvností. Znakem „-“ se obecně ve statistických výkazech vyjadřuje nezjištěno.
4	<i>Kapitola 3.14 Výsledky přepravní prognózy</i> Přestože oproti předchozímu odevzdání studie došlo k výraznému přiblížení vnímaných cestovních dob pro jednotlivé druhy dopravy u některých relací (viz <i>Tabulka 5</i>), neprojevila se tato skutečnost v přepravním objemu jednotlivých dopravních módů. Např. u relace Brno – Slavkov činil v minulém odevzdání studie rozdíl ve vnímané cestovní době IAD a vlaku cca 38 minut ve prospěch IAD, nově je tento rozdíl pouze cca 4 minuty ve prospěch IAD. I přesto de facto nedošlo k žádnému nárůstu přepravního objemu u veřejné dopravy v této relaci (v minulém odevzdání cestovalo mezi Brnem a Slavkovem veřejnou dopravou cca 1610 cestujících, nově je to dokonce o několik jednotlivců méně). Přestože největšího zkrácení cestovních dob je v rámci projektových variant dosahováno v relacích Brno – Kyjov, Brno – Veselí nad Moravou a Kyjov – Veselí nad Moravou, nedochází dle údajů v <i>Tabulce 7</i> v těchto relacích prakticky k žádnému nárůstu přepravních objemů ve veřejné dopravě.	Melzer	Zhoršení dostupnosti Brna je modelováno i ve variantě bez projektu, takže rozdíl v převedené dopravě nemůže být výrazný. V relaci Slavkov - Brno v CK2 oproti V0 dojde k zrušení autobusových spojů k velmi mírnému zhoršení obsluhy VD (bus+železnice), což znamená mírné zhoršení počtu převedených osob.* V případě zásahu do dostupnosti významné destinace však musí být provedena opětovná kalibrace modal splitu na hodnoty z průzkumů ve výchozím roce. Případný plošný modální posun tak není možný, jelikož by neodpovídal výchozím hodnotám modal splitu na které byl model kalibrován.
4a	* Toto konstatování je však v rozporu s údaji v Tabulce 7, kde pro variantu Cej-K2 dochází u relace Slavkov – Brno k mírnému navýšení počtu cestujících ve VD.	Melzer	Oproti variantě bez projektu V0 se jedná o snížení.
4b	Ano, ke zhoršení dostupnosti Brna dojde již v rámci varianty BP, nicméně pokud dojde k tak výraznému přiblížení vnímané cestovní doby u IAD a vlaku (původní rozdíl cca 38 minut se zmenší pouze na cca 4 minuty) musí se to zákonitě projevit i v počtu cestujících v železniční dopravě, pochopitelně již ve variantě BP. Je tedy naprosto nelogické, aby i při tak výrazné změně vnímaných cestovních dob nedošlo současně také ke změně počtu cestujících v železniční dopravě. Zvýšení počtu cestujících v železniční dopravě se pak musí pozitivně promítnout do všech řešených variant.	Melzer	Viz věta: „V případě zásahu do dostupnosti významné destinace však musí být provedena <u>opětovná kalibrace modal splitu na hodnoty z průzkumů ve výchozím roce</u> . Případný plošný <u>modální posun tak není možný, jelikož by neodpovídal výchozím hodnotám modal splitu na které byl model kalibrován.</u> “
4c	Dále není podle našeho názoru možné, aby vnímaná cestovní doba např. u relace Slavkov – Brno byla ve všech projektových variantách horší než ve stavu bez projektu. V projektových variantách (kromě varianty A-K0) dochází k navýšení rozsahu dopravy a tím i ke zkrácení intervalu mezi jednotlivými spoji, což se pozitivně projeví v průměrné době čekání a tím i v alespoň dílčím zkrácení vnímané cestovní doby.	Melzer	V souhrnu byl u vlaku omylem uveden jiný indikátor (PJT za VD nikoliv vlak) bude opraveno. Oprava nebude mít vliv na výsledky CBA, zde byly časové úspory zjišťovány agregovaně za dopravní systémy.
4d	Stejně tak jsou nelogické vnímané cestovní doby uvedené v Tabulce 5 u relací Brno – Sokolnice, Brno – Újezd u Brna a Brno – Křenovice. Ve variantách V0 a A-K0, tzn. bez „křenovické spojky“ se hodnoty pro jednotlivé relace nemění, pro projektové varianty s „křenovickou spojkou“ již k jejich změně (zkrácení) dochází. Zkrácení vnímané	Melzer	V souhrnu byl u vlaku omylem uveden jiný indikátor (PJT za VD nikoliv vlak) bude opraveno. Oprava nebude mít vliv na výsledky CBA, zde byly časové úspory zjišťovány agregovaně za dopravní systémy.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	cestovní doby je však pro všechny uvedené relace v případě realizace „křenovické spojky“ de facto identické (3, resp. 5 minut), což s ohledem na předpokládanou změnu rozsahu dopravy nedává smysl. Relace Brno – Sokolnice je ve všech variantách obsluhována v intervalu 30 minut, relace z Brna do Křenovic, Újezdu u Brna, Zbýšova i Hostěrádek-Rešova je však bez „křenovické spojky“ obsluhována pouze 1x za hodinu. Teprve realizace „křenovické spojky“ umožní zahustit interval vlaků i pro tyto relace na 30 minut, což se musí logicky projevit i ve vnímané cestovní době pro tyto relace. Zkrácení vnímané cestovní doby pro uvedené relace tak musí být podle našeho názoru výrazně větší, než v případě relace Brno – Sokolnice.		
5	Část A.2 Technické řešení <i>Kapitola 2.2 Zásady návrhu investičních opatření</i> V části, která se zabývá popisem zabezpečovacího zařízení, je předpokládáno vybudování ZZ s přenosem kódu vlakového zabezpečovače pouze v úsecích, kde bude navržena rychlost vyšší než 100 km/h. Vzhledem k tomu, že většina vlaků bude na řešenou trať vstupovat přes modernizovanou trať Brno – Přerov, bude pravděpodobně nutné vybavení všech vozidel mobilní části ETCS. Z tohoto důvodu je potřeba v rámci dalšího zpracování této studie zvážit nutnost budování ZZ s přenosem kódu VZ i způsob zabezpečení celé trati. Problematiku zabezpečení a volbu vlakového zabezpečovače na řešené trati, které mohou mít vliv i na kolejové řešení některých stanic a možnost využití rychlostí s nedostatkem převýšení do 150 mm, doporučujeme s ohledem na výše uvedené problémy projednat na samostatném jednání.	Beňák	ETCS zahrneme do návrhu investičních opatření. Rychlostní profil pro I150 bude vyznačen do traťových schémat i situací.
6	Část A.8 Investiční náklady <i>Kapitola 4 Zabezpečovací zařízení</i> Podle části A.2 Technické řešení je předpokládáno vybudování ZZ s přenosem kódu VZ pouze v úsecích, kde bude navržena rychlost vyšší než 100 km/h. V investičních položkách je však v rozporu s tímto předpokladem navrženo ve variantách A a Ae TZZ typu AB v úsecích Blažovice – Nesovice, rychlost nad 100 km/h je však u těchto variant uvažována v úsecích Nemotice – Kyjov a Bzenec – Veselí nad Moravou. Ve variantách Be a Ce je uvažováno s rychlostí nad 100 km/h v úseku Nesovice – Veselí nad Moravou, TZZ typu AB je však navrženo pouze v úsecích Blažovice – Nesovice a Bzenec – Veselí nad Moravou.	Toma	Přenos kódu VZ lze řešit i za nasazení TZZ typu AH. V úseku Nesovice - Blažovice je AB navržen z důvodu dosažení požadované propustnosti tratě. Úsek Veselí nad Moravou bude upraven na TZZ typu AH s přenosem kódu VZ.
7	Část B.5 Situace dopraven <i>Příloha B.5.2 Situace ŽST Křenovice horní nádraží – Varianta K1</i> Navržené kolejové řešení stanice pouze s jednou nástupištní hranou u koleje č. 1 je z provozního hlediska i stability GVD nevhodné. S ohledem na provoz, který se bude	Beňák	Opravíme.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	na slavkovsko-holubickém zhlaví odehrávat v této variantě především ve směru do Slavkova u Brna, považujeme za vhodnější otočit kolejovou spojku č. 1/2 obráceně, tak aby byly k dispozici dvě staniční koleje ve směru od Slavkova, nikoliv od Holubic.		
8	Část B.8 Grafikony vlakové dopravy Grafikony vlakové dopravy pro modelové varianty Bej-K1, Cej-K1 a Cej-K2 s jednokolejnými úseky Nesovice – Nemotice a Jestřabice – Kyjov předpokládají vzájemné křížování Sp vlaků cca v prostoru ŽST Nemotice, tzn. v místě přechodu mezi jedno- a dvoukolejným úsekem. Toto řešení není s ohledem na stabilitu GVD i možné drobné odchylky v konstrukci GVD vhodné. Pravidelné křížování vlaků je nutné konstruovat cca do poloviny dvoukolejného úseku.	Beňák	S ohledem na skutečnost, že ke zpoždění v současné době dochází především ze strany od Veselí nad Moravou, je místo křížení tras vlaků Sp linky R6 v blízkosti železniční stanice Nemotice spíše více vhodné, než v polovině dvoukolejného úseku. V úseku Nemotice – Kyjov dochází ke střídavému projíždění zastávky Bohuslavice u Kyjova, která je takto obsloužena pouze v intervalu 60 minut. Vlak projíždějící Bohuslavice u Kyjova se tak křížují v železniční stanici Nemotice, vlaky zastavující v Bohuslavicích u Kyjova se křížují blíže ke středu dvoukolejného úseku.
8a	I přesto se domnívám, že konstrukce křížování na začátek/konec dvoukolejného úseku není příliš vhodná. Vzhledem k tomu, že „jednokolejně“ varianty nejsou v tuto chvíli dále sledovány, nepovažuji za nutné tuto připomínku dále řešit. V případě, že bychom se v rámci dalšího zpracovávání SP k „jednokolejným“ variantám vrátili, bude nutné tuto otázku znovu otevřít.	Beňák	V této fázi návrhu se s ohledem na připomínky ke třetímu dílčímu plnění předpokládá, že jednokolejné varianty Bej a Cej spíše nebudou doporučeny jako výsledné řešení.
9	Shrnutí, závěry a doporučení Pokud nebude stavba „křenovické spojky“ ani po provedení dalších možných variant a kombinací řešení vykazovat i nadále odpovídající přínosy a pozitivní ekonomické hodnocení a bude řešenou studií spíše negativně zatěžovat investiční náklady, doporučujeme k dalšímu sledování především varianty řešící elektrizaci celého úseku Blažovice – Veselí nad Moravou při zachování jeho dvoukolejnosti a při současném využití výhod směrového vedení řešené trati. Doporučujeme tedy modifikovat variantu Ae tak, aby za smysluplných investičních nákladů eliminovaly propady rychlosti nejen pod 100 km/h (drobné přeložky a posuny os kolejí pro zajištění v maximální možné míře konstantního průběhu rychlosti) a zároveň bylo v maximální možné míře využito směrového vedení trati (např. v úseku Bzenec – Veselí nad Moravou neomezovat rychlost pouze do 120 km/h). Z předloženého ekonomického hodnocení je zřejmé, že jedním z přínosů studie je zkrácení cestovních dob u delších relací z Brna na kyjovsko. Považujeme tedy za vhodné hledat možnosti pro maximální zvýšení traťové rychlosti v celé trati a tedy i v úsecích dále od Brna.	Beňák	viz Další postup zpracování studie proveditelnosti
10	Vzhledem k tomu, že po křenovické spojnici má být vedena část regionálních vlaků do Bučovic, resp. Nesovic (v prokladu 30/30), předpokládáme, že v případě absence	Beňák	Modelový GVD bude navržen s ohledem na tento jednokolejný úsek. Problematické je trasování dalších vlaků v tomto úseku, které sem

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	této spojky bude potřeba vést tyto vlaky severní trasou přes Šlapanice. V takovém případě je však bezpodmínečně nutné prověřit kapacitu zaústění „vlárské trati“ do železničního uzlu Brno, protože trať ve směru od Veselí nad Moravou je dle řešené SP do železničního uzlu Brno v úseku Černovická Terasa – Hlavní nádraží zaústěna de facto pouze jednokolejně.		nebudou přecházet z vlárské tratě. Jedná se o vlaky linky S7, S37 a nákladní vlaky. Vlaky linky S7 mohou být trasovány výhradně po modernizované trati Brno – Přerov (v SP Brno – Přerov je jejich trasa navržena variantně přes Šlapanice a přes Brno-Letiště Tuřany). Doporučujeme trasy vlaků linky S7 stanovit definitivně teprve s ohledem na výsledky této SP, nejlépe v SP ŽU Brno. Při zakreslení těchto vlaků S7 do modelových GVD by každá varianta této SP umožňovala jiné vedení linky S7. Dle vstupního jednání k této SP byly jasně definovány polohy Sp vlaků linky R6 ve Veselí nad Moravou a od toho se odvíjí trasy vlaků ostatních na vlárské trati i trasy vlaků ostatních a jejich poloha v Brně hl. n.
10a	* Domnívám se, že v případě problémů s konstrukcí GVD a kapacitou v tomto jednokolejném úseku bude adekvátní požadavek do SP ŽUB na kapacitnější napojení „vlárské trati“.	Beňák	Ano, ovšem nejsem si jist, zda čtyřkolejné zaústění do Brna hl. n. je technicky a územně možné.
11	Z předloženého odevzdání studie není zřejmé, zdali jsou k tíži variant, které uvažují s částečným zjednotčením řešené trati, již započítána negativa v podobě výluk s náhradní autobusovou dopravou v době opravných a údržbových prací na trati spojená s prodloužením jízdních dob, komplikacemi s vedením autobusů NAD, zvýšením provozních nákladů apod.	Beňák	Po dodání podkladů tato negativa mohou být do SP zapracována.
12	V rámci dalšího zpracování studie je tak nutné prověřit další možné kombinace variant řešení „křenovické spojky“ a „vlárské trati“ a hledat zmiňované kompromisní řešení mezi stávajícími variantami Ae a Be.		
OŘ Brno ST Brno		Šiške, Siske@szdc.cz , tel.: 972 626 032	
1	Řešená studie zasahuje do oblasti ST Brno po žst. Křenovice, tj. do oblasti nově budované tzv. Křenovické spojky. Z hlediska ST Brno je jednoznačně preferována její jižní varianta (varianta K2 [jižní varinata Křenovické spojky]). Severní trasa je vedena pomocí oblouku velmi malého poloměru, dle normy ČSN 73 6360-1 čl. 8.3.1. tento oblouk nesplňuje mezní parametry. Zřízení takového oblouku s sebou přináší i zvýšenou potřebu údržby, což povede k častějšímu zavádění výluk a NAD. Z hlediska trasování se jižní varianta zdá také vhodnější z důvodu jejího vedení vzdáleněji od obydlených míst a je tedy jednodušší z hlediska nároků na ochranu obyvatel před hlukem.		
2	V odbočce Podvrbí lze předpokládat, že vlaky jedoucí od Slavkova směrem na Brno	Beňák	Jízda přes šestkrát se opakující hodnotu nedostatku převýšení je

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	přes Chrlice budou využívat maximální rychlost 100 km/h. Ve směru na Brno tak musí projet přes výhybky 1, 2 a 3. což vede ke vzniku 6 míst s náhlou změnou $l = 100$ mm za sebou a ke snížení jízdního komfortu. Norma toto řešení v kolejových rozvětvení přímo nezavrhne, ale vzhledem k tomu, že se fakticky bude jednat o hlavní kolej pojižděnou pravidelně, tak je vhodné zvážit záměnu výhybky č. 3 za výhybku 1:26,5.		vskutku nevhodná. Řešení upravíme snížením rychlosti v dané trase na 90 km/h, pakliže toto snížení rychlosti nebude mít vliv na prodloužení zaokrouhlené jízdní doby mezi místy zastavení (Křenovice-Hrušky – Slavkov u Brna). Pakliže ano, vložíme výhybku č. 3 typu 1:26,5 a rychlost ponecháme 100 km/h.
3	V případě vybudování severního řešení Křenovické spojky, doporučuje ST Brno na slavkovském zhlaví žst. Křenovice Horní n. zřízení kol. spojky z 1. do 2. koleje. Z hlediska operativnosti považuje ST Brno vynechání této spojky za nevhodné.	Beňák	Po realizaci Křenovické spojky v severní stopě se funkce železniční stanice omezí na odbočku. Rozsah prvků v kolejišti je dostačující i s ohledem na zohlednění mimořádných stavů. Stávající navržená spojka mezi dopravními kolejemi č. 1 a č. 2 bude přehozena na opačnou.
4	V rámci úprav žst. Křenovice horní nádraží požaduje ST Brno uvedenou stanici kolejově upravit do podoby, odpovídající postradatelnosti č.j. 2128/2012-OPD ze dne 15.2.2012 (odstranit celé koleje č. 6a, 8, odstranit část kolejí č. 4 (30 m) a 6 (30 m), výhybky č. 5, 7, 10 nahradit kolejovými poli, zrušit výhybky č. 8, 9, odstranit boční a čelní rampu u koleje č. 6a a 8.) Uvedená postradatelnost byla vydána na 2 roky. OŘ Brno bude žádat o její prodloužení. Zřízení jedné nástupní hrany v této stanici bude přinášet problémy při výlukách koleje č. 1. Osobní vlaky budou muset být nahrazeny NAD.	Beňák	V návrhu budou doplněny úpravy plynoucí z uvedené postradatelnosti. Zřízení více než jedné nástupní hrany není opodstatněné vzhledem k vzdálenosti žst. Zbýšov a dvokolejná zastávka Křenovice dolní nádraží.
ST Břeclav		Jagošová, Jagosova@szdc.cz , tel: 972 632 862	
5	V žst. Bučovice a Bzenec jsou naprojektována vnější nástupiště také v místech současných skladišť s rampou. V obou případech se jedná o majetek ČD a.s. RSM Brno. Doporučuje se tuto skutečnost s ČD a.s. projednat, aby nedošlo k prodeji třetí osobě. Dále ST Brno upozorňuje, že pozemky v obvodech všech železničních stanic na trati (většinou od první po poslední výhybku) jsou dosud v majetku ČD a.s.	Beňák	Projednávání jednotlivých pozemků, na kterých se stavba bude nacházet, není smyslem studie proveditelnosti.
SSZT Brno		Homola, HomolaZ@szdc.cz , tel: 972 626 041	
6	Připomínky k popisu současného technického stavu jsou uvedeny v samostatné příloze č. 1 tohoto dopisu.	Skoták	Popis současného stavu opravíme.
7	Z hlediska vybavení železničních stanic a zastávek je požadováno typizovat sdělovací zařízení. Z tohoto důvodu je SSZT požadováno instalovat systém DDTS ŽDC v rámci celého dotčeného úseku tratě.	Skoták	Doplníme.
8	Dále je dle SSZT požadováno zahrnout sdělovací zařízení do tohoto systému DDTS ŽDC (tj. zahrnout do systému rozhlasové zařízení, systémy EPS, ASHS, EZS železničních stanic a zastávek).	Skoták	Doplníme.
9	Trať v úseku Blažovice – Veselí nad Moravou je SSZT požadováno zachovat jako	Beňák	Jednokolejné úseky navrženy pouze ve variantách Bej a Cej.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	dvoukolejnou.		
10	U odbočky Olšovec je SSZT požadováno zachovat stávající stav vedení traťových kolejí, (tedy TÚ Moravský Písek – Bzenec napojit přímo do ŽST Bzenec a nebudovat odbočku v traťové koleji Bzenec – Veselí).	Beňák	viz Žst. Bzenec plus Odb. Olšovec
SEE		Koudelka, Koudelka@szdc.cz , tel: 972 626 052	
	bez připomínek		
SMT		Kácal, Kacal@szdc.cz , tel: 972 626 062	
11	Je třeba upozornit, že uváděné hodnocení stavebního stavu mostních objektů, nezohledňuje jejich současné a již vůbec ne budoucí užité vlastnosti (zatížitelnost, přechodnost, prostorové uspořádání, životnost a soulad s platnými normami). U objektů starších než 50 let je třeba uvažovat s jejich rekonstrukcí, přestavbou.	Hanák	Návrh řešení mostních objektů ve studii s tímto stavem uvažuje
12	Bezbariérové přístup do nově zřizovaných podchodu je třeba především řešit pomocí přístupových chodníků, bez využití technologických zařízení (výtahů). Bezbariérový přístup musí být řešen v souladu s platnou legislativou.	Hanák	Detailní technický návrh není předmětem studie.
13	Úsek trati do Nesovic je, z pohledu mostů, poněkud podceněn. Ponechání např. ocelových mostů s mostnicemi bude činit problémy, jelikož tyto jsou většinou navrženy pro zatížení zatěžovacím vlakem s nápravovým tlakem 20 t. Při stavebních úpravách v rámci odstranění propadu se neuvažovalo s budoucí elektrifikací a použitím hnacích vozidel el. trakce, které jsou sice zařazena do TTZ C3, ale jejich nápravové síly jsou vyšší než u původního návrhového zatížení, což má negativní dopad právě na krátké nosné prvky. Tyto objekty rovněž nebyly posuzovány na únavu.	Hanák	Návrh řešení mostních objektů vychází ze zadávacích podmínek studie a navrhovaného kolejového řešení. Pokud návrhová rychlost nepřevyšuje hodnoty vhodné pro mostní konstrukce s mostnicemi a TTZ je shodná se stávající, zpracovatel studie nemá legitimní důvod pro výměnu nosných konstrukcí ocelových mostů. Takový nárůst investičních nákladů by nebyl obhajitelný. V rámci studie se neprovádí statické posouzení mostních objektů.
14	V souladu s článkem 9.8 normy ČSN 736301 požadujeme, aby kabelové trasy byly navrhovány mimo mostní objekty. V případě objektů, které neodpovídají platným normám (předpisům), je třeba tento požadavek považovat za zásadní.	Hanák	Studie neřeší detailní vedení kabelových tras. Navíc článek normy pojednává o kabelových trasách cizích správců. Tento požadavek je u kabelů ve správě SŽDC zcela irelevantní.
15	Křenovická spojka (severní varianta) – navržený poloměr (210m) a umístění mostní estakády v něm je nevhodné. BK v malém poloměru vyžaduje nesmírně nákladné úpravy založení mostního objektu a jeho nosné konstrukce. Je třeba posoudit, zda investiční náročnost takového návrhu řešení a následná náročná údržba nebude vyšší než výkup nemovitostí, který by vyžadoval návrh trasy s výhodnějším směrovým řešením. S touto variantou tak SMT nesouhlasí.	Hanák, Beňák	Obec Křenovice nesouhlasí s jižní variantou křenovické spojky. Z toho důvodu je prověřována i severní varianta Křenovické spojky. Kolej na mostě bude od bezстыkové koleje před a za mostem oddělena dilatačním zařízením.
16	Brankovický tunel – vzhledem k tomu, že je navrhován tunel delší než 350 m, bude pravděpodobně nutno uvažovat s náročnými protipožárními opatřeními, které mohou výstavbu značně prodražit. Jednotková cena na jeden běžný metr [Kč/m] může být paradoxně vyšší než při stavbě tunelu pro dvě koleje (2 trouby vedle sebe) nebo při	Hanák, Beňák	Nepodepřená tvrzení budou ze studie odstraněna. V tunelu bude zřízena klasická konstrukce kolejového roštu.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	volbě delšího jednokolejného tunelu. Avšak z důvodu výrazného zkrácení délky a zmenšení spádů v úseku mezi žst. Nesovice a žst. Nemotice a tím i zkrácení jízdní doby byl zde tunel navrhován jak při stavbě tratě (1887) tak i při jejím zdvojkolejnění (1938). Tvrzení o výhodnosti PJD v tunelu s relativně malým poloměrem nejsou vůbec ničím podepřena. PJD v takových směrových poměrech ještě nebyla u SŽDC zřízena. Tvrzení o komfortním přístupu a pohybu záchranné techniky a záchranných složek po takové PJD zcela opomíjí fakt, že příčný sklon této téměř hladké plochy bude dosahovat 10%. Z hlediska provozního je určitě výhodnější mít dva jednokolejné tunel spojené (záchrannými propojkami) než jedno kolejný tunel s paralelní záchrannou chodbou nebo záchrannou šachtou.		
SBBH		Benc, Benc@szdc.cz , tel: 972 626 021	
17	Při projektování uvedené akce požaduje SBBH zapracování bezbariérových přístupů k vlakům, umístění čekárenských přístřešků pro cestující (ne sklo a polykarbonáty) s odpovídajícím vybavením v provedení antivandal. Dále je při projektování uvedené akce SBBH požadováno pokud možno v co největší míře omezit při řešení bezbariérového přístupu využívání výtahů a tyto nahradit rampami (z důvodu vysokých nákladů na provoz a údržbu).	Rosecký	Detailní řešení bezbariérových přístupů bude řešeno především v navazující projektové přípravě. Není to úkolem studie proveditelnosti. Rampy je možné navrhovat pouze v případě, že významně neprodlužují přístupové vzdálenosti na nástupiště.
18	Nově situované přístřešky je nutno navrhnout v antivandal provedení.	Rosecký	Bude řešeno především v navazující projektové přípravě. Není to úkolem studie proveditelnosti.
19	U nově budovaných zastávek Vracov zastávka a Bzenec střed a rekonstruovaných nástupišť je nutno dořešit bezbariérový přístup.	Rosecký	Detailní řešení bezbariérových přístupů bude řešeno především v navazující projektové přípravě. Není to úkolem studie proveditelnosti.
20	Přístřešky, VB v žst., zastávky a původní i nově budované nástupiště je nutno vybavit novým označením dle platných vyhlášek a norem (názvy, směry jízd, čísla kolejí a nástupišť, odpadkové koše, v nových přístřešcích pevně zabudované lavičky, apod.).	Rosecký	Bude řešeno především v navazující projektové přípravě. Není to úkolem studie proveditelnosti.
21	U nově budovaného podchodu na nové ostrovní nástupiště v žst. Bzenec je nutno vyřešit bezbariérový přístup.	Rosecký	V této fázi návrhu je v Bzenci navrženo použití výtahů.
22	Do nákladů a projektu stavby zahrnout demolici objektů, které pozbudou využitelnosti modernizací tratí (např. stavedla).	Rosecký	Doplníme.
23	V rámci rekonstrukce žel. svršku a spodku je nutno provést výměnu nebo přeložky vodovodních přípojek.	Rosecký	Bude řešeno především v navazující projektové přípravě. Není to úkolem studie proveditelnosti.
Řízení provozu		Černý, CernyA@szdc.cz , tel: 972 621 005	
24	Doporučuje se zachování tratě v úseku Blažovice – Veselí nad Moravou jako tratě dvoukolejné.	Beňák	Varianty zjednotění bylo nutné prověřit jako jedna z možností snížení investičních nákladů. Tyto úseky jsou také navrženy ve

SP Veselí – Blažovice (-Brno)			Třetí dílčí plnění
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
			variantách, ve kterých je výrazně zvýšena traťová rychlost. Vliv na zhoršení stability provozu se tím minimalizuje. Jednokolejné úseky navrženy pouze ve variantách Bej a Cej.
25	Odbočka Olšovec – doporučuje se zachovat stávající stav vedení traťových kolejí, tedy TÚ Moravský Písek – Bzenec napojit přímo do ŽST Bzenec samostatnou traťovou kolejí a Odbočku Olšovec nebudovat.	Beňák	viz Žst. Bzenec plus Odb. Olšovec
26	Navrhuje se zachovat ve všech stanicích kolejové spojení v obou směrech, tedy z 1. TK na sudou skupinu a ze 2. TK na lichou skupinu (např. i novou výstavbu, rychlejší výhybky, místo kolejového křížení dvě jednoduché kolejové spojky, ale zachovat možnost přejíždění).	Beňák	Ve stanicích Nemotice i Vlkoš již v současné době nejsou kolejové spojky zdvojené. V první fázi návrhu bylo řešení o chybějící spojky doplněno. Dokonce byla navržena i odbočka Jestřabice (dvě kolejové spojky v polovině úseku Nemotice – Kyjov). Následně jsme byly nuceni nalézt ekonomické řešení snížením investičních nákladů. Poměrně nízkým rozsahem dopravy, který je a bude zde provozován rekonstrukci a elektrizaci dvoukolejné tratě se zahrnutím všech mimořádných opatření v dopravě není zde možné obhájit.
27	Doporučuje se doplnit chybějící kolejové spojky v ŽST Nemotice (od Brna z 1. TK na sudou skupinu a od Veselí nad Moravou z 1. TK na sudou skupinu) a v ŽST Vlkoš (od Brna z 2. TK na lichou skupinu a od Veselí nad Moravou z 2. TK na lichou skupinu).	Beňák	Nebude doplněno.
28	Strana 41 Technického řešení (příloha A.2): ŽST Křenovice h.n., kolejové stavby – doporučuje se přehodnotit počet dopravních kolejí na minimální počet tři (křížování, pobyt manipulačního vlaku, možnost jízdy odklonových rychlíků).	Beňák	Uvedenou situaci je možné řešit odstavením vlaku Mn na manipulační kolej nebo vjezdem vlaku R na kolej č. 1 ihned (na interval) po odjezdu vlaku Os linky S1 na Křenovickou spojku.
29	Strana 38 Technického řešení (příloha A.2): kapitola 3.3. – součástí nové dopravní Zbýšov mají být i nástupiště pro cestující, jedná se tedy o železniční stanici , dle předpisu SŽDC D1, článek 38 (platí pro celou dokumentaci).	Beňák	Opravíme.
30	Strana 37 Technického řešení (příloha A.2): pozemní objekty – není zde jednoznačně řešeno, zda stávající prostory čekárny budou zachovány (platí pro celou dokumentaci a všechny předmětné stanice).	Rosecký	Bude řešeno především v navazující projektové přípravě. Není to úkolem studie proveditelnosti.
31	Strana 37 Technického řešení (příloha A.2): pozemní objekty – není zde jednoznačně řešeno, zda dopravní kancelář bude ve stávajících prostorách nebo bude umístěna v nové technologické budově (platí pro celou dokumentaci a všechny předmětné stanice).	Rosecký	Bude řešeno především v navazující projektové přípravě. Není to úkolem studie proveditelnosti.
32	Strana 8, Technického řešení (příloha A.2): ZZ Sokolnice-Telnice – Křenovice horní nádraží – v mezistaničním úseku je TZZ 3. kategorie, automatické hradlo AH88A s PCN, bez oddílových návěstidel.	Toma	Opravíme.
33	Strana 37 Technického řešení (příloha A.2): ZZ – přejezd v obvodu stanice je přejezd	Toma	Opravíme.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	PZM 2 v km 23,059.		
34	Strana 36, kapitola 3.2 Technického řešení (příloha A.2): doporučuje se přehodnotit odstranění informace o výstavbě zastávky Brno-Brněnské Ivanovice z dokumentace. Zastávka zde kdysi již existovala, poloha zastávky je v dosahu zastávek MHD (linky 40, 63).	Beňák	Jedním z cílů studie bylo posouzení nových zastávek. Informace o nových zastávkách není možné ze studie odstranit.
35	Strana 49 Technického řešení (příloha A.2): Odbočka Podvrbí – DNO pro obsluhu odbočky se navrhuje zakomponovat do DNO nové ŽST Zbýšov (obdobně jako ovládání ŽST Hustopeče u Brna v DNO ŽST Šakvice).	Toma	Návrh, zakomponovat ovládání „odbočky“ z DNO přilehlé stanice je s ohledem na vzdálenost a rozsah ZZ „odbočky“ vhodné. Je v souladu s TS 2/2006-ZS, 2. vydání (Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení).
36	Strana 43 Technického řešení (příloha A.2): je zde řešen mezistaniční úsek Blažovice – Křenovice horní nádraží. Z pohledu řízení provozu se jedná o úsek Blažovice – Odbočka Křenovice dolní nádraží.	Beňák	Z pohledu členění stavby na úseky je žst. Křenovice horní nádraží a odbočka (nově Odb. Mlýnská) jako jeden celek.
37	Strana 44 Technického řešení (příloha A.2): je zde řešen mezistaniční úsek Křenovice horní nádraží – Slavkov u Brna. Z pohledu řízení provozu se jedná o úsek Odbočka Křenovice dolní nádraží – Slavkov u Brna.	Beňák	Z pohledu členění stavby na úseky je žst. Křenovice horní nádraží a odbočka (nově Odb. Mlýnská) jako jeden celek.
38	Strana 50 Technického řešení (příloha A.2): TÚ Blažovice – Odbočka Podvrbí – doporučuje se vydefinovat tento úsek vzhledem k části B této dokumentace.	Beňák	Název úseku v textové části je ve shodě s výkresovou částí.
39	Strana 51 Technického řešení (příloha A.2): TÚ Odbočka Podvrbí – Slavkov u Brna – doporučuje se vydefinovat tento úsek vzhledem k části B této dokumentace a vzhledem k plánované výstavbě Odbočky Křenovice dolní nádraží.	Beňák	Název úseku v textové části je ve shodě s výkresovou částí. Odbočka Křenovice dolní nádraží (Odb. Mlýnská) je součástí varianty K1. Odbočka Podvrbí je součástí varianty K2.
40	Studie nezohledňuje postup přepínání jednotlivých stanic. Podle kapitoly 3.6. ŽST Nesovice bude v Nesovicích ponecháno stávající SZZ. Doporučuje se při postupné aktivaci SZZ v ostatních stanicích postupně ovládat z Nesovic ŽST Slavkov u Brna a Bučovice. Dále lze předpoklad další SZZ s JOP v ŽST Kyjov, odkud by se mohly ovládat ŽST Nemotice a Vlkoš. Oba postupy je třeba uvažovat do doby přepnutí na CDP Přerov.	Toma	Pro studii není postup přepínání stanic směrodatný. Postup přepínání jednotlivých stanic a odkud budou případně dočasně ovládány bude řešit další stupeň dokumentace.
41	Odbočka Podvrbí – DNO pro obsluhu odbočky se navrhuje zakomponovat do DNO vhodné stanice – nové ŽST Zbýšov (obdobně jako ovládání ŽST Hustopeče u Brna v DNO ŽST Šakvice).	Toma	Návrh, zakomponovat ovládání „odbočky“ z DNO přilehlé stanice je s ohledem na vzdálenost a rozsah ZZ „odbočky“ vhodné. Je v souladu s TS 2/2006-ZS, 2. vydání (Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení).
42	Odbočka Křenovice dolní nádraží – DNO pro obsluhu odbočky se navrhuje zakomponovat do DNO vhodné stanice – ŽST Slavkov u Brna (obdobně jako ovládání ŽST Hustopeče u Brna v DNO ŽST Šakvice).	Toma	Návrh, zakomponovat ovládání „odbočky“ z DNO přilehlé stanice je s ohledem na vzdálenost a rozsah ZZ „odbočky“ vhodné. Je v souladu s TS 2/2006-ZS, 2. vydání (Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení).

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
43	Řízení provozu navrhuje novou odbočku "Odbočka Křenovice dolní nádraží" nazvat jiným názvem vzhledem k existenci stanice Křenovice horní nádraží a zastávky Křenovice dolní nádraží např. podle místních názvů apod. Řízení provozu dále navrhuje novou odbočku Zbýšov nazvat jiným názvem vzhledem k existenci stanice Zbýšov.	Beňák	Odbočka Křenovice dolní nádraží bude nazývána Odbočka Mlýnská. Odbočka Zbýšov bude nazývána Odbočka Končiny.
44	Řízení provozu doporučuje do studie doplnit, zda budou na předmětné trati IHL - indikátor horkoběžnosti ložisek, IHO - indikátor horkých brzd a obručí, IPK - indikátor plochých kol.	Toma	Podle Směrnice SŽDC č. 36 Koncepce diagnostiky závad jedoucích kolejových vozidel, v části Příloha 1 není na sledované trati provozováno ani navrhováno „Diagnostické zařízení IHL, IHO a IPK“. Platnost směrnice je od 1. 5. 2008.
45	Doporučuje se zvážit doplnění JOP do určených stanic.	Toma	Navržené řešení je v souladu s Pokynem GR SŽDC č. 9/2013. Doplnění JOP musí být řádně odůvodněno. (Toto nemůže rozhodnout projektant.)
46	V dokumentaci není řešeno umístění a počet pohotovostních výpravčích.	Beňák	Doplníme.
47	Za OR Brno nepředpokládáme, že cílem studie proveditelnosti je navrhovat takové úpravy infrastruktury, které sice vyhoví ekonomickému posouzení, ale ve skutečnosti přinesou zhoršení stávajícího stavu při běžném provozu. Nicméně návrhy jednokolejných úseků na stávající dvojkolejně trati, stejně jako nové (dvojkolejné) zapojení trati Bzenec-Moravský Písek, jsou dle našeho názoru přesně tímto případem, stejně jako např. návrh jednostranně zapojených (kusých) manipulačních kolejí.		
48	K požadavku na volbu vhodné varianty studie lze tedy obecně uvést, že preferujeme variantu dvoukolejné elektrizované trati s traťovou rychlostí do 120 km/h včetně a s redukcí úrovnových křížení pozemních komunikací s dráhou . Volba konkrétní varianty Křenovické spojky je již uvedena a zdůvodněna výše (viz odůvodněné připomínky ST Brno a SMT).		
Ministerstvo dopravy		Minář, ludek.minar@mdcr.cz, tel.: 225 131 623	
0	V současném odevzdání studie poskytuje pouze omezené možnosti pro výběr ekonomicky efektivní varianty s ohledem na značné náklady realizace modernizačních úprav trati, které nejsou ospravedlněny dostatečnými přínosy z modernizace plynoucími. Zároveň výsledky studie nepříznivě zatěžuje předpoklad zřízení Křenovické spojky, která je pro realizaci velmi obtížná při nedostatečných přínosech. Lze tedy předpokládat, že při úpravách technického řešení dle doporučení zpracovatele bude možné najít ekonomicky efektivní variantu modernizace trati, především s využitím úspornějšího technického řešení.		

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
1	Textová část, A.1 str. 13, kap. 1.6: „Toto prezentované řešení bylo na první vstupní poradě dne 30. 09. 2015 zamítnuto.“: Uvedené datum první vstupní rady je chybné, pravděpodobně se jedná o překlep, požadujeme opravu.	Beňák	Opravíme.
2	Textová část, A.7 str. 20, kap. 2.2, tab. 19: V tabulce dochází k nesrovnalostem při součtu potřebných pracovníků ve sloupci pro varianty A-K1, Ae-K1, Bej-K1.	Krupička	V tabulce ve sloupci pro tyto varianty omylem zůstal i výpravčí v žst. Křenovice, správně má být pro tyto varianty počet pracovníků v této stanici nula. V textu opravíme.
3	Požadujeme prověření účelnosti vybudování nové napájecí stanice v Kyjově. Dle konzultace s expertem by s ohledem k vytíženosti trati s pomocí zesilovacího vedení mohlo postačovat vždy jednostranné zapojení do Nesovic z napájecích stanic v Nedakonicích a ve Vyškově. Jako příklad realizovatelnosti takového jednostranného napájení lze uvést úsek České Budějovice – České Velenice st.hr.	Podhradský	Účelnost nové napájecí stanice byla prověřena základními energetickými výpočty. Napájení této tratě z Vyškova a Nedakonic bylo shledáno jako nevyhovující, protože by to negativně ovlivnilo provoz také na vytížených tratích Břeclav-Přerov a Brno-Přerov. A obráceně by platilo, že mimořádnosti na trati Břeclav-Přerov a Brno-Přerov jako např. pád troleje, zkrat, výluka TNS by mohly zastavit elektrický provoz i v úseku Brno – Veselí n. M.
4	Dále požadujeme prověření investičních nákladů alternativního zabezpečení trati evropským systémem ERTMS (ETCS bez návěstidel, s počítači náprav). Při nákupu nových vozidel lze předpokládat nasazení vozidel vybavených ERTMS.	Beňák	ETCS zahrneme do návrhu investičních opatření.
5	Náklady na provoz vlaků jsou vypočteny dle Metodiky pro výpočet efektivnosti investic SŽDC, s. o. z roku 2009, tzn. dle zastaralé metodiky. Náklady v Kč/vl/hod v CBA tabulkách chybí (tzn. tabulka na listu 3, buňky B64:D74). Upozorňujeme, že dle prováděcích pokynů je třeba skutečné náklady na provoz vlaků získat u provozovatelů vlakových souprav dle skladby vlakových proudů na posuzované trati nejlépe ve složení fixní, časově závislé (posádka) a kilometrově závislé náklady z důvodu možného dublování hodnot s hodnotami času posádek.	Krupička	O tyto náklady požádáme, nicméně vzhledem k charakteru těchto údajů předem uvádíme, že výsledkem žádosti o ně může být získání žádných nebo jen velmi obecných čísel. Problematika týkající se těchto nákladů se řeší dlouhodobě, již několikrát nám bylo sděleno, že v dané věci probíhají jednání mezi SŽDC a MD ČR, ale bez dalšího upřesnění. Dlouhodobě též upozorňujeme, že způsob počítání provozních nákladů na vlakové hodiny, jak jej MD ČR požaduje, je nelogický a nesystémový – v krajním případě by tak bylo možné při zachování rozsahu dopravy a zkrácení jízdních dob výrazně „ušetřit“ na provozních nákladech, což v praxi samozřejmě neplatí.
6	V tabulkách v podkapitole 3.1. uvádíte typ vlaku RegioPanter v motorové trakci, v kapitole 5.1. pak vlak RegioPanter s 18 nápravami. Vyvarujte se prosím označování takové jednotky tímto názvem. RegioPanter je elektrická jednotka, jejíž konstrukce neumožňuje konfiguraci s 18 nápravami. <ul style="list-style-type: none"> Jednotky RegioPanter dle uvedené kapacity mají běžně 12 náprav, v případě uvažované motorové jednotky to ovlivňuje ekonomické hodnocení. 	Krupička	Technické parametry souprav ve výpočtech (počet náprav) upravíme tak, aby odpovídaly platným údajům.
7	Žádáme vysvětlit zkratky HV a VS v tabulkách v podkapitole 5.1. Tyto zkratky nejsou	Krupička	Doplníme.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)			Třetí dílčí plnění
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	v seznamu zkratk vysvětleny.		
8	U tabulky 57 nejsou uvedeny jednotky. Prosíme doplnit.	Krupička	Doplníme.
9	V ekonomice nejsou započteny přínosy, které jsou generovány zvýšením bezpečnosti železniční dopravy. Dle technického řešení je však navrženo minimálně 7 přejezdů nahradit mimoúrovňovým křížením a další přejezdy jsou navrženy k rekonstrukci.	Krupička	Přínosy ze zvýšení bezpečnosti doplníme do ekonomického hodnocení.
10	Není zřejmé, zda byly započteny přínosy z úspory času v silniční dopravě, díky navrženým mimoúrovňovým křížením.	Krupička	Přínosy z úspor času v silniční dopravě doplníme do ekonomického hodnocení.
11	Z důvodu předání podkladů pro územní plánování si dovoluujeme upozornit, že by bylo vhodné, aby zpracovatel po schválení výsledné varianty Centrální komisí předal podklady pro územně analytické podklady ve formátu SHP (shapefile).	Beňák	Pokusíme se o to.
KORDIS JMK			Novák, knovak@kordis-jmk.cz , tel.: 543 426 653
1	<p>Ekonomické hodnocení; Shrnutí a závěry:</p> <p>Z výsledků ekonomického hodnocení je zřejmé, že z variant K0, K1, K2 Křenovické spojky vykazuje jednoznačně nejhorší výsledky varianta K1. Jestliže varianta A-K0 je velmi výrazně lepší než var. A-K1 (v poměru EIRR 5,7 : 2,8), musí být výrazně lepší i var. Ae-K0 oproti var. Ae-K1 (přičemž EIRR Ae-K1 = 4,1%), var. Bej-K0 oproti var. Bej-K1 (EIRR Bej-K1 = 4,3%), ...</p> <p>Nesouhlasíme však se závěrem, že „stavba Křenovické spojky ... investičně zatěžuje projektové varianty, ale nepřináší ... benefity pro zvýšení ekonomické efektivity.“ To lze na základě dosavadních výsledků studie (zatím) jednoznačně tvrdit jen o variantě K1. EIRR varianty Cej-K2 dosahuje téměř 4%, nelze tedy vyloučit, že u investičně méně náročných variant může být dosaženo příznivějších výsledků.</p> <p>Většina projektových variant elektrizace Blažovice – Veselí nad Mor. byla zpracována v kombinaci s variantou K1 Křenovické spojky z důvodu odmítavého stanoviska obce Křenovice k var. K2 (a pozitivního stanoviska k var. K1, která byla navržena právě z iniciativy obce), nyní se však ukazuje nutnost dopracování kombinací s variantami K0 a K2.</p> <p>Dosavadní výsledky studie také ukazují jednoznačně lepší výsledek všech ekonomicky posuzovaných variant s elektrizací tratě (Ae, Bej, Cej) oproti variantě bez elektrizace: EIRR A-K1 = 2,8%, AeK1 = 4,1%, BejK1 = 4,3%, Cej-K2 = 3,9%. To svědčí pro dopracování všech variant s elektrizací tratě. Dovolujeme si proto požádat o dopracování kombinací variant Ae-K0, Be-K0, Bej-K0, Cej-K0, Ae-K2, Be-K2 a Bej-K2. Teprve se znalostí těchto výsledků bude možno učinit definitivní závěry.</p>	Beňák	<p>Porovnáme-li jízdní dobu u linek S Slavkov u Brna – Brno hl. n., vychází:</p> <p>S6 nyní: 36,5 min., S6 varianty 0, A-K0: 30 min., S6 varianty Xe-Ke: 28 min., S1 varianty Xe-K1: 30 min., S1 varianty Xe-K2: 27,5 min.,</p> <p>v opačném směru je cestovní doba linek S1 delší (křižování v Chrlicích).</p> <p>Je tedy zřejmé, že nejrychlejší je sice v jednom směru varianta K2, ale jen o půl minuty. Linka S6 je díky elektrizaci (minimální investice oproti výstavby Křenovické spojky) minimálně stejně rychlá, jako varianta K2.</p> <p>Lze se tedy domnívat, že ekonomické efektivní řešení se možná nachází někde u variant s kombinací K0(e).</p> <p>Přínosy Křenovické spojky by mohly zhodnotit spíše stavby ŽUB nebo Modernizace trati Přerov – Brno, kde je nutné při neexistenci Křenovické spojky zajistit kapacitu většího počtu vlaků, oproti situaci s Křenovickou spojkou.</p> <p>Dopracování variant a bude provedeno teprve na základě dodatku ke smlouvě o dílo.</p> <p>Vzhledem k odporu složek SŽDC k variantám zjednotnění je třeba hledat jako efektivní spíše kombinovanou podvariantu ABe, kde úseku</p>

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
			Nesovice – Kyjov bude navržen dle varianty Ae a úsek Kyjov – Veselí nad Moravou bude navržen dle varianty Be.
2	U variant s částečným zjednodušením tratě žádáme (v souladu s dřívějším požadavkem) o zahrnutí negativních efektů náhradní autobusové dopravy při výlukách. Předpokládáme četnost výluk v jednokolejných úsecích by mělo dodat OŘ SŽDC, náklady na náhradní autobusovou dopravu ČD, ROC. Nejedná se jen o náklady na NAD (v několika linkách), nýbrž i vznik zpoždění 10 – 15 min. vlivem nepříznivé konfigurace silniční sítě.	Beňák	Po dodání všech potřebných podkladů zahrneme do studie.
3	Dotazujeme se, zda ve variantách s Křenovickou spojkou jsou do ekonomického hodnocení započteny nejen úspory z rozsahu autobusové dopravy, nýbrž i úspory z rozsahu železniční dopravy.	Krupička	Provozní náklady v železniční dopravě jsou ve všech variantách dány počtem vlakových spojů zohledňují celý úsek Brno – Veselí nad Moravou.
4	I v případě, že bude vybrána varianta bez Křenovické spojky žádáme, aby technické řešení (zejména stanice Slavkov) umožnilo pozdější výstavbu spojky (např. v rámci Severojižního diametru) bez zbytečných zásahů do nově vybudované infrastruktury.	Beňák	V podvariantě K0e bude navržena varianta řešení stanice Slavkov u Brna dle variant K1 a K2. V podvariantě K0 bude navržené technické řešení železniční stanice Slavkov u Brna zachováno.
5	Souhlasíme s vedením linky S7 po nové trati Brno – Přerov v souladu s požadavky Jihomoravského kraje a KORDIS v rámci SP modernizace tratě Brno - Přerov. Toto řešení je však nutno sledovat i v dalších stupních přípravy modernizace tratě Brno – Přerov.	Beňák	Souhlasíme. Doplnujeme, že vedení linky S7 je třeba dořešit s ohledem na vybranou variantu z této studie.
6	Nebyly zpracovány všechny připomínky KORDIS ke druhému odevzdání studie, přestože ve vypořádání připomínek byly akceptovány. Jedná se o technické věci neovlivňující základní výsledky studie.	Beňák	Doplníme.
Jihomoravský kraj, Odbor rozvoje dopravy		Franek, frank.michal@kr-jihomoravsky.cz , tel.: 541 651 314	
1	Křenovická spojka Výstupy SP potvrzují předpoklad, že severní varianta sice zajistí provozní propojení tratí, ale významně prodlužuje cestovní doby s dopadem na efektivitu vedení spojů. Jestliže SP potvrzuje lepší výsledky var. K2 je zřejmě třeba více prověřit kombinace s touto variantou (viz dále). Vlastní porovnání variant K1 a K2 de facto ve studii není. Ekonomické hodnocení se z hlediska objemu provozu vlaků odkazuje na DT. Nejsou uváděny náklady objednatele, ale náklady provozovatele drážní dopravy. Lze předpokládat, že jsou odvozeny zejm. od vlkm a oběhu souprav. Bylo by vhodné výslovně uvést, že ve variantách bez spojky jsou do nákladů započítávány i vlaky linky S1 ukončené v Sokolnicích a Křenovicích h.n. Z hlediska záměru Severojižního kolejového diametru (SJKD) je významné vedení trasy	Beňák	Viz též reakce na připomínku 1. KORDIS.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	do frekvenčně silného místa, jakým je např. Slavkov. I když se i po dopracování předmětné SP bude jevit spojka z hlediska současné přípravy státní investice jako ekonomicky nevyhovující, bude ji třeba dále sledovat v dlouhodobém horizontu jako součást SJKD. Je proto vhodné některé prvky vlárské tratě realizovat již v konfiguraci, která umožní budoucí zapojení bez významných přeložek - např. polohy kolejí v odbočkách Podvrbí a Křenovice dolní, ž.st. Slavkov a pod.		
2	Dopravní technologie a prognóza V grafikonech nejsou uváděny v úseku Blažovice - Brno vlaky linek S7 (SP přerovské tratě je nevede po nové trati přes zast. letiště), S37 a nákladní vlaky přerovské tratě. Linky S6 a R6 jsou vedeny v obou studiích v rozdílných časových polohách. Ve SP přerovky je linka R6 uvažována v hodinovém intervalu. Bylo by vhodné vysvětlit, proč největší počet cestujících mezi Brnem a Slavkovem produkuje nejméně komfortní var. A.	Beňák, Melzer	Zadáním (KORDIS) bylo nutné ve všech variantách sledovat shodnou časovou polohu vlaků R6 ve Veselí nad Moravou. Od toho se odvíjí trasování všech ostatních vlaků na trati Veselí nad Moravou – Brno hl. n. To znamená, že každá varianta by umožňovala jiné časové polohy vlaků linky S7. Z toho důvodu je vhodné polohy vlaků linky S7 stanovit s ohledem na výslednou variantu této studie v navazující SP ŽUB. Vlaky linky S7 je možné trasovat i po modernizované trati Brno – Přerov přes Brno-Letiště Tuřany. SP Brno – Přerov se o tom též zmiňuje. Vlaky linky S37 a nákladní vlaky je vhodné trasovat spíše s ohledem na zbývající kapacitu. Rozsah dopravy vlaků linky S37 se zřejmě rovněž bude odvíjet od rozsahu dopravy vlaků linky S6, který je v různých variantách této SP různý. V zátěžových kartogramech v části B.9 byly omylem použity starší výstupy k variantě AK0, BejK1 a CejK2. Budou nahrazeny platnými. Tato změna se <u>nijak nedotkne</u> zprávy k přepravní prognóze (A.4), ani vstupů do CBA, kde byly použity správné aktuální hodnoty. Pro informaci správné hodnoty zatížení v os/24h Slavkov u Brna – Křenovice dolní n. jsou: V0 6700, AK0 6950, AK 8700 AeK1 8750, BejK1 8750, CejK1 8850.
3	Ekonomické hodnocení SP přiznává, že ekonomické hodnocení je ovlivněno právě probíhající investicí do mezistaničních úseků Blažovice - Nesovice, které zhodnocují i variantu bez projektu. Slepě metodicky je to možná správně, ale logicky špatně. Lze oprávněně spekulovat, že nevyhovující ekonomické hodnocení není dáno primárně řešením jednotlivých variant, ale systémově nesprávným postupem salámovou metodou. V případě systémově správného postupu byly by současné investice Blažovice - Nesovice 1. etapou aktivních variant. Již před začátkem období při přípravě OPD 07-14 upozorňoval JMK, že je třeba připravovat "malé" investice typu Boskovické spojky na dočerpávání prostředků. Státem však byla upřednostněna příprava velkých investic,	Krupička	Ekonomické hodnocení musí jakožto ucelená součást Studie respektovat zadávací podmínky, resp. investiční varianty tak, jak jsou definovány. Nyní realizované neinvestiční akce jsou navíc svým charakterem zcela odlišné od investičních variant, které jsou předmětem studie, neboť neobsahují prakticky žádná modernizační opatření. Chápeme důvod této připomínky, nicméně CBA hodnocení musí vycházet z platných metodických principů, bez spekulací „coby kdyby“. V roce 2019, tedy v prvním roce realizace projektových variant SP, budou nyní realizované neinvestiční akce již dokončené,

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Třetí dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	které se ale nerealizovaly. Současná investice Blažovice - Nesovice není dána systémovou potřebou řešení ucelené tratě, ale "snadným" čerpáním prostředků. Což by samo o sobě nevadilo, pokud by to ve svém důsledku nemrzalo systémové řešení celé tratě. Případnou nesprávnost tohoto odhadu JMK je možno prokázat pouze paralelním ekonomickým hodnocením, kde současné investice nebudou zahrnuty do varianty bez projektu (tj. bez investic), ale do relevantních aktivních variant, samozřejmě ponížené o vícenáklady plynoucí z nesystémového členění úseků.		což je třeba respektovat – v CBA hodnocení proto musí být jako současný stav brán stav po realizaci těchto neinvestičních akcí. Jiný postup není metodicky přípustný a nejedná se o salámovou metodu, nýbrž o obecně používaný přístup při hodnocení všech typů investic, nejen dopravních.
4	<p>Další postup</p> <p>Účelem SP je nalézt nejvhodnější řešení dané tratě. To se nedaří ex ante posouzení m variant a jejich kombinací. Je zřejmé, že je třeba posoudit více kombinací z navržených řešení. Jsou-li varianty A-K0 a A-K1 v poměru ekonomického výnosového procenta 5,71 : 2,82, je jistě nezbytné posoudit i ta řešení vlastní vlárské tratě, která v kombinaci s K1 dosahují vyšších hodnot než var. A, a to jak s řešením K0 tak i dopravně přínosnějším K2.</p> <p>Shodně se závěry současné verze SP doporučujeme dopracování, ale s těmito aspekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nesledovat v této fázi částečnou elektrizaci do Nesovic, která ve spojení s elektrizací Slovácko produkuje neelektrizovaný střední úsek mezikrajské linky Brno - Uh. Hradiště • podle výše uvedeného posoudit další kombinace řešení a nalézt (všechny) další ekonomicky přijatelné varianty • v případě většího množství ekonomicky přijatelných variant provést následné zúžení na ekonomicky a provozně nejpríjemnější portofilo ke konečnému výběru 	Beňák	Viz též reakce na připomínku 1. KORDIS.

Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

Záznam z porady konané dne 21. 01. 2016 v Brně

Hlavním tématem pracovní porady bylo projednání připomínek ke čtvrtému dílčímu plnění.

Zásadní změny ve studii vlivem zapracování připomínek jsou:

- Přepřepočování investičních nákladů dle nové cenové databáze z prvního čtvrtletí roku 2016 (nyní ještě neschválené). Zapracování této připomínky si vynutí sjednání dodatku k SOD.
- Nově bude rychlostní profil V_{150} navržen pouze v částech úseku Nesovice – Veselí nad Moravou, kde je to účelné. V místech, kde dochází k překročení hodnot nedostatku převýšení $I = 130$ mm bude použito svršku UIC 60.
- Bude přepracován harmonogram přípravy stavby. Dojde k prodloužení přípravné fáze projektu.
- Bude upraven výpočet ekonomického hodnocení (prověření přínosů ze zrušení mimoúrovňových křížení, ze zavedení některých nákladních vlaků v elektrické trakci, ze změny hodnot obsazenosti dopravních prostředků dle dopravního modelu).

Vypořádání připomínek ke čtvrtému dílčímu plnění je součástí samostatné přílohy.

V Brně 19. 02. 2016

Z příspěvků sestavil:

Ing. Lubomír Beňák, ibenak@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 813

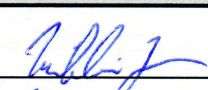
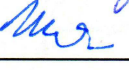




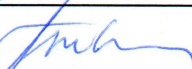


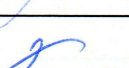




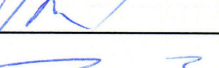
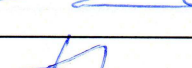

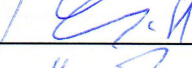
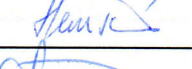
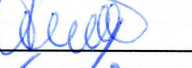
Příloha: Vypořádání připomínek (17xA4)

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

konané dne 21. 1. 2016 v Brně na SUDOPu

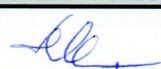

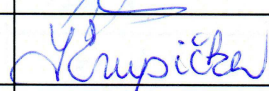

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	JIRÍ NICHALICA	026 SŽDC	601 326 710, NICHALICA@SZDC.CZ	
2	ZDENĚK MELZER	SUDOP PRAHA a.s.	Zdenek.melzer@sudop.cz 2690941PT,	
3	MICHAL KLISKÝ	MD ČR 0520	225 131 444 MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	
4	LUDĚK MINAR	MD ČR 0130	225 131 663 ludek.minar@mdcr.cz	
5	Klára Čudnová	SŽDC, SSU	725 946 025@szdc.cz cudnovaklora	
6	MILAN STEHLÍK	SŽDC ČR 012	601 387 025 STEHLIKM@SZDC.CZ	
7	ALEŠ CIPRIŠ	SŽDC ČR 014	722 821 553 Cipris@szdc.cz	
8	ALBÍN SERVIT	SŽDC ČR 012/2	972 646 212 servit@szdc.cz	
9	DAVID SPISAR	SŽDC, OR BRNO, ÚŘP	602 457 743 SPISAR@SZDC.CZ	
10	TOMÁŠ TOMA	SUDOP BRNO	972 62 3116 toma@sudop-brno.cz	
11	Bohuslav Mrhac	SŽDC, OR Brno SPT Brno	602 743 969 mrhac@szdc.cz	
12	Václav VLASÁK	SŽDC, OR Brno - SPT	972 626 066, VLASAKV@SZDC.CZ	
13	PETR KUŠIK	SŽDC, OR Brno - SBBH	602 750 247; kusik@szdc.cz	
14	JITKA MÜLLEROVÁ	SŽDC, OR Brno, ÚT	972 626 045, mullerovaj@szdc.cz	
15	Jakub Marsalík	SŽDC, OR Brno, ÚT	972 625 983; marsalikja@szdc.cz	
16	Kubla Doležal	SŽDC OR Brno SFE	972 612 775; dolezalku@szdc.cz	
17	STANISLAV LUNGA	KVÚ JMK OÚRSR	541 651 550 LUNGA.STANISLAV@KZ-JIHOMORAVSKY.CZ	
18	ALENA HEINIŠOVÁ	SŽDC 06	602 650 521, HEINISOVA@SZDC.CZ	
19	MICHAL FRANEK	KVÚ JMK ORD	541 651 314 frankmichal@kvujmk.cz	
20	Kamil NOVÁK	KORDIS JMK	543 426 653, 605 292 364 kuvrak@kordisjmk.cz	

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

konané dne 21. 1. 2016 v Brně na SUDOPu

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
21	Jiří LELEK	OV SŽDC	402 021 552 lelek@szdc.cz	
22	Magdalena Jagošová	SŽDC, OŘ Brno	725 821 825 jagosova@szdc.cz	
23	PAVEL KRUPICKA	SUDOP BRNO	942 624 054 pkrupicka@sudop-brno.cz	
24	LUDOMÍR BENÁK	SUDOP BRNO	972 625 813 lbenak@sudop-brno.cz	
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				

Rozdělovník:

1. Ministerstvo dopravy, 130 – Odbor drah, železniční a kombinované dopravy
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
2. Ministerstvo dopravy, 520 – Strategie
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
3. Ministerstvo dopravy, 430 – Odbor fondů EU
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
4. Ministerstvo dopravy, 910 – Odbor infrastruktury a ÚP
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
5. Ministerstvo dopravy, 190 – Veřejná doprava
nábřeží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
6. Jihomoravský kraj, odbor rozvoje dopravy,
Žerotínovo nám.3/5, 601 82 Brno
7. Jihomoravský kraj, odbor územního plánování a stavebního řádu,
Žerotínovo nám.1, 601 82 Brno
8. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor investiční (O7)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
9. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor přípravy staveb (O6)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
10. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor strategie (O26)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
11. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor základního řízení provozu (O12)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
12. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor traťového hospodářství, žel. svršek (O13)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
13. Správa železniční dopravní cesty, s.o., odbor automatizace a elektrotechniky (O14)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
14. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Oblastní ředitelství Brno,
Kounicova 26, 611 36 Brno
15. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc
16. KORDIS JMK, a.s.,
Nové sady 30, 602 00 Brno
17. SUDOP Praha a.s.,
Ing. Melzer, Olšanská 1a, 110 00 Praha 1

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor přípravy staveb (06)			Zeman, zemana@szdc.cz , tel.: 972 246 430 Veliš, velis@szdc.cz , tel.: 972 244 368
1	Předložená studie proveditelnosti obsahuje dvě ekonomicky efektivní varianty A-KO a Ae-KOe. V obou případech je však výsledná hodnota ERR těsně nad minimální požadovanou hodnotou. Podle posouzení v části „A.7 Ekonomické hodnocení“ umožňuje projektantem doporučená varianta Ae-KOe maximální zvýšení IN pouze o 1,8 %, resp. cca o 122 mil. Kč. Z tohoto důvodu považujeme i tuto variantu za vysoce rizikovou v průběhu další přípravy stavby, a to zejména na případné požadavky vyplývající z procesu EIA, podmínek územního rozhodnutí či požadavků složek SŽDC, a též s přihlédnutím k vysoké míře agregace jednotlivých položek. Je proto nezbytné hledat další úspory a přínosy pro vytvoření vyšší rezervy. Dále požadujeme pro porovnání zpracovat investiční náklady podle nové cenové databáze pro studie proveditelnosti, jejíž schválení a vydání očekáváme v prvním čtvrtletí roku 2016. Tuto databázi poskytneme zpracovateli SP na vyžádání.	Beňák	Přepočítání investičních nákladů dle nové cenové databáze bude provedeno. Rovněž je nutné aktualizovat ceny opravných prací. Přepočítání investičních nákladů dle nové cenové databáze si vyžádá sjednání dodatku k SOD.
2	Pro alespoň částečnou eliminaci výše uvedených rizik požadujeme do posuzovacího a schvalovacího protokolu SP uvést doporučení projektanta na str. 53 v části A.1 (tj. nezvětšovat rozsah navržené infrastruktury) jako závaznou podmínku pro další přípravu stavby.	X	
3	Oproti předchozímu dílčímu plnění se nově v souvislých úsecích navrhuje rychlostní profil s nedostatkem převýšení do 150 mm. Tato skutečnost znamená výrazně vyšší nároky na údržbu. Doposud se v žádné stavbě (či v SP) v takovém rozsahu neuplatnil. Jako podmínku akceptování takového řešení pro další projektovou přípravu požadujeme, aby SP obsahovala stanovisko OŘ k tomuto návrhu.	Beňák	Rychlostní profil I150 byl do návrhu doplněn na základě <u>připomínek</u> odboru O26 a <u>pokynu</u> ze strany odboru O7. Stanovisko OŘ bude do SP doplněno.
4	Navržený rychlostní profil s nedostatkem převýšení do 150 mm je v rozporu s technickým řešením železničního svršku. Podle části A.2 (technické řešení – str. 29) se uvažuje s rekonstrukcí železničního svršku tvaru S 49 s výjimkou úseku Nemotice – Veselí n. M. ve variantách Be a Bej, ve kterých se navrhuje svršek UIC 60. To je však v rozporu s předpisem SŽDC S3, díl XVI, čl. 79, tabulka 7, podle které se u svršku S 49 připouští maximální nedostatek převýšení 130 mm. Z této skutečnosti vyplývá, že buď nelze uvažovat úspory z jízdních dob vycházející z rychlostního profilu pro nedostatek převýšení do 150 mm nebo bude nutné všechny úseky s tímto rychlostním profilem navrhnout se svrškem UIC 60, což se týká prakticky všech projektových variant (kromě varianty A-KO). Tím však dojde ke zhoršení výsledků ekonomického hodnocení.	Beňák	Úseky s využitím nedostatku převýšení vyšším než 130 mm budou nově navrženy se svrškem typu UIC60. Svršek UIC60 nemusí být použit v celé délce tratě, ale jen v <u>souvislých úsecích</u> s výskytem oblouků navržených s hodnotami nedostatku převýšení vyššími než 130 mm (tato varianta byla na poradě k zapracování připomínek 4. dílčího plnění ujednána) nebo dokonce jen lokálně v <u>konkrétních obloucích</u> s hodnotami nedostatku převýšení vyššími než 130 mm. Rozdíl v investičních nákladech na 40 km dvoukolejně tratě (bez výhybek) mezi využitím svršku UIC60 a S49 je pouze 40 mil. Kč. Navýšení investičních nákladů se předpokládá s ohledem na výše uvedené skutečnosti nižší. Rychlostní profil I150 nebude navržen v úsecích Slavkov u Brna – Nesovice a v železničních stanicích. Rozsah využití rychlostního profilu I150 a návrhu svršku UIC60 bude patrný z traťových schémat.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
5	Zásadně nesouhlasíme se zcela nereálným harmonogramem přípravy stavby uvedeným na str. 54 v části A.1.	Beňák	Harmonogram bude přepracován tak, že doba přípravy stavby bude prodloužena na 4 roky. Zkrácena bude výstavba projektových variant řešících úsek Blažovice (mimo) – Slavkov u Brna (včetně) ze 2 let na 1 rok. Zahájení provozu se stále předpokládá v roce 2024.
6	Závěr Z výše uvedených důvodů nemůžeme v současnosti na základě obdržených podkladů doporučit ke schválení žádnou variantu.	X	
SŽDC, s. o., GR, Odbor základního řízení provozu (012) Oddělení technické		Stehlík, stehlikm@szdc.cz , tel.: 972 741 045	
1	Požadujeme do studie proveditelnosti zapracovat nové kolejové řešení ŽST Veselí nad Moravou dle zpracované a odsouhlasené přípravné dokumentace „Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou	Beňák	Trafová schémata ve studii proveditelnosti B.7 budou sjednocena s dopravním schématem z přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou“.
2	V části A.2 Technické řešení je v kapitole „Zabezpečovací zařízení“ opakovaně uvedeno, že v případě jízdy vlaku bez palubní části ETCS bude jeho rychlost omezena na V=100 km/h. Studie předpokládá nasazení jednotek nezávislé či závislé trakce typu Siemens Desiro ML, resp. Regiopanter v závislosti na variantě řešení (s elektrizací, bez elektrizace) a v části A.3 Provozní a dopravní technologie jsou jízdní doby vypočteny s ohledem na nejvyšší traťovou rychlost. Nepovažujeme za vhodné v textu studie uvádět konstatování o případném omezování rychlosti.	Beňák	Zpracováno.
3	V kolejových řešeních ŽST Vlkov požadujeme posunout kolejovou spojku výhybek 4/5 do prostoru mezi vjezdovými návěstidly 1S, 2S a odjezdovými návěstidly L1a, L2a (v závislosti na variantě a situování nástupiště v záhlaví), aby byla dopravní kolej č. 4 využitelná pro vlakové cesty od Kyjova po 1. traťové (správné) koleji, bez nutnosti vedení vlaků proti správnému směru.	Beňák	Spojku z výhybek 4-5 je možné posunout nejbližší k přejezdu v ev. km 69,808 (ve směru staničení za přejezd), není možné ji však posunout ve směru staničení před přejezd. Uvedenou úpravu je tedy možné provést pouze u varianty A, resp. Ae.
4	ŽST Slavkov u B. (varianty K0e, K1, K2) – u koleje č. 102 je navrženo nástupiště o délce 95 m, což není v souladu s požadavkem dopravní technologie, kde je uvedena požadovaná délka 100 m.	Beňák	Bude prověřena možnost zvětšení délky nástupiště na využitelnou délku 100 m a případně technické řešení upraveno.
5	Závěr Z variant navržených předloženou studií proveditelnosti odbor základního řízení provozu z dopravně-technologického a provozního hlediska preferuje a k dalšímu sledování doporučuje variantu ABe-K0e, tzn. částečnou optimalizaci a modernizaci s úplnou elektrizací v úseku Blažovice – Veselí nad Moravou. Nedoporučujeme varianty Bej a Cej obsahující m.j. zjednokolejnění úseků, které jsou v současnosti dvoukolejné. Dopravní technologie sice svými výpočty dokládá, že je z hlediska propustnosti tento návrh akceptovatelný, ale nutno předpokládat, že takové řešení by vedlo ke zhoršení kvality provozu tím, že v případě nepravidelností v dopravě bude docházet k přenosu zpoždění mezi vlaky opačných směrů a při výlukové činnosti v jednokolejných úsecích by vznikla nutnost zavádění náhradní autobusové dopravy.	X	

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
SŽDC, s. o., GR, Odbor traťového hospodářství (013)		Hartman, Hartman@szdc.cz , tel.: 972 244 462	
1	<p>Obecné a zásadní připomínky</p> <p>Návrh zavedení rychlostního profilu V150 je podmíněn nasazením zabezpečovacího zařízení ETCS a provedením rekonstrukce železničního svršku a spodku a zřízení BK. Využití nedostatku převýšení v rozmezí nad 130 mm do 150 mm pro vozidla bez naklápění vozidlových skříní není přípustné na železničních přejezdech všech konstrukcí a na mostech bez průběžného kolejového lože, které nejsou součástí PJD nebo konstrukci PJD podobné. Dále je nutné prověřit tvar kolejnic, neboť kolejnice S49 (49 E1) je možné využít pouze do hodnoty nedostatku převýšení ≤ 130 mm.</p> <p>V rámci SP je profil V150 navržen i na úsecích, které byly součástí akce „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo), a to i v místech železničních přejezdů. Pokud je navrhován rychlostní profil V150 je třeba provést komplexní posouzení úseků a dodržet ustanovení předpisu SŽDC S3 Železniční svršek, a výnos S29206/11-OTH „Podmínky pro posouzení možnosti zavedení rychlosti odpovídající nedostatku převýšení > 100 mm na stávajících tratích“ z 16. 6. 2011.</p>	Beňák	<p>Úseky s využitím nedostatku převýšení vyšším než 130 mm budou nově navrženy se svrškem typu UIC60.</p> <p>Svršek UIC60 nemusí být použit v celé délce tratě, ale jen v <u>souvislých úsecích</u> s výskytem oblouků navržených s hodnotami nedostatku převýšení vyššími než 130 mm.</p> <p>Rychlostní profil I150 nebude navržen v úsecích Slavkov u Brna – Nesovice a v železničních stanicích.</p> <p>Rozsah využití rychlostního profilu I150 a návrhu svršku UIC60 bude patrný z traťových schémat.</p> <p>Viz též připomínky O6 výše.</p>
2	Při zavedení profilu V150 by mělo být posouzeno, zda nebude nutné navýšit náklady na údržbu infrastruktury, neboť úsek, v němž je využíváno větší převýšení než 100 mm, musí vykazovat patřičnou známku kvality dle služební rukověti SŽDC SR 103/4 (S).	Beňák	Bude zahrnuto do ekonomického hodnocení a stanoveno odborným odhadem.
3	<p>Grafikony vlakové dopravy</p> <p>Z GVD vyplývá, že není uvažováno se zastavováním vlaků v zastávce Jestřabice. Vysvětlíte prosím, proč jsou zde rekonstruována nástupiště včetně vybavení technologickými PS. Když není v zastávce navrženo zastavování vlaků, doporučujeme projednat zrušení zastávky.</p>	Beňák	<p>Vyždření KORDIS:</p> <p>Jestřabice: zastaví jen účelové spoje (<i>obsluha fy Stabila</i>) 30 min. sítě Brno – Kyjov (4-5 párů vl. / prac. den; (6), + zastávka bez obsluhy).</p> <p>K takovýmto odchylkám od pravidelného provozního konceptu by bylo nutné sestavit celodenní GVD, což není ve studiích proveditelnosti možné.</p>
4	<p>Situace dopraven</p> <p>Odb. Mlýnská</p> <p>Var. K1 krajní přechodnice v koleji č. 1 v km 20,1 nevyhovuje svoji délkou pro profil V130 z hlediska časové změny převýšení.</p>	Beňák	<p>Uvedený nedostatek se nachází ve stavbě „Odstranění propadu rychlosti...“ a jako takový měl v přípravě této stavby být připomínkovan a odstraněn. Je zde možno vytvořit prostorovou rezervu pro případné prodloužení délky přechodnice v budoucnu. Jedná se o posun výhybky řádově v jednotkách metrů.</p> <p>Detailní řešení má vazbu na požadované polohy vjezdových návěstidel a situování trakčního dělení. Proto bude řešené až v dalším stupni projektové dokumentace.</p>
5	Z hlediska údržby i komfortu jízdy by bylo vhodnější navrhnout výhybky č. 1 – 3 s větším poloměrem odbočení, minimálně je nutné počítat s jazyky JPP.	Beňák	<p>Výhybka 1:12-500 umožňuje pojíždět odbočnou větev rychlostí 60 km/h při nedostatku převýšení pouze $l = 85$ mm. Je zde tedy dodržena limitní hodnota náhlé změny nedostatku převýšení.</p> <p>Štíhlejší výhybky budou prověřeny při případném zpracování přípravné dokumentace v návaznosti umístění trakčního dělení a návěstidel (stísněné poměry).</p>

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
6	Žst. Slavkov Var. K1+K2 Doporučujeme úpravu výhybky č. 3 na jednoduchou, nebo s větším poloměrem do koleje č. 2 s prověřením záboru pozemků.	Beňák	Řešení bylo upraveno náhradou transformované výhybky 1:14-760 za výhybku jednoduchou 1:12-500. Štíhlejší netransformovaná výhybka by znamenala prodloužení zhlaví a zkrácení užitečných délek, což je z pohledu nákladní dopravy nežádoucí. Snížení rychlosti z koleje č. 101 do koleje č. 2 z 80 km/h na 60 km/h není vzhledem ke vzdálenosti nástupních hran od krajní výhybky stanice nedostatkem řešení.
7	Žst. Bučovice Doporučujeme do oblouku R=1700 m v km 32,8-33,0 vložit alespoň minimální převýšení D=20 mm. Dojde ke snížení namáhání výhybek ve spojení.	Beňák	Již bylo diskutováno na při projednávání připomínek předchozího plnění. Minimální převýšení není akceptovatelné pro OŘ Brno.
8	Žst. Nesovice V případě nově budovano podchodu uvažujete ve všech variantách s jeho prodloužením i pod koleji č. 2 s vazbou na autobusovou zastávku a chodník.	Beňák	Již bylo diskutováno na při projednávání připomínek předchozího plnění. Zastávka nemá v systému IDS JMK význam.
9	Var. A, Ae, Be: V oblouku R=1200 m v koleji č. 2 by bylo vhodné doplnit krajní přechodnice a upravit návaznosti protisměrných oblouků pokud to nevyvolá zásahy do dalších SO nebo zábohy.	Beňák	Uvedená úprava vyvolá větší rozsah rekonstrukce koleje. Dále možno podrovnání prověřovat v přípravné dokumentaci.
10	Žst. Kyjov Upozorňujeme, že vzdálenost výhybek č. 23 a 24 od přejezdu je nedostatečná. Zejména u výhybky č. 23 není splněna podmínka pro vzdálenost svaru min. 1 m od přejezdu a bude docházet ke splavování nečistot do výhybky.	Beňák	Již bylo přepracováno na základě připomínky předchozího plnění. Poloha obou výhybek byla posunuta tak, aby byla dodržena vzdálenost nejbližší části konstrukce přejezdu od výhybky nejméně 1 m.
11	V kolejích č. 1 a 2 v km 62,231 – 62,389 by měly být vloženy krajní přechodnice.	Beňák	Bude posouzeno při zpracovávání přípravné dokumentace, kdy bude k dispozici geodetické zaměření kolejí.
12	Závěr Z pohledu údržby železničního svršku a spodku jsou varianty srovnatelné. V případě návrhu profilu V150 požadujeme důsledné prověření, zda dílčí úseky vyhoví zavedení rychlostního profilu s využitím nedostatku převýšení větším než 130 mm. Doporučujeme dále sledovat variantu Ae-K0e.	X	
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky (014) Zabezpečovací zařízení		Cipris, Cipris@szdc.cz , tel.: 972 741 041	
1	A Textová část 2 Obecné zásady návrhu 2. 2 Zásady návrhu investičních opatření Zabezpečovací zařízení U variant obecně nedoporučujeme změny zábrzdných vzdáleností v rámci jedné tratě TTP s odkazem na § 8 odstavce 1 Vyhlášky 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah. V reakci na připomínku uvádíme, že jedna změna možná je. Aby např. po snížení zábrzdné vzdálenosti z 1000 m na 700 m došlo v dalším traťovém úseku opět k jejímu zvýšení, je z našeho pohledu nepřijatelné.	Beňák	V celém úseku Blažovice – Veselí nad Moravou jsou navrženy zábrzdné vzdálenosti 1000 m. Jestliže v dokumentaci mylně zůstala o tomto nějaká nepravdivá informace z předchozích plnění, bude tato odstraněna.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
2	Ve variantách, resp. v úseku, kde se předpokládá nasazení systému ETCS doporučujeme umístit odjezdová, popř. cestová návěstidla cca 35 m od konce nástupiště (př. zast. Křenovice dolní n., ŽST Zbýšov, zast. Křižanovice, aj.). Tato vzdálenost bude ze strany provozovatele dráhy upřesněna při zpracování přípravné dokumentace.	Beňák Toma	Problematika bude otevřena při zpracovávání přípravné dokumentace.
3	3 Investice 3. 4 Varianta K1 Zabezpečovací zařízení Železniční stanice Křenovice horní nádraží V této variantě je přejezd v km 20,548 (PZZ – AC z roku 2006) ponechán se stávajícím PZZ, ale ve variantě K0 bude nahrazen novým PZS. Proč je to rozdílné? Provéřit, resp. upravit.	Toma	Proveřeno. Ve všech variantách bude ponecháno stávající PZZ.
4	Traťový úsek Blažovice – Křenovice horní nádraží km 17, 070 – km 20, 023 Uvedený úsek je popsán v textové části, není ale zakreslen ve výkresové části. Proč? Upřesnit, resp. Doplnit	Beňák	Uvedený úsek je obsažen ve výkresových přílohách B.3.1.1, B.3.1.2 a B.7.1.4.
5	B Výkresová část Zabezpečovací zařízení není ve výkresech: B 01 Přehledná situace, B 02 Situace v ortofotomapě, B 03 Situace v základní rastrové mapě, B 04 Podélné profily zakreslena a B 06 Situace dopadu do územního plánování, k této části se nevyjadřujeme. Obdobně toto platí pro výkresy B 05 Situace dopraven, kde jsou zakreslena a označena jen odjezdová, popř. vjezdová návěstidla.	X	
6	Výkresy B 07 Traťová schémata obsahují zákresy části SZZ, TZZ, a to jen hlavní návěstidla vč. km poloh. U výkresu č. B. 07-01-02 je mezi sudými odjezdovými návěstidly a prvním návěstidlem autobloku ve směru na Slavkov u Brna vzdálenost až cca 2300 m. Obdobně je to i na v. č. B 07-02-03, vzdálenost mezi odj. náv. L1 v ŽST Bučovice a prvním odd. návěstidlem na trati ve směru na Slavkov u Brna je 2020 m. Dle TNŽ 34 2620, čl. 4.5.1 se nedoporučuje, aby vzdálenost mezi návěstidly byla větší než 2000 m. Na výkresech č. B 07-02-02 a B 07-02-03 je navržen autoblok, vzdálenosti jednotlivých oddílových návěstidel jsou značně odlišné, a to od 2020 m až po 1010 m. Toto se opakuje na všech výkresech, kde je navržen autoblok. Jaký důvod k tomuto vede?	Beňák	Umístění návěstidel automatického bloku ve studii proveditelnosti je nutné brát jako velmi informativní. Do výkresů traťových schémat budou doplněna další návěstidla tak, aby zábrzdné vzdálenosti byly kratší. Přesné polohy návěstidel autobloku budou však určeny v navazujícím stupni projektové dokumentace s ohledem na požadavky dopravní technologie, zábrzdné vzdálenosti, rozhledové poměry, atp.
Sdělovací zařízení		Kolář, tel.: 972 244 342	
	Bez připomínek.	X	
Elektrotechnika a energetika		Tošovský, tel: 972 244 273	
7	Upozorňujeme, že trakční vedení nesplňuje parametry distribuční napájecí sítě, a proto není vhodné jako základní napájení netrakčních odběrů. Lze jej využít pouze jako náhradní napájení.	Toma	Bude opraveno. Jako 1. nezávislá přípojka napájení zabezpečovacího zařízení bude uváděna přípojka z veřejné sítě, jako 2. přípojka z trakčního vedení.
8	Do dálkové diagnostiky zahrnout i příslušnou částí rozvodu pro napájení zabezpečovacího zařízení (NZZ) ve smyslu předpisu SŽDC E8.	Olšan	Zpracováno.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)			Čtvrté dílčí plnění
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
9	Problematicku napájení trakčního vedení popisovanou ve studii je nutné koordinovat s ostatními zpracovávanými SP a připravovanými stavbami v této oblasti. Vlastní situování trakčních transformoven a spínacích stanic musí být ověřeno energetickými výpočty.	Podhradský	V průběhu zpracování studie jsou sledovány i ostatní ukončené nebo právě probíhající SP a stavby, které by mohly mít vliv na napájení řešené trati. Systém napájení trakčního vedení bude koordinován hlavně se stavbou Brno – Přerov a železničního uzlu Brno a bude také podložen energetickými výpočty.
10	Stanovisko k výběru varianty Platí stejné stanovisko, tzn., že při výběru varianty z našeho pohledu nesouhlasíme s více než jedním střídáním systému TZZ a upřednostňujeme jednotné TZZ v celém traťovém úseku, doplněné při použití autobloku (dále jen AB) přenosem kódu VZ. Při použití TZZ AH bude přenos kódu VZ taktéž v celém úseku (bez ohledu na traťovou rychlost). V případě, že v úseku s TZZ AH nebude rychlost vyšší než 100 km/h, je možné v těchto úsecích od přenosu kódu VZ upustit. Obdobně v rámci řešení úrovnových křížení, ať stávajících nebo nových, požadujeme při zpracování projektu přednostně řešit křížení tratě a pozemních komunikací mimoúrovňově, pokud uvedené křížení nelze zrušit.	X	
SŽDC, s. o., GŘ, Odbor strategie (026)			Křemen, kremen@szdc.cz , tel.: 972 235 641 Michalica, michalica@szdc.cz , tel.: 972 246 429
1	Technické řešení Varianta A-K0 musí být z pohledu návrhové rychlosti do 100 km/h včetně v celém traťovém úseku. V opačném případě musí dojít k nasazení ETCS. Doporučujeme snížit rychlost v úseku Bzenec - Veselí nad Moravou na hodnotu do 100 km/h včetně. Technické řešení doporučujeme ponechat beze změn s tím, že se rychlostní profil využije v případě budoucí dodatečné instalace ETCS.	Beňák	Zpracováno.
2	Část A1 - tabulka č. 6 - tabulka obsahuje dílčí výsledky, u ostatních dílčích plnění tato tabulka chybí - doporučujeme vypustit	Beňák	Zpracováno.
3	Část A1 - str. 16 poslední odstavec - nutno aktualizovat. Údaje ohledně SP ŽU Brno nejsou aktuální.	Beňák	Zpracováno.
4	V úseku Blažovice – Nesovice požadujeme důsledněji prověřit možnosti dodatečného zvýšení rychlosti i dodatečného zavedení rychlostního profilu pro nedostatek převýšení do 150 mm v úsecích, jejichž rekonstrukce proběhla v rámci stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo)“;	Beňák	Zde bude nutné spíše od návrhu rychlostního profilu I150 upustit, z důvodu v současnosti vloženého svršku S49.
4. 1	např. v km 31,101 – 32,318 lze i při parametrech GPK navržených v rámci výše citované stavby dosáhnout rychlosti v150 = 110 km/h místo navrhovaných 105 km/h;	Beňák	Viz odpověď výše.
4. 2	v km 34,326 – 36,634 lze i při parametrech GPK navržených v rámci výše citované stavby dosáhnout rychlosti v150 = 110 km/h, při úpravě převýšení ve dvou obloucích pak lze dosáhnout rychlosti v150 = 115 km/h místo navrhovaných 100 – 105 km/h;	Beňák	Viz odpověď výše.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
4. 3	jako nevhodné se jeví omezení rychlosti v přes ŽST Slavkov u Brna na rychlost $v_{130} = 80$ km/h, v ŽST Slavkov u Brna sice všechny vlaky zastavují, nicméně z dynamického grafu je patrné, že plynulost jejich jízdy je tímto rychlostním propadem zbytečně narušena (platí pro vjezdy a odjezdy směrem na Bučovice i Brno), využitím nedostatku převýšení do 150 mm by bylo možné tyto propady alespoň částečně eliminovat; v návrhu GPK výše citované stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo)“ má např. složený oblouk na brněnském záhlaví ŽST Slavkov u Brna poloměry 650/440 m, resp. 654/444 m, což při navrhovaném převýšení 72 mm umožňuje rychlost $v_{150} = 90$ km/h (v projektové dokumentaci výše citované stavby je navržena rychlost $v_{100} = v_{130} = 80$ km/h), v rámci řešené SP je však v tomto úseku navrženo dokonce snížení rychlosti na $v_{100} = 75$ km/h a $v_{130} = 80$ km/h;	Beňák	Ve stavbě „Odstranění propadu rychlosti...“ zde byla při realizaci úseku Blažovice – Slavkov u Brna vytvořena nevyhovující vzdálenost mezi přechodnicí a výměnový styk krajní výhybky (cca 6 m při strmosti vzestupnice $n = 6.37$ ‰). Při rekonstrukci žst. Slavkov u Brna je nutné tuto nevyhovující hodnotu odstranit. Přesunutím rychlosti 80 km/h do profilu v_{130} zde nedochází k jejímu absolutnímu snížení, jsou však respektovány normové hodnoty.
4. 4	jako nevhodné se jeví také ponechání rychlostního propadu přes již zrekonstruovanou ŽST Nesovice na $v_{100} = v_{130} = 90$ km/h, který rovněž narušuje plynulost jízdy vlaků, již při využití nedostatku převýšení do 130 mm by mělo být možné dosáhnout rychlosti 100 km/h, při které již k omezení plynulosti jízdy nedojde.	Beňák	Vyšší rychlost průjezdu žst. Nesovice byla prověřována. Jelikož by to znamenalo úpravy směrového vedení (prodloužení přechodnic) většiny oblouků, i těch, ve kterých jsou již vloženy výhybkové konstrukce, bylo zvýšení rychlosti provedeno pouze na rychlost 90 km/h.
5	S ohledem na výsledky ekonomického hodnocení variant Ae-K0e (ERR = 5,80 %) a ABe-K0e (ERR = 5,33 %) a návrh jejich řešení požadujeme hledat kompromisní variantu mezi dosud navrhovanými variantami Ae-K0e a ABe-K0e, ve které bude lépe využito směrového vedení tratě, ale zároveň nebudou v tak velké míře navyšovány investiční náklady kvůli stavbě přeložek např. v okolí ŽST Bzenec;	Beňák	Zcela nové varianty v této fázi zpracování studie proveditelnosti již není možné dále nově definovat. Jako reakce projektanta na negativní výsledky ekonomického hodnocení varianty Be vznikla varianta ABe s nižším rozsahem přeložek (Kyjov – Veselí nad Moravou). Ani tato varianta není však ekonomicky efektivní. Varianta ABe, která by obsahovala z varianty Be pouze úsek Kyjov – Bzenec, by umožňovala velmi malé zkrácení jízdních dob. Pouze do 0,5 min. Traťovou rychlost 140 km/h zde výrazně degraduje zastavení v zastávce Vracov. Na druhou stranu by byla takováto varianta o cca 200 mil. investičně náročnější. S ohledem na výsledky ekonomického hodnocení varianty Ae bohužel není možné doporučit zvýšení nákladů vlivem výstavby přeložek za cenu velmi malého zkrácení cestovních dob.
5. 1	např. v km 66,801 – 74,171 je ve variantě Ae navrhována pouze rychlost $v_{150} = 105$ km/h; ve variantě Be jak pak v tomto úseku díky lokáním přeložkám dosaženo rychlosti $v_{100} = 140$ km/h (rychlosti v_{130} a v_{150} nejsou uvedeny); domníváme se, že jako kompromisní řešení lze v uvedeném úseku navrhnout rychlost 120 km/h (pravděpodobně jediným omezujícím místem, které by bylo nutné řešit, je oblouk o poloměru 480 m cca v km 69,5);	Beňák	Domnívám se, že uvedenou drobnou přeložku je možné v přípravné dokumentaci realizovat i v případě, že v této studii proveditelnosti zvítězí varianta Ae. S ohledem na dosavadní výsledky ekonomického hodnocení však nedoporučuji investiční náročnost stavby jakkoli zvyšovat.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
5. 2	v km 78,813 – 84,579 pak lze rychlost 160 km/h dle varianty Be dosáhnout bez nutnosti budovat přeložky.	Beňák	Jelikož je ve variantách Be a ABe v první části úseku Bzenec – Veselí nad Moravou navržena přeložka, která rychlost výrazně zvýší z 80 km/h na 150 km/h, je druhá směrově příznivá část úseku navržena na rychlost 160 km/h. Ve variantě Ae je v první části úseku navržena pouze rychlost 90/95/100 km/h, z toho důvodu je v také v druhé směrově příznivější části navržena rychlost pouze 120 km/h, přestože by zde bylo možné navrhnout rychlost vyšší. Do hlavní textové části A.1 bude do kapitoly 3. 1. Definice variant technického řešení u popisu varianty Ae doplněna informace, kolik by činila úspora, kdyby byla v tomto úseku rychlost zvýšena na 160 km/h (35 s).
6	Dopravní technologie V zadání bylo vyžadováno sestavení síťové grafiky pro řešenou oblast. Ve studii tato část chybí – požadujeme doplnit	Beňák	Síťová grafika je k dispozici v příloze A.3 na stránkách 76-79.
7	Přepravní prognóza Část A1 - kapitola Přepravní prognóza - Výběr železničního dopravce – požadujeme vypustit tuto kapitolu. Záměr JMK byl pouze výhledový záměr. S ohledem na termín spuštění provozu (12/2016) se jeví tento záměr jako nedosažitelný.	Melzer	Bude opraveno dle návrhu Kordisu: "Nejpozději na konci roku 2019 bude muset Jihomoravský kraj přistoupit k uzavření nové smlouvy o veřejných službách na zajištění regionální železniční dopravy".
8	Část A1 - odstavec 1.4. - není zřejmé, z čeho vycházejí jízdní doby automobilů – požadujeme doplnit způsob výpočtu jízdních dob. U ostatních dopravních prostředků je nutné doplnit, odkud jízdní doby pochází. (předpoklad JŘ ke konkrétnímu datu platnosti – tuto skutečnost uvést). Dále uvádět počty spojů BUS za hodinu, nebo uvést k jakému časovému intervalu se vztahují.	Melzer	Zpracováno.
9	Část A1 - tabulky 1 až 6 - je v jízdních dobách uvažován vliv kongescí při jejich výpočtu?	Melzer	Ano.
10	Část A4 - kapitola 2.1. makroekonomické ukazatele – aktualizovat údaje k roku 2014. Uváděné údaje budou v době odevzdání již 3 roky zastaralé.	Melzer	Zpracováno.
11	Část A4 - kapitola 3.3. – doplnit k jakému JŘ se vztahují jízdní doby a počty spojů	Melzer	Bude doplněno K JŘ 2014/15.
12	Ekonomické hodnocení Je nutné doplnit na CD s uzavřenou verzí studie otevřenou tabulku ve formátu MS Excel.	Beňák	Zpracováno.
13	Formální chyby A04 - Prognóza - str. 18 oprava překlepu IDS JMD na IDS JMK	Melzer	Zpracováno.
14	Nahradiť v rámci celé SP sousloví "křižovací místo" používat ustálený odborný výraz "místo křižování"	Beňák	Prosím o doplnění normy či předpisu, kde je toto slovní spojení ukotveno. Jinak nezpracováno.
15	A01 - Seznam zkratk - NPP - národní přírodní památka	Beňák	Zpracováno.
16	A01 - Seznam zkratk - Nepoužívat stejnou zkratku u více rozdílných názvů - PS - projekt stavby i památný strom	Beňák	Zpracováno.
OŘ Brno SBBH		Benc, Benc@szdc.cz , tel: 972 626 021	
1	Předložená studie se problematikou Pozemních objektů dotýká okrajově a v textové části A02 popisuje pouze výčet nových pozemních objektů. Počet těchto objektů je podřizen	X	

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
	koncepčnímu řešení jednotlivých variant a má tedy minimální dopad na výběr varianty. Ve výkresové části tyto objekty nejsou zpracovány.		
2	Ať bude přijata kterákoli z variant, požaduje SBBH, aby ze všech dále nepotřebných objektů - stavědel, hlásek, apod. byly vymístěny veškeré technologie a tyto objekty byly v rámci stavby zdemolovány.	X	
3	V rámci architektonického a stavebního řešení pak požadujeme volit maximálně odolné materiály, které budou vyžadovat minimální údržbu. Nesouhlasíme s tím, aby v neobsazených zastávkách byly zřizovány přístřešky a výstupní objekty se skleněnými výplněmi. V žst požadujeme skleněné prvky omezit na nezbytně nutnou míru a na vodorovných a šikmých plochách se jim vyhnout úplně (tyto plochy jsou v podstatě nečistitelné a navíc nejvíce trpí usazováním nečistot). Součástí řešení pak musí být i vybavení mobiliářem - lavičky, koše na tříděný odpad, nástěnky pro jízdní řády, boxy na posypový materiál apod.	X	
4	Bezbariérové přístupy požadujeme řešit přístupovými chodníky a rampami. Výtahy navrhovat omezeně pouze v případech, že díky stávajícím stísněným poměrům neexistuje jiné řešení.	X	
SMT		Kácal, tel: 724 221 023	
5	Mostní objekty - Je třeba upozornit, že hodnocení stavebního stavu mostních objektů dle předpisu SŽDC S5, nezohledňuje jejich současné a již vůbec ne budoucí užité vlastnosti (zatížitelnost, přechodnost, prostorové uspořádání, životnost a soulad s platnými normami). U objektů starších než 50 let je třeba uvažovat s jejich rekonstrukcí, přestavbou. Navrhování sanací bez známosti výsledků stavebně technického průzkumů a přepočtu je nevhodné. Vždy je třeba provést i posouzení potřebnosti stávajících mostních objektů. U všech propustků postavených před rokem 1997 je třeba uvažovat s jejich rekonstrukcí s ohledem na možné požadavky orgánů státní správy, samosprávy i soukromých osob a nové legislativy v oblasti vodního hospodářství (zlepšení odtokových poměrů, ochrana před povodněmi a záplavami). Vzhledem k reálným nápravovým silám trakčních vozidel elektrické trakce je třeba, aby byl požadavek na přechodnost stávajících mostních objektů zvýšen z TZZ C3 na D4 s přidruženou rychlosti odpovídající NTR v daném úseku. Nové mostní objekty je třeba navrhovat na zatížení dle platné legislativy. Úsek trati do Nesovic je, z pohledu mostů, poněkud podceněn. Ponechání např. ocelových mostů s mostnicemi bude činit problémy, jelikož tyto jsou většinou navrženy pro zatížení zatěžovacím vlakem s nápravovým tlakem 20t. Při stavebních úpravách v rámci "Odstranění propadu se nauvažovalo s budoucí elektrifikací a použitím hnacích vozidel el. trakce, která jsou sice zařazena do TTZ C3, ale jejich nápravové síly jsou vyšší než u původního návrhového zatížení, což má negativní dopad právě na krátké nosné prvky. Tyto objekty rovněž nabyly posuzovány na únavu. Bezbariérové přístupy je třeba přednostně navrhovat bez potřeby technologických zařízení, tedy pomocí ramp a přístupových chodníků. Podchody pod hladinou podzemní vody je třeba navrhnout s hydroizolační vanou.	Beňák, Hanák	S ohledem na výsledky ekonomického hodnocení není možné rozsah rekonstrukce infrastruktury dále navyšovat. Zásahy do objektů v úsecích Slavkov u Brna – Nesovice měli být provedeny již ve stavbě „Odstranění propadu rychlosti...“, která sama o sobě z velké části vyčerpala ekonomicky vyčíslitelné benefity stavby, kterou se zabývá tato studie. Nové elektrické jednotky s distribuovaným pohonem disponují mnohem menšími nápravovými tlaky než stávající dožité jednotky řady ř. 560. V této fázi návrhu jsou bezbariérové rampy navrženy pouze na nové zastávce Bzenec střed. Domnívám se, že navrhovat infrastrukturu především z pohledu bezúdržbového správcovství na úkor zhoršení přístupových vzdáleností a tedy celkového času přepravy cestujících je cesta špatným směrem.
6	PHO - při návrhu PHO je třeba postupovat v souladu s platnou legislativou (včetně ustanovení Vyhl. 268/2009 Sb.)	Beňák	Bude zohledněno v navazující projektové přípravě stavby.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
7	Kabelové trasy - V souladu s čl.9.8 ČSN 736301 požadujeme, aby kabelové trasy byly navrhovány mimo mostní objekty. V případě objektů, které neodpovídají platným normám (předpisům), je třeba tento požadavek považovat za zásadní.	Beňák	Bude zohledněno v navazující projektové přípravě stavby.
8	Stanice - Návrhy redukce rozsahu kolejí v žst. mohou ve svém důsledku způsobit menší konkurenceschopnost železnice na dopravním trhu. Nelze opomíjet ani potřebu ploch a kolejí pro stavební údržbu trati.	Beňák	Ve všech stanicích je zachována možnost nakládky a vykládky vozových zásilek.
9	Varianty: Kladné stanovisko nemůžeme vydat k žádné z variant, která navrhuje z důvodu příznivějšího výsledku ekonomického hodnocení srušení jedné z traťových kolejí nebo jednokolejnou přeložku stávajícího dvojkolejného úseku. Přeložku stávající dvojkolejné trati je třeba navrhnout jako dvojkolejnou.	X	
10	Křenovická spojka – jsme zásadně pro jižní variantu. Křenovická spojka (severní varianta) – navržený poloměr (210m) a umístění mostní estakády v něm je nevhodné. BK v malém poloměru vyžaduje nesmírně nákladné úpravy založení mostního objektu a jeho nosné konstrukce. Je třeba posoudit, zda investiční náročnost takového návrhu a následná náročná údržba nebude vyšší než výkup nemovitostí, který by vyžadoval návrh severní trasy s výhodnějším směrovým řešením. S touto variantou zásadně nesouhlasíme.	X	
11	Brankovický tunel – Z důvodu výrazného zkrácení délky a zmenšení spádů v úseku mezi žst. Nesovice a žst. Nemotice a tím i zkrácení jízdní doby, byl tunel navrhován jak při stavbě tratě (1887), tak i při jejím zdvojkolejnění (1938). Vzhledem k tomu, že je navržen tunel delší než 350m, bude nutno uvažovat s náročnými protipožárními opatřeními, která mohou výstavbu značně prodražit. Jednotková cena (Kč/m) může být paradoxně vyšší než při stavbě tunelu pro dvě koleje (2 trouby vedle sebe) nebo při volbě delšího jednokolejného tunelu. Z hlediska provozního je určitě výhodnější mít dva jednokolejné tunel spojené (záchrannými propojkami) než jednokolejný tunel s paralelní záchrannou chodbou nebo záchrannou šachtou. V každém případě doporučujeme, aby tunel byl navržen a proveden pro dvě koleje, i v případě, že by měl být po část životnosti stavby provozován jako jednokolejný.	Beňák	Varianty zjednotkování byly po všech stránkách zamítnuty.
SSZT Brno		Mollinová, tel: 724 110 851	
12	V textu části A.2 Technické řešení jsou provedeny úpravy - jsou opraveny typy stávajících sdělovacích a zabezpečovacích zařízení i s ohledem na realizaci investiční akce - Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice(mimo) - Nesovice, která byla aktivována v 11/2015 - viz níže.	Toma	Zpracováno.
13	<u>Zabezpečovací zařízení:</u> část 1. Výchozí stav Traťový úsek Sokolnice-Telnice – Křenovice h.n. V mezistaničním úseku Sokolnice-Telnice – Křenovice h. nádr. je v činnosti zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620, automatické hradlo AH88A s počítači náprav typu ACS 2000, bez oddílových návěstidel.	Toma	Zpracováno.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
14	Traťový úsek Slavkov u Brna – Bučovice V mezistaničním úseku Slavkov u Brna – Bučovice je v činnosti zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620, hradlový poloautomatický blok. Přejezdy P7911, P7913 a P7914 opravit na PZS 3SBI.	Toma	Zpracováno.
15	ŽST. Bučovice Ve stanici Bučovice je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620, elektromechanické (rok výroby 1939, upraveno v roce 2010) se světelnými návěstidly a dvěma závislými stavědly. Volnost kolejí je zjišťována pohledem do kolejiště na úsek koleje, nikoliv izolovanými styky nebo počítači náprav.	Toma	Zpracováno.
16	ŽST Nesovice Opravit kilometráž přejezdu P7924 na nemotickém zhlaví na km 40,189.	Toma	Zpracováno.
17	Traťový úsek Nesovice – Nemotice V mezistaničním úseku Nesovice – Nemotice je v činnosti zab. zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620, hradlový poloautomatický blok. Přejed pro pěší P7925 je zabezpečen PZS 3SBI typu AŽD-71 a pouze s počítači náprav, to samé je třeba opravit i u přejezdu P7926.	Toma	Zpracováno.
18	Traťový úsek Kyjov – Nemotice V tomto mezistaničním úseku je v činnosti také zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620, reléový poloautomatický blok. U přejezdu P7928 odstranit „a ovládním“. Přejezd P7929 je zabezpečen PZS 3SBI s kolejovými obvody KO 2796. KO 2796 je třeba opravit i u přejezdů P7930 a P7931.	Toma	Zpracováno.
19	část 3. Investice ŽST Křenovice h. n. (varianta K1) Proč by měl být přejezd P7186 v obvodu stanice nahrazen novým PZS kategorie PZS 3SBI, když dnes je PZS 3ZBI. Následuje zmínka o dovybavení přejezdů v intravilánu signalizací pro nevidomé, přejezd P7909 je touto signalizací již vybaven.	Toma	Zpracováno.
20	Žst. Bučovice (společné řešení variant km 24,020 – km 39,101) V obvodu stanice se nachází dva přejezdy a u obou je navrženo nahrazení novým PZS kategorie PZS 3SBI. Z jakého důvodu je toto navrženo, když již dnes mají oba přejezdy závory. Dovybavení signalizací pro nevidomé nebude potřeba u přejezdu P7918 nebude potřeba, přejezd je signalizací již vybaven.	Toma	Zpracováno.
21	Sdělovací zařízení: část 1. Výchozí stav ŽST Křenovice horní nádraží Opravte rozhlasové zařízení, nachází se zde DCOM RU-IP-60, které bylo instalováno v roce 2015. Doplňte, že je ve stanici instalováno informační zařízení informační zařízení typu INISS – aktivace v roce 2015.	Skoták	Zpracováno.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
22	ŽST Slavkov u Brna Opravte u stávající metalické kabelizace, že je přivedena k VTO u vjezdového návěstidla S, nikoliv k oběma návěstidlům. Pro informování cestujících je používáno rozhlasové zařízení DCOM RU-IP-60, které bylo instalováno v roce 2015. Odstraňte, že je ve stanici instalováno zařízení EPS s ústřednou LITES MHU 109 a dále, že se zde nenachází informační zařízení a přenosový systém SDH. Ve stanici je instalováno informační zařízení informační zařízení typu INISS – aktivace v roce 2015.	Skoták	Zpracováno.
23	ŽST Bučovice Opravte rozhlasové zařízení, nachází se zde DCOM RU-IP-60, které bylo instalováno v roce 2015. Odstraňte zmínku, že je ve stanici k dispozici systém EZS GALAXY 128 z roku 2007 a dále, že se zde nenachází informační zařízení a přenosový systém SDH. Ve stanici je instalováno informační zařízení informační zařízení typu INISS – aktivace v roce 2015.	Skoták	Zpracováno.
24	část 2. Obecné zásady návrhu Typizované vybavení železničních stanic a zastávek sdělovacím zařízením Požadujeme instalovat systém DDTS ŽDC v rámci celého dotčeného úseku tratě. Dále požadujeme zahrnout sdělovací zařízení, tj. rozhlasové zařízení, systémy EPS, ASHS, EZS železničních stanic a zastávek do tohoto systému DDTS ŽDC.	Skoták	Se zavedením systému DDTS SŽDC podél dotčeného úseku železniční trati je v rámci předmětné studie proveditelnosti (SP) počítáno (viz kapitola SP „Zásady návrhu investičních opatření, Sdělovací zařízení“)
ST Brno		Křemen, tel.: 972 626 036	
25	Ve variantě K1 výkres B0502 Požadujeme zvážit u výhybky č. 9 záměnu konstrukce 1:7,5-190 za 1:9-190, výhybka je podobné cenové relace, ale lepší konstrukce.	Beňák	Zpracováno.
26	Ve variantě K2 výkres B0402: V km 23,850 je navržen údolnicový výškový oblouk. Ten se nachází cca 2 m pod stávajícím terénem, není patrné, jak bude z tohoto místa odvedena voda.	Beňák	Voda z tohoto místa bude odvedena příkopem nebo kanalizací ve sklonu proti smyslu sklonu předchozího úseku v délce cca 100 m.
27	Výhybna Zbýšov výkres B0501: Ve třetí koleji je v km 21,889 - 22,138 navržen oblouk s převýšením 48 mm. Oblouk však přímo navazuje a prochází okolo nástupiště č. 2. Lze tedy předpokládat, že veškeré vlaky zde budou stát nebo se pohybovat malou rychlostí. Navrhujeme tedy zkrátit délku rychlosti 90 km/h a to tak, že od ZV2 - km 21,889 rychlost 90km/h, km 21,889 - KV1 rychlost 60 km/h.	Beňák	Zpracováno.
SEE, ST Břeclav, Řízení provozu			
	bez připomínek		

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
Ministerstvo dopravy		Minář, ludek.minar@mdcr.cz , tel.: 225 131 623	
0	<p>V předchozím odevzdání jsme požadovali, aby zpracovatel oslovil dopravce se žádostí o provozní náklady v souladu s Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury (Věstník dopravy číslo 11/2013). Ačkoliv zpracovatel toto akceptoval (viz vypořádání 5. připomínky MD ke 3. dílčímu plnění), v dokladové části není doloženo, zda byli dopravci osloveni a jestli provozní náklady zaslali. V případě, že dopravci ani osloveni nebyli, nedodržel zpracovatel postup daný Prováděcími pokyny.</p> <p>Pro výpočet provozních nákladů je používána zastaralá metodika SŽDC z roku 2009. Provozní náklady vypočtené z této metodiky však vycházejí z provozních nákladů těžkých a technicky překonaných vícesystémových lokomotiv, byť se na trati očekává provoz lehkých moderních jednotek.</p> <p>Z výše uvedených důvodů se domníváme, že uvažované náklady na provoz vlaků v této studii významně ovlivňují celkové ekonomické výsledky.</p>	Krupička	<p>Problém s posuzováním provozních nákladů provozovatelů železniční dopravy je dlouhodobý. Metodický postup uvedený v platných prováděcích pokynech není prakticky zcela použitelný, konečnou to bylo předmětem jednání i u této SP. V prováděcích pokynech jsou uvedeny pouze hodnoty pro elektrickou trakci, převzaté z metodických pokynů z roku 2009. Jedná o sazby ČD z roku 2003 používané pro ocenění pronájmu vozidel (na hodiny, resp. dny). Používat je s pouhým inflačním přepočtem na cenovou úroveň 2019 (navíc za zcela jiným účelem), bez jakékoli další aktualizace či kalibrace, považujeme za problematické, neboť takové sazby mohou být snadno zpochybněny jako neobjektivní (biased).</p> <p>Vzhledem ke všem těmto aspektům bylo na jednání konaném dne 23. 6. 2015 dohodnuto (se souhlasem Ing. Heinišové jakožto zástupce zadavatele) využít prozatím metodické sazby z roku 2009, které v současné době představují prakticky jediný ucelený soubor nákladových sazeb pro různé druhy vlaků a trakce, byť časově neaktuální, s tím, že tyto náklady budou řešeny separátně mezi SŽDC a MD. Má-li MD ČR k dispozici novější a přesnější sazby těchto nákladů, rádi je do SP doplníme.</p> <p>Závěrem k tomuto bodu uvádíme, že striktní dodržení metodického postupu, jak jej MD ČR požaduje, znamená nemožnost zohlednit ve SP provozní náklady na provozování vlakové dopravy, což v konečném důsledku znamená nemožnost jejího dokončení. Pokud na tomto postupu MD ČR trvá, žádáme o dodání potřebných relevantních podkladů, které umožní srovnat efektivnost provozování vlakové dopravy podle různých parametrů (typ souprav, počet náprav, trakce apod.).</p> <p>Zmíněný požadovaný postup jsme dodrželi – s výsledkem uvedeným v kapitole 5.1 ekonomického hodnocení SP. Dopravce (ČD, a.s.) nám sdělil, že se jedná o obchodní údaje, které nelze poskytnout.</p>
1	<p>Průřezově je ve studii proveditelnosti špatně popsána varianta ABe. Pro lepší orientaci v textu a ve výkresech požadujeme doplnit ve výčtu variant i variantu ABe.</p>	Beňák	<p>V hlavní části studie A.1 je v kapitole 3. Varianty definováno:</p> <p>Kombinovaná varianta AB</p> <p>„Varianta kombinovaná je definovaná variantou Ae v úseku Nesovice – Kyjov a variantou Be v úseku Kyjov – Veselí nad Moravou (mimo).“</p> <p>Ve výkresové části jsou potom k dispozici rozkresleny varianty Ae i Be. Není důvod studii doplňovat o další výkresy, zejména když například u situací v rastrové základní mapě je rozhraní jednotlivých výkresů právě žst. Kyjov.</p>

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
2	Část A.1, str. 11 – 12, tabulky současných cestovních dob: Ve sloupci četnost nabídky dochází k nesrovnalostem mezi počtem vlaků za hodinu a taktem uvedeným v závorce. Požadujeme tento nesoulad opravit.	Beňák	Zpracováno.
3	Část A.1: do kapitoly č. „6. Závěry a doporučení“, požadujeme zpracovat závěrečnou srovnávací analýzu všech variant a jejich dosažených výsledků. Výsledky analýzy by měly poskytnout jednoznačný a přehledný podklad pro efektivní projektové posouzení výsledků studie. Na základě takto provedeného transparentního hodnocení lze vybrat tu nejlepší variantu řešení projektu. Požadujeme, aby výsledky srovnávací analýzy zohledňovaly zejména základní obecné cíle projektu, které jsou stanovené a uvedené v kapitole č. „1. 5. Cíle studie proveditelnosti“. Požadujeme tedy, aby jednotlivé cíle byly k jednotlivým dosaženým výsledkům objektivně ohodnoceny váhovým kritériem. Lze navázat na již zpracované výsledky uvedené v tabulkách na str. 46 až 50.	Beňák	Do kapitoly 6. Závěry a doporučení bude doplněno závěrečné vyhodnocení jednotlivých variant. Již zpracované výsledky v tabulkách, které vyhodnocují jednotlivé oblasti, budou doplněny o vyhodnocení splnění cílů projektu.
4	Část A.3, tabulka 23: U linek S1 a S6 je uveden výkon jednotky Desiro ML 1x1100 kW, u linky R6 2x1100 kW. Výkon na jednotku hmotnosti je však uveden v obou případech stejný. Žádáme opravu.	Beňák	U hodnot 2x je míněno spojení dvou jednotek. Výkon na jednotku hmotnosti by měl zůstat stejný. Chyba tabulky je v celkové hmotnosti vlaku. Zpracováno.
5	Část A.7, podkapitola Úspora provozních nákladů v silniční dopravě: nejsou uvažovány úspory času v silniční dopravě u variant, kde je navrženo mimoúrovňové křížení silnice s tratí. (opakovaná připomínka)	Krupička	Časové úspory silničních vozidel na železničních přejezdech nespádají do úspor provozních nákladů, nýbrž ostatních přínosů. Oba přejezdy s významnější intenzitou silniční dopravy, kterých se náhrada mimoúrovňovým křížením týká, se nacházejí v intravilánu obce (km 73,512 v obci Vlkoš), nebo na jejím okraji (km 79,390 v obci Bzenec). Možnost časových úspor provedeme a do Studie doplníme, třebaže půjde spíše o doplňkové přínosy. Hlavním ekonomickým přínosem mimoúrovňových křížení tak zůstává zvýšení bezpečnosti, které je v SP zohledněno.
6	Část A.7, tabulky 92 a 101: Není zřejmé, proč je v tabulkách uvedena odlišná cenová úroveň, když ve zbytku studie je jako výchozí uvažována cenová úroveň roku 2019. Žádáme zkontrolovat související výpočty, zdali nevychází ze špatné cenové úrovně.	Krupička	Jedná se o překlep, hodnoty koeficientů jsou vypočteny správně pro cenovou úroveň 2019, což je uvedeno i v uvozujícím textovém komentáři. Tuto skutečnost lze ověřit i z CBA tabulek.
7	Část A.7, kapitola Náklady provozovatele drážní dopravy: Požadujeme uvádět v záhlaví tabulek výpočtů nákladů na zaměstnance vlakových čet alespoň označení linky vlaku pro vyšší přehlednost. Některé sloupce vykazují jízdní doby, u kterých není zřejmé jejich přiřazení k vlakům z GVD.	Krupička	Označení linek do tabulek doplníme (jednotlivé sloupce odpovídají sloupcům tabulek s parametry pro výpočet poplatku za použití dopravní cesty). Jízdní doby jsou vypočteny jako průměry jízdních dob v obou směrech.
8	Část A.7, kapitola Úspora provozních nákladů v silniční dopravě: Žádáme uvedení zdroje o průměrné obsazenosti IAD a autobusu. Hodnoty se zdají být příliš vysoké v porovnání s hodnotami vyskytujícími se v jiných studiích proveditelnosti modernizace železniční infrastruktury.	Krupička	Hodnoty jsou převzaty z Prováděcích pokynů pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů silničních a dálničních staveb vydaných ŘSD. Dle domluvy ve výpočtech zohledníme údaje o obsazenosti použité v dopravním modelu.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)			Čtvrté dílčí plnění
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
9	CBA tabulky EA: Není zřejmé, z čeho vychází vyčíslení zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. V tabulkách také chybí přepočet do cenové úrovně roku 2019.	Krupička	Metodický zdroj je uveden v kapitole 5.4 ekonomického hodnocení – jedná se o Pokyny pro stanovení přínosů ze zabezpečení železničních přejezdů vydané SŽDC v roce 2013. Přepočet na cenovou úroveň 2019 je proveden pomocí inflačních koeficientů uvedených v CBA tabulkách.
10	CBA tabulky EA, Úspory v silniční dopravě: není zřejmé, proč v tabulkách 4.5.a a 4.5.b dochází k meziročnímu nárůstu přepravního výkonu u IAD a BUS i o více jak 75 %. Standardně mívají tyto hodnoty jen menší odchylky v řádech jednotek procent. Tyto hodnoty dále ovlivňují ostatní výpočty. U převedené dopravy jsou taktéž nekonzistentní hodnoty. Požadujeme vysvětlit tyto nesrovnalosti.	Melzer	Tento růst má určitou setrvačnost od realizace projektu. K plné adaptaci dochází až po cca 5 letech od realizace stavby.
11	Ze SP není zřejmé, zdali bylo skutečně prověřeno, že úpravami trati a změnou dopravního konceptu nedojde k úsporám v nákladní dopravě, například díky efektivnějšímu oběhu náležitostí.	Beňák, Krupička	V závěru přepravní prognózy se uvádí, že „z hlediska nákladní dopravy se neočekávají výrazné přínosy. Vývoj přepravní zátěže bezprojektového a projektových stavů bude totožný“. Dle současného grafikonu (platného od 13. 12. 2015) jsou na posuzované trati provozovány 2-3 páry (liší se podle úseků) pravidelných nákladních vlaků. Za těchto okolností lze v CBA analýze zohlednit pouze úspory emisí v důsledku elektrizace, případně též úspory provozních nákladů hnacích vozidel, což do Studie doplníme.
12	Výkresová část, GVD 9-1: u průjezdu vlaku Pn stanicí Slavkov u Brna nesouhlasí minutové údaje s čarou vlaku.	Beňák	Zpracováno.
KORDIS JMK			Novák, knovak@kordis-jmk.cz , tel.: 543 426 653
1	A 01 Úvod, shrnutí, závěry Varianta ABe je jen jednou z možných kombinací variant Ae a Be. Úsek Kyjov – Veselí nad Moravou je posuzován jako celek, přičemž k výraznému propadu rychlosti dochází pouze v úseku Kyjov – Bzenec, zatímco v úseku Bzenec – Veselí nad Moravou problém s propadem rychlosti není a rozdíl investičních nákladů mezi var. Ae a Be je zde velmi výrazný. Na str. 28 se uvádí, že v úseku Kyjov – Vlkostvín jsou investiční náklady var. Be nižší než investiční náklady var. Ae. Doporučujeme proto, aby v úseku Kyjov – Vlkostvín byla realizována varianta Be.	Beňák	V úseku Kyjov – Vlkostvín jsou u varianty Be nižší projektové náklady z toho důvodu, že je kratší vlivem prodloužení stanice Vlkostvín. Ve výsledku jsou projekční náklady varianty Be v úseku Kyjov – Vlkostvín včetně železniční stanice Vlkostvín vyšší. V tomto úseku však nedochází k žádné úspoře cestovních dob u varianty Be oproti variantě Ae. Dále viz odpověď na připomínku č. 5 SŽDC, GR 026.
2	Na str. 42 (a v dopravní technologii na str. 60) se předpokládá vedení všech vlaků nákladní dopravy v celé trati i po elektrizaci v dieselové trakci (Mn lok. ř. 742, Pn 2 x 742). V nákladní dopravě pak investice nepřináší prakticky žádné efekty. Domníváme se, že nic nebrání vedení Pn vlaků v elektrické trakci a v případě Mn vlaků relace Brno-Maloměřice – Kyjov – Otrokovice (82430 / 82431) je možné jejich vedení v el. trakci v úseku Brno-Maloměřice – Kyjov. V Kyjově i v současné době předpokládá SJŘ přepřah.	Beňák	Trasy těchto vlaků jsou kresleny pro méně příznivou situaci, kdy nákladní vlaky budou taženy méně výkonnými dieselovými současnými lokomotivami. Z hlediska úspory investičních nákladů rovněž nebyl rekonstruován a elektrizován úsek Bzenec – Moravský Písek. Vlaky <u>Mn 82430/82431</u> relace Otrokovice – Kyjov – Brno-Maloměřice a zpět v úseku Kyjov – Brno-Maloměřice a vlak <u>Pn 66263</u> relace Jestřebí – Kyjov budou ve variantách elektrizace vedeny <u>v elektrické trakci</u> .

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
3	A 02 Technické řešení Z hlediska účelného vedení linky S2 (budoucí linky S1) jakož i z hlediska budoucího záměru Severojižního diametru je podstatné vedení linky do regionálního centra, jakým nesporně je Slavkov, nikoliv Křenovice nebo Sokolnice – mj. z důvodu alespoň částečného vyrovnaní zásadního rozdílu mezi zatíženým a jalovým směrem (s odstupem největšího mezi brněnskými radiálními). Přestože se tedy dle závěrů předložené studie proveditelnosti jeví záměr Křenovické spojky jako neefektivní, bude jej nutno v dlouhodobém horizontu i nadále sledovat. Žádáme proto, aby technické řešení stanice Slavkov a polohy traťových kolejí v prostoru budoucích odboček Podvrbí a Mlýnská umožnily pozdější výstavbu spojky bez zbytečných zásahů do nově vybudované infrastruktury.	Beňák	Návrh řešení žst. Slavkov pro variantu elektrizace K0e umožní budoucí rozšíření infrastruktury v případě dodatečného vybudování Křenovické spojky. V úseku Blažovice – Slavkov u Brna rekonstrukce koleje ve variantě K0e navržena není. Úpravy stávající koleje vlivem vložení odboček jsou však minimální.
4	A 03 Dopravní a provozní technologie Žádáme o doplnění konstatování, že výh. Zbýšov umožní nulovou symetrii na lince S2 (budoucí S1) i bez realizace Křenovické spojky.	Beňák	Zpracováno.
5	A 04 Prognóza přepravních proudů Údaje o současné intenzitě přepravních proudů od ČD (obr. 9, 10, 11, pravděpodobně i tab. 1) jsou uvedeny za průměrný den, kdežto obdobné údaje od Kordis (obr. 23) se týkají pracovních dnů. To platí pravděpodobně i pro obr. 22, 24 a 26 (zdroj SLDB). Následkem nejednotnosti může dojít v dopravním modelu ke zkreslení.	Melzer	Cesty za prací a do škol jsou v modelu poptávky doplněny o cesty nepravidelné, ke zkreslení tak nedochází. Viz kap. 3.13 Metodika PP odst. 4.
6	Údaje o autobusových linkách IDS JMK (str. 17 – 23) je vhodnější uvádět dle provozního číslování. V IDS nezáleží na tom, který dopravce linku provozuje, jestliže jde stále o jednu a touž linku. Navíc v případě Sokolnic, Újezda a Chrlíc je provozní číslování v dokumentaci použito.	Melzer	Bude opraveno.
7	Str. 17 – 23: Chybí údaje o autobusových návaznostech v Křenovicích hor.n., Křižanovicích, Marefách, Nesovicích a Nemotících.	Melzer	Analýza je provedena pro významné stanice s denním obratem přesahujícím 400 cestujících.
8	Str. 24: Počet spojů na lince 106 je 20 párů, nikoliv 30 párů. Linka 830 se nachází na Znojemsku a je uvedena omylem. Naopak nejsou uvedeny dálkové linky na směru Brno – Slavkov – Bučovice – Nesovice – Uherské Hradiště.	Melzer	Bude opraveno.
9	Str. 33: Bod 3.11. o výběrovém řízení na žel. dopravce žádáme upravit ve smyslu, že „nejpozději na konci roku 2019 bude muset Jihomoravský kraj přistoupit k uzavření nové smlouvy o veřejných službách na zajištění regionální železniční dopravy.“	Melzer	Bude opraveno.
10	Str. 35, obr.34: Trati Kyjov – Mutěnice a Uhřice – Ždánice jsou zrušeny a sneseny.	Melzer	Bude opraveno.
11	Str. 43, 44, tab. 6, obr. 40: K posuzovaným novým zastávkám: Černovický hájek: shodujeme se s negativním názorem projektanta.	Melzer	Posouzení zastávek na trati 300 je pouze informativní, dále neuvažováno.
12	Brněnské Ivanovice: domníváme se, že projektant podcenil význam vazby s městskou dopravou, kdy železnice nabídne jednak rychlejší spojení Tuřan s centrem města (byť s přestupem) a jednak bude možno železnici využít i pro cesty z venkova do Tuřan a do zóny kolem OD „Makro“.	Melzer	Posouzení zastávek na trati 300 je pouze informativní, dále neuvažováno.

SP Veselí – Blažovice (-Brno)		Čtvrté dílčí plnění	
Č.	Připomínka	Projektant	Reakce projektanta
13	Holásky: domníváme se, že vzhledem k nutnosti zachování atraktivních cestovních dob je možno zřídit buď zastávku Brněnské Ivanovice nebo zastávku Holásky. V tomto výběru upřednostňujeme zřízení zastávky Brněnské Ivanovice z důvodu lepší vazby s městskou dopravou (viz výše). Úsek Brno – Chrlice by neměl být zatížen nadměrným počtem zastavení s ohledem na výhledový záměr převedení frekvence autobusové linky 109 na železnici.	Melzer	Posouzení zastávek na trati 300 je pouze informativní, dále neuvažováno.
14	Sokolnice-obec: Souhlasíme, že zřízení zastávky je diskutabilní, avšak nesouhlasíme s argumentací projektanta, že obrat na nové zastávce bude ze 70% odčerpán ze stanice Sokolnice. Obrat ve stanici Sokolnice pochází v naprosté většině z přípojných autobusových linek 151, 610, 611, 612. Samotná obec Sokolnice je t.č. obsluhována převážně autobusovou linkou 40 – centrum obcí Sokolnice a Telnice je od stanice vzdáleno cca 1,4 km.	Melzer	Posouzení zastávek na trati 300 je pouze informativní, dále neuvažováno.
15	A 07 Ekonomické hodnocení Dotazujeme se, zda ve variantách s Křenovickou spojkou jsou do ekonomického hodnocení započteny nejen úspory z rozsahu autobusové dopravy, nýbrž i úspory z rozsahu železniční dopravy.	Krupička	Provozní náklady v železniční dopravě jsou ve všech variantách dány počtem vlakových spojů a zohledňují celý úsek Brno – Veselí nad Moravou.
Jihomoravský kraj, Odbor rozvoje dopravy		Franeck, franeck.michal@kr-jihomoravsky.cz , tel.: 541 651 314	
1	V ekonomickém hodnocení není zřejmé, proč náklady na údržbu a opravy se u var. AeK1 oproti AeK2 i AeK0 liší v řádu desítky procent (tab. 20, 23 a 25 A.7) a to již od prvního roku výstavby. I v případě uvažování rozdílné délky Křenovické spojky (podle výkresů 0,8 a 2,6 km, podle textu obě 1,222 km) je rozdíl celkových délek úseků var. AeK1 a AeK2 kolem 3%. Rozdíl mezi var. AeK0 a AeK1 je přítom v nákladech na údržbu a opravy v řádu promile (tab. 20 a 23 A.7).	Krupička	Rozdíly mezi variantami v nákladech na běžné opravy a údržbu vycházejí z technických parametrů jednotlivých variant (viz doplňující text k tabulkám u těchto variant). Tyto položky nákladů se mezi variantami opravdu příliš neliší – hlavním důvodem tak rozdílné finanční náročnosti variant jsou náklady na odstranění poruch (členěné po profesích). Výši nákladů v jednotlivých variantách prověříme a případně upravíme ve výpočtech.
2	Z hlediska záměru Severojižního kolejového diametru (SJKD) je významné vedení trasy do frekvenčně silného místa, jakým je např. Slavkov. I když se i po dopracování předmětné SP jeví Křenovická spojka z hlediska současné přípravy státní investice jako ekonomicky nevyhovující, bude ji třeba dále sledovat v dlouhodobém horizontu jako součást SJKD. Je proto vhodné některé prvky vlárské tratě realizovat již v konfiguraci, která umožní budoucí zapojení bez významných úprav - např. polohy kolejí v odbočkách Podvrbí a Mlýnská, v ž.st. Slavkov apod.	Beňák	Návrh řešení žst. Slavkov pro variantu elektrizace K0e umožní budoucí rozšíření infrastruktury v případě dodatečného vybudování Křenovické spojky. V úseku Blažovice – Slavkov u Brna rekonstrukce koleje ve variantě K0e navržena není. Úpravy stávající koleje vlivem vložení odboček jsou však minimální.
3	Výhybna Zbýšov umožní nulovou symetrii i bez realizace spojky. Tento přínos by bylo vhodné zmínit v závěrech studie.	Beňák	Zpracováno.
4	Žádáme v textu upravit konstatování o novém dopravci na linkách v roce 2016 větou "Nejpozději na konci roku 2019 bude muset Jihomoravský kraj přistoupit k uzavření nové smlouvy o veřejných službách na zajištění regionální železniční dopravy".	Melzer Beňák	Bude opraveno.

Doklady 2. Doklady k výhledové dopravě

Viz. A.3 Dopravní a provozní technologie Příloha 2. Doklady k výhledové dopravě.

Doklady 3. Doklady z projednání II. dílčího plnění

- SŽDC, GŘ, Odbor přípravy staveb (O6)
- SŽDC, GŘ, Odbor základního řízení provozu (O12)
- SŽDC, GŘ, Odbor traťového hospodářství (O13)
- SŽDC, GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky (O14)
- SŽDC, GŘ, Odbor strategie (O26)
- Ministerstvo dopravy
- KORDIS, JMK
- JMK, Odbor rozvoje dopravy

Váš dopis zn.: 14 304 / 2015-07

Zde dne: 1. 4. 2015

Č. j.: 14 304 / 2015-06

Vyřizuje: Ing. Veliš, Ing. Zeman

Telefon: 972 244 368, 972 246 430

Mobil: 724 578 493, 702 209 232

E-mail: velis@szdc.cz, zemana@szdc.cz

Datum: 29. 4. 2015

GŘ SZDC 07

Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)

K předložené dokumentaci „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, kterou zpracovává SUDOP Brno spol. s r. o. jako dílčí odevzdání v dubnu 2015, máme z hlediska odboru přípravy staveb následující připomínky:

- Vzhledem k prezentovaným výsledkům ekonomické efektivity předložených variant je nutné hledat další možné vyčíslitelné přínosy a zároveň snížit výši investičních nákladů.
- Doporučení k případné redukci rozsahu navržené infrastruktury železničních stanic bylo naším odborem sděleno již na poradě konané dne 8. 4. 2015.
- S ohledem na nově definované požadavky pro přechody v Nařízení č. 1300/2014 a vzhledem k tomu, že v současnosti nejsou legislativně zavedeny výstražné systémy, nelze v SP navrhovat centrální přechody. Tato připomínka se týká žst. Brno-Chrlice a žst. Sokolnice-Telnice.
- V představených GVD není zakreslena ani jedna trasa nákladního vlaku. V textové části dopravní technologie není o nákladní dopravě ve střednědobém a dlouhodobém horizontu žádná zmínka. I když jsme si vědomi nízkého rozsahu nákladní dopravy v řešeném úseku, požadujeme situaci minimálně komentovat v textové části.
- Ztotožňujeme se se závěrem projektanta ohledně problematiky nových zastávek. Je potřebné každou zastávku důkladně analyzovat tak, aby případné časové ztráty ostatních cestujících byly převýšeny přínosem (počtem) nastupujících/vystupujících cestujících. Jedině v takovém případě má nová zastávka opodstatnění. Pokud nebudou doloženy jednoznačné přínosy jednotlivých nových zastávek, jejich navrhování jednoznačně nedoporučujeme.
- Kapitulu 1.3 (Navazující stavby a dokumentace) bude ještě třeba do výsledného odevzdání aktualizovat (např. 2 popisované studie proveditelnosti nejsou t.č. uzavřeny a probíhá jejich dopracování po připomínkách či aktualizace).
- V SP není doloženo řešení odb. Olšovec.
- Žst. Veselí n. M. je nyní sledováno ve dvou studiích proveditelnosti. Tato duplicita by měla být v rámci dalšího zpracování SP odstraněna.

Závěrem souhlasíme s návrhem dalšího postupu, který zpracovatel uvádí na str. 153 textové části.



Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Váš dopis zn.: 14304/2015–O7
Ze dne: 1.4.2015
Naše zn.: 17910/2015–O12
Vyřizuje: Bc. Milan Stehlík
Telefon: 972 741 045
Mobil: 601 387 025
E-mail: stehlikm@szdc.cz
Datum: 5.5.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor investiční (O7)

– Z D E –

Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, vyjádření

K předloženému 2. dílčímu plnění studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ předkládá odbor základního řízení provozu (O12) následující připomínky:

a) oddělení technické (zpracovatel Bc. Milan Stehlík, tel. 972 741 045)

Textová část

- 1) Požadujeme v dokumentaci uvádět názvy tratí dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“.
- 2) V textové části dokumentace se vyskytují překlepy, např.: str. 10, 1. odst. „... elektrifikovaná ...“ nebo str. 12 „... ještě nabyta ani zadána...“ – překlepy překontrolovat a opravit v celé dokumentaci.
- 3) Výhybna a zastávka Zbýšov: vzhledem k tomu, že jsou zde nástupiště, se dle terminologie jedná o železniční stanici nikoliv výhybnu. Nutno opravit a dát do souladu dokumentaci.
- 4) Ve 2. kapitole „Technické řešení“ není řešení rozsah elektrizace jednotlivých stanic (dokumentace jen konstatuje: „je navržena elektrizace“, ale není popsáno její řešení). Není řešeno staniční a traťové zabezpečovací a sdělovací zařízení. Není řešeno způsob dálkového ovládání dotčených tratí. Požadujeme dopracovat.
- 5) Kap. 2.4 var. K0 Brno–Chrlice: je uvedeno „...aby mezi kolejemi č. 1 a č. 2 vznikl prostor...“ správně má být kolej č. 3 nikoliv č. 2.
- 6) Kap. 2.4 var. K0 Sokolnice-Telnice: zde uvedený popis rekonstrukce stanice je v rozporu s předloženou situací stanice v příloze 3.2.
- 7) Kap. 2.5 var. K1 Křenovice h.n.: v popisu jsou používána čísla staničních kolejí, která jsou v rozporu s předloženou situací stanice v příloze 3.4.2.
- 8) Kap. 2.7 var. A Bučovice: manipulační kolej č. 5 dle situace stanice v příloze 3.6 není zapojena do obou zhlaví, ale je kusá. Do textové části možno doplnit, že je zájmovou stanicí AČR.
- 9) Kap. 2.7 var. A Nemotice: doplnit popis, že nástupiště jsou situována v záhlaví stanice (platí i pro variantu B).
- 10) Kap. 2.7 var. A je navržena výhybna Jestřabice skládající se ze 2 kolejových spojek výhybek. Dle tohoto popisu se jedná o odbočku nikoliv výhybnu. Nutno opravit. Požadujeme uvést důvod zřízení této odbočky a současně zakreslit i do modelových GVD.
- 11) Kap. 2.7 var. A Vlkoš: z logiky číslování kolejí nemůže být do koleje č. 4 zaústěna kolej č. 5, ale kolej č. 6. Doplnit popis, že nástupiště jsou situována v záhlaví stanice (platí i pro variantu B).
- 12) Kap. 2.7 var. A, B: návrh stanice Veselí nad Moravou není v souladu (počet staničních kolejí, číslování kolejí, délky nástupišť, atd.) se zpracovanou studií proveditelnosti „Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou“. Současně však upozorňujeme, že v současné době bylo zahájeno firmou MCO Olomouc zpracování přípravné dokumentace a záměru projektu stavby „Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou“, jejíž součástí je i kolejové řešení stanice.
- 13) V dokumentaci v kapitole 3. „Dopravní a provozní technologie“ není uvedeno dopravně technologické zdůvodnění navržených kolejových úprav. Nejsou zdůvodněny a okomentovány potřebné počty dopravních a manipulačních kolejí, jejich využití a užitečné délky, potřebné počty nástupních hran, jejich délky, rozsah zatrolejování kolejí, popis technologie místní práce ve stanicích atd. **Požadujeme doplnit.**
- 14) Není doložen graf průběhu rychlostí.

Dopravní technologie

- 15) V předložené dokumentaci nejsou doloženy výpočty ukazatelů propustnosti. Požadujeme doplnit.
- 16) Požadujeme doplnit do dokumentace situační schémata stanic v současném a navrhovaném stavu. Dále požadujeme doplnit situační schéma tratě se zakreslením odboček a zastávek.
- 17) Nejsou řádně odůvodněny potřebné délky nástupních hran: Slavkov 110 m, Bzenec, Bzenec–Olšovec 60 m, Bzenec střed, Vlkoš, Kyjov atd. 100 m.
- 18) Požadujeme navrhnout rozsah ohřevů výměn.
- 19) Ve stanicích, kde bude docházet k odstavování souprav v rámci nočních obrátů, je třeba navrhnout, na kterých kolejích tak bude činěno a dle toho je vybavit předtápěcím zařízením.
- 20) Požadujeme doplnit plány obsazení kolejí alespoň pro stanice Kyjov, Veselí nad Moravou, Slavkov.
- 21) Varianta C – zjednotnění bude v případě zpoždění vlaků narušovat stabilitu GVD.
- 22) Popsat důvod zachování nákladního obvodu Koryčany.
- 23) Požadujeme změnit názvy odboček Zbýšov vzdálené zhlaví a Křenovice hor. n. vzdálené zhlaví z důvodu jednoznačnosti, protože se nejedná o obvod stanice, ale o samostatné odbočky na trati.

GVD

- 24) V modelových GVD nejsou užívány jednotné názvy odboček dle textové části – požadujeme sjednotit.
- 25) V modelových grafikonech nejsou uvedeny minutové kóty u dopravních bodů – požadujeme doplnit.
- 26) Požadujeme do modelových grafikonů doplnit i trasy nákladních vlaků.
- 27) GVD 4: v případě zpoždění vlaků nebude možné vykřížovat v Křenovicích, je zde pouze 1 nástupní hrana.
- 28) Do GVD nutno doplnit v Bzenci vlaky z/do Moravský Písek včetně odbočky Olšovec. Obdobně doplnit i ve Veselí nad Moravou vlaky ze zaústěných tratí.
- 29) GVD 7: Odbočka S bude náchylná na zpoždění vlaků od Slavkova do Křenovic.
- 30) GVD 9 Nesovice: bude docházet na zhlaví ke kolizi linky S1 odjíždějící z koleje 3a a linky R6 vjíždějící na kolej č. 1.

Situace stanic

- 31) Většina stanic je zakreslena na podkladech (polohopisných výkresech), které nejsou v souladu se současným stavem (např. Slavkov, Bzenec)!
- 32) Brno–Chřlice: přístup na nástupiště musí být řešen podchodem nikoliv centrálním přechodem (dne 1.1.2015 vstoupily v platnost TSI PRM (Nařízení komise (EU) č. 1300/2014) a od 1.2.2015 došlo k novelizaci vyhlášky 177/1995 Sb., které upravují podmínky pro zřizování úrovnových přechodů na nástupiště). Posoudit možnost zřízení ostrovního nástupiště mezi kolejemi 1, 3.
- 33) Sokolnice–Telnice: ve stanici musí být také podchod viz. předchozí připomínka.
- 34) Výhybna Zbýšov var. K1, K2 není zakreslen přístup k nástupišťům. Provéřit jestli nebude problematické umístění odjezdových návěstidel na sokolnickém zhlaví z hlediska dohlednosti na návěstidla (oblouk o R=520m).
- 35) Křenovice h.n. var. K0 není vhodné, aby byla jediná nástupní hrana ve stanici u kusé koleje i přesto, že zde vlaky budou končit. Toto řešení znemožní případné vedení osobních vlaků na Blažovice.
- 36) Slavkov:
 - na výhybky č. 14, 18 a 19 (v situacích 13, 16, 208) bylo vydáno „Oznámení o postradatelnosti“ č.j. 12896/2015–O12 ze dne 26.3.2015;
 - doplnit spojky na zhlavích;
 - nově je navrženo napojení vlečky Chemis engine i ve směru od Bučovic – bylo projednáno s majitelem vlečky včetně toho, zda souhlasí se zrušením části své vlečky?
 - není zcela zřejmý důvod vložení kolejové spojky mezi kolejemi č. 101a – 102a.
- 37) Nesovice: dopracovat schéma s napojením na jednokolejný úsek ve variantě C.
- 38) Nemotice var A, B, C: manipulační kolej č. 5 (nově č. 3) není vhodná jako kusá, protože je u ní „přečerpávací stanice ropy“, je třeba zachovat na obě strany cca 200 metrů dlouhou kolej (na cca 10 vozů) pro její obsluhu a manipulaci s vozy při jejich nakládce.

39) Kyjov:

- v návrhu jsou chybně číslovány staniční koleje – chybí staniční kolej č. 1!
- v sudé kolejové skupině vzhledem k rozsahu nákladní dopravy nepovažujeme z dopravně technologického hlediska za potřebnou předjízdnu kolej č. 4, „vypuštěním“ koleje č. 4 se ostrovní nástupiště a dvě jednostranná nástupiště přiblíží k sobě (o jednu osu kolejí) a bude možné zkrátit vlastní podchod;
- kolej č. 6b navrhnout na nemotickém zhlaví pokud možno v co největší délce v přímé s ohledem na výpravu vlaku při odjezdu směr Nemotice, což „vypuštěním“ koleje č. 4 bez nástupní hrany umožní lépe;
- v průběhu občanského dne osobní vlaky končící/výchozí budou využívat vnější nástupiště u dopravních kolejí č. 6b, 8, na kolejích č. 6b, 8 a také koleji č. 6 budou odstavovány soupravy v rámci nočních obrátů;
- dopravní koleje, mezi nimiž je navrženo ostrovní nástupiště, budou určeny pro tranzitní vlaky;
- dopravní kolej č. 7 požadujeme na nemotickém zhlaví zapojit do kolejiště (v návrhu chybně zakresleno na zrušení), protože dopravní koleje č. 5, 7, 9 budou sloužit pro nákladní dopravu – stávající dlouhodobě ustálená technologie, kdy jsou ve stanici současně 3 manipulační vlaky (tedy stejně jako v předloženém návrhu zůstávají pro nákladní dopravu 3 dopravní koleje – dle návrhu č. 4, 5, 9. Část kolejiště tedy bude určená pro osobní dopravu a část kolejiště pro nákladní dopravu = oddělení;
- na vlkošském zhlaví navrhujeme zapojit kolej č. 9 do koleje č. 7 z důvodu, abychom vytvořili mezi výhybkami č. 20 a 102 prostor pro zřízení výkolejky a seřadovacího návěstidla tak, aby nemuselo být kolejiště za výhybkou č. 102 nákladně vybavováno zabezpečovacím zařízením; případně lze také navrhnout a projednat snesení kusých účelových kolejí č. 101a, 101b + výhybek č. 101, 102, čímž by vznikl potřebný prostor pro zřízení výkolejky a seřadovacího návěstidla mezi výhybkami č. 23 (v původní poloze) a č. 201.

40) Vlkoš:

- doplnit spojky na kyjovském zhlaví;
- nově vzniklou kusou kolej č. 6 zrušit bez náhrady (nemá žádný technologický význam).

41) Bzenec:

- na dopravní kolej č. 8b (ve schématu č. 8) bylo vydáno „Oznámení o postradatelnosti“ č.j. 13675/2015–O12 ze dne 17.4.2015;
- prověřit možnost zrušení koleje č. 10, 12a včetně čelně boční rampy a složiště, zůstane však zachováno složiště u koleje č. 5. Ve stanici není velký objem nakládky/vykládky, zredukuje se tak rozsah kolejiště (včetně vlečky RSM Bzenec). Popřípadě složiště u koleje č. 10 zachovat a zrušit je u 5. koleje (vlečka „Benzina“ k 12.7.2008 rozhodnutím DÚ zrušena).

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Albín Servít, tel. 972 646 212)

42) A. Textová část; Seznam zkratk:

- Je uvedeno: „TK traťová kolej, též temeno kolejnice (např. u nástupiště 550 mm nad TK)“ – Zkratka nemůže mít dvojí význam.
- Je uvedeno: „SŽDC Správa železniční dopravní cesty, s. o.“ – Správně má být: „SŽDC....Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.“ Musí být použit oficiální název.

43) A. Textová část; 1. Úvodní informace; 1.1. Úvod:

- Je uvedeno: „Křenovice hor. n.“ Správně má být: „Křenovice horní nádraží“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst.
- Je uvedeno: „Brno“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Jedná se o popis tratí, kde musí být konkrétní označení.
- Je uvedeno: „... neelektrifikovaná ...“ a „... elektrifikovaná ...“. Správně má být: „... neelektrizovaná ...“ a „... elektrizovaná ...“.

44) A. Textová část; 1. Úvodní informace; 1.6. Současné cestovní doby:

Je uvedeno: „Křenovice h. n.“ a „Brno“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst.

45) A. Textová část; 1. Úvodní informace; 1.7. Cíle studie pravidelnosti:

- Je uvedeno: „Brno“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Jedná se o popis tratí, kde musí být konkrétní označení. Pokud se jedná obecně o železniční uzel Brno, je vhodné použít zkratku ŽUB.
- Je uvedeno: „Brno“ a „Křenovice hor. n.“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Jedná se o popis tratí, kde musí být konkrétní označení.

46) A. Textová část; 4. Prognóza přepravních proudů; 4.1. Osobní doprava; strana 110:

Je uvedeno: „Kyjov žst.“ – neodpovídá předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Jedná se o název stanice.



Ing. Tomáš Nachtman
ředitel odboru základního řízení provozu

Váš dopis zn.: 14304/2015-O7

Ze dne: 1. 4. 2015

Naše zn.: 18796/2015-O13

Vyřizuje: Ing. Hartman

Telefon: 972 244 462

Mobil: 607 007 972

E-mail: Hartman@szdc.cz

Datum: 30. 4. 2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor investiční

Ing. Jiří Michalica

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

„Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), druhé dílčí odevzdání“

K předložené dokumentaci máme za SZDC O-13 následující připomínky:

Obecné a zásadní připomínky k dokumentaci

(zpracoval Ing. Hartman Tomáš, tel. 972 244 462, Hartman@szdc.cz)

- Do grafikonů doplnit předpokládané trasy nákladních vlaků jak z hlediska manipulačních vlaků provádějících obsluhu, tak i případné průběžné nákladní vlaky, např. z důvodů odklonů.
- Rychlostní parametry budou popisovat rychlostní profily V a V₁₃₀.
- Chybí situace odboček Křenovice hor.n. vzdal. zhl. a Odb. Podvrbí.
- Prosíme o prověření redukce počtu pásmových stanic.
- V dnešním stavu je trať zařazena do 6. řádu provozního zatížení a do třídy přechodnosti C3. Domníváme se, že navržené rozdělení pražců „u“ není z provozního hlediska nutné a postačovalo by užití rozdělení pražců „c“ nebo „d“ kvůli podmínkám zřizování bezстыkové koleje v obloucích o malých poloměrech. Jedná se i o úsporu IN na straně projektových variant.
- **Jsou dělány předčasné závěry, co se týká ekonomické efektivity jednotlivých variant.** Předložené tabulky EA a FA nejsou úplné a obsahují rozporné hodnoty. Nejsou zcela započítány přínosy jednotlivých variant ani úplné náklady což zejména v případě varianty bez projektu zhoršuje hodnocení projektových variant. Na základě neúplných výpočtů nepovažujeme za vhodné upravovat varianty. Varianty je nutné upravit a EH dopracovat.
- Ve stanicích zvážit elektrifikaci jednotlivých kolejí. V úsecích s mizivou nákladní dopravou elektrifikovat pouze vybrané koleje i s ohledem na obsluhu nákladíšť a vleček. Např. žst. Vikoš, nebo Nemotice by stačila pouze hlavní koleje a spojky.
- Na zvážení je možnost prověřit ekonomický přínos možné redukce počtu souprav při optimalizaci obrátů oproti variantě bez projektu.
- **Doporučujeme zvážit variantu s elektrifikací pouze v úseku Brno – Nesovice** pro příměstskou dopravu a úsek Nesovice – Veselí n. M. ponechat v nezávislé trakti.
- Variantu zjednokolejňování vybraných úseků nepovažujeme za vhodné řešení stejně jako stavbu nového tunelu v úseku Nesovice-Nemotice.

Připomínky k jednotlivým částem dokumentace a objektům

A - Textová část

- Není popsáno řešení výhybny Jestřabice a návrh výhybny jako takové není zdůvodněn. Bez řádného zdůvodnění výhybnu neuvažovat.

Ekonomické hodnocení

- Periodické provozní náklady nejsou rozpočítány v čase.

- Ve variantě bez projektu jsou náklady na řízení provozu pouze v letech 2019-2023. Nutné doplnit do celého hodnotícího období! Týká se i počtu zaměstnanců v projektové variantě i var. bez projektu.
- Nejsou započteny náklady na provoz nákladní dopravy.
- Není zřejmé, jak jsou spočítány náklady na provoz vlaků. Nejsou uváděny oskm a tkm.
- Náklady na provoz a údržbu by měly být ve variantě bez projektu vyšší než v projektových variantách, ve kterých je navržena redukce infrastruktury.
- Výpočet externích nákladů je neúplný. Je třeba vyčíslit rozdíl mezi variantou bez projektu a projektovými variantami, zejména v případě převedení do elektrické traktce.
- Emise budou vyčíslvány po celé hodnotící období. Týká se i ostatních položek.

Žst. Brno-Chrlice

- V současné době nelze uvažovat se zřizováním přístupu na nástupiště pomocí centrálního přechodu. Doporučujeme stanici ze záměru vypustit nebo řešit přístup ze stávající lávky.

Žst. Sokolnice-Telnice

- V současné době nelze uvažovat se zřizováním přístupu na nástupiště pomocí centrálního přechodu.
- Křenovické zhlaví není reálně zhotovitelné. Výhybky č. 2 a 3 se takto umístit nedají z důvodu malé osové vzdálenosti. Za společnými pražci výhybky č. 1 je nutné umístit krátké výhybkové pražce dle vzorových listů výhybek.

Výh. a zast. Zbýšov

- Rychlost 100 km/h v úseku 21,050-21,850 je reálně nevyužitelná, doporučujeme ponechat rychlost 90 km/h nebo 90/100 km/h v návaznosti na navazující úseky. Výhybku ponechat tvaru 1:18,5-1200.
- Řešení křenovického zhlaví je nevhodné. Oblouk navrhnout v převýšení včetně vložené výhybky. Osu koleje ponechat na stávajícím náspu a mostě v km 22,349. Posunem jsou zbytečně navyšovány IN bez nějakého přínosu, neboť zde všechny vlaky zastavují a zvyšování rychlosti v oblouku v km 22,4 není nutné.

Žst. Křenovice

- Var. K0:
 - Jaký je důvod rekonstrukce kolejí č. 2 a 1, když podle grafikonů není v úseku Křenovice h.n. – Holubice plánována žádná doprava.
 - Doporučujeme prověřit zvýšení rychlosti na kolej č. 3 na 60 km/h.
- Var. K1: Úpravy koleje č. 2 doporučujeme vzhledem k nulovému provozu omezit na minimum.

Žst. Slavkov

- Prosíme doložit plán obsazení kolejí. Kolejová spojka 4-5 bude při navrhovaných zapojeních křenovické spojky pravděpodobně nadbytečná. Kolej č. 102b by asi bylo možné nechat zapojenou jen ve směru k nástupišti, pokud je užívána pro odstavy souprav.
- Doporučujeme úpravu výhybky č. 3 na jednoduchou, nebo s větším poloměrem do koleje č. 2 s prověřením záboru pozemků.

Žst. Bučovice

- Doporučujeme prohození kolejových spojek na slavkovském zhlaví. Krajní spojka pak může být z výhybek 1:11-300. Druhou kolejovou spojku lze vložit do oblouku s převýšením. Se současným návrhem s nedostatkem převýšení $l=80$ mm a $l_{130}=89$ mm v hlavním směru ve výhybce nesouhlasíme.
- Výhybka č. 11 by měla být s přímou v hlavním dopravním směru. Doporučujeme její přesunutí až za přejezd. Kolej č. 4 zapojit do koleje č. 2 co nejdříve, dojde tak i ke zkrácení přejezdu snížením počtu kolejí na přejezdu.
- Není zřejmý důvod, proč je posunutý rastr kolejí ve stanici. Doporučujeme v místě nástupišť držet stávající umístění kolejí č. 1, 2 a 4. Totéž se týká přejezdu v km 32,915, měla by být držena poloha dnešní koleje č. 4 kvůli odstupu od stávajících objektů a možnosti umístit podpěry TV.

- V místě spojky 10-12 je kolize s podpěrou nadzemního vedení IS. Doporučujeme upravit řešení zhlaví odstraněním kolize s podpěrou při zapracování výše uvedených připomínek. Oblouk v km 32,4 začít dříve a spojku na 60 km/h umístit do složeného oblouku s převýšením.
- Výhybku č. 5 navrhnete přednostně jako jednoduchou.
- Pokud je udělán přístup na nástupiště č. 2 z čela od přejezdu, musí být proveden řádně jako chodník a vyveden před výstražník.
- Není nutné držet rezervu pro rozšíření nástupiště č. 3.

Žst. Nesovice

- Doporučujeme zvážit, zda je výstavba podchodu s rozšířením osové vzdálenosti nezbytná. Vzhledem ke konstrukci grafikonu a konfiguraci stanice by bylo možné uvažovat se zajištěním průběžných vlaků pouze na kolej č. 2 a končící vlaky vést na kolej č. 3, případně kol. č. 1. Bylo by tak možné zachování stávajícího přechodu na nástupiště č. 2 při doplnění cestových návěstidel před stávající přechod.

Žst. Nemočice

- Var. A a B:
 - Spojku 8-9 vynechat, z DKS na veselském zhlaví ponechat pouze spojku 2-3.
 - Výh. 6 posunout přibližně do místa stáv. výh. č. 8 a v koleji č. 3 napojit co nejdříve do st. stavu.
 - Kolej č. 4 ponechat ve stávající stopě v co největší délce. Kolej č. 4 napojit do výh. č. 10 co nejdříve za výhybkou, mělo by postačit ponechání koleje ve stávajícím stavu bez rekonstrukce ve většině délky koleje, případně se směrovou úpravou.
 - Zachovat stávající výh. č. 6 a 6A včetně odvrtné koleje, výh. č. 7 nahradit kol. polem.
 - Pokud je směrové vedení kolejí 1 a 2 vedeno v nových stopách, prosíme o odstranění oblouku o $R=2000$ m na veselském zhlaví.
- Var. C: Rekonstrukci koleje č. 4 provést jen v místech napojení nových zhlaví, zachovat v maximální délce ve st. stopě.

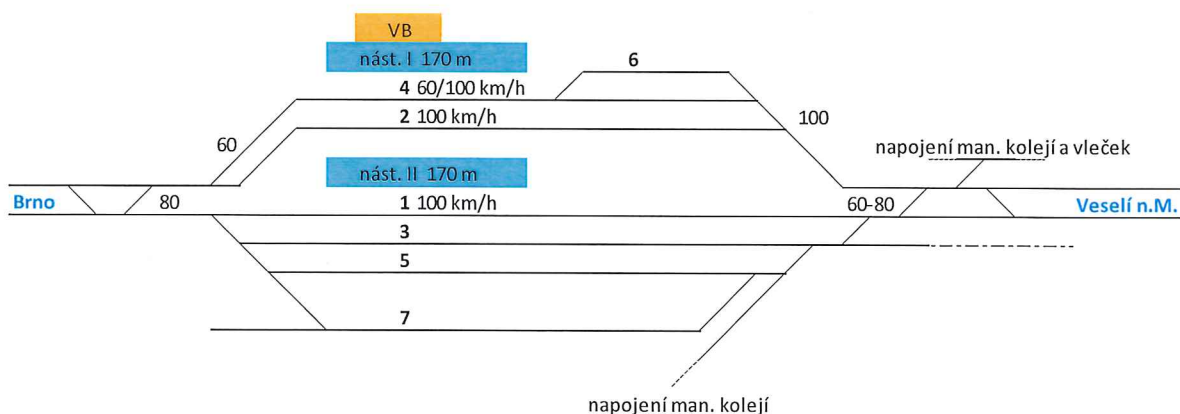
Výh. Jestřabice

- Výhybna není zdůvodněna, z návrhu vypustit. Pokud je nutné rozdělit úsek z důvodu výlukových prací, postačí kolejové spojky v rámci zřízení provizorní odbočky. Dle našeho názoru je při výluce traťové koleje možné jezdit mezi žst. Kyjov a Nemočice jednokolejně posunutím časové polohy vlaků jednoho směru od Kyjova. Nemusí tak být zatěžován projekt zvyšováním IN, nehledě na následnou údržbu výhybek, které by byly po většinu času bez využití.

Žst. Kyjov

- Zdůvodněte počet navržených nástupních hran. Podle grafikonů postačí jedna hrana pro průjezdné vlaky pro oba směry a pak dvě hrany pro končící vlaky z obou směrů, nejlépe s přestupem hrana-hrana.
- Na slavkovském zhlaví doplnit převýšení cca $D=30$ mm a doplnit krajní přechodnice.
- Doporučujeme zvážit následující konfiguraci stanice:

Návrh uspořádání žst. Kyjov



- Měla by být zachována poloha stávající koleje č. 1, koleje č. 3 a 5 ve stopě stávajících kolejí č. 5 a 7 s minimálními úpravami ve zhlavích nebo se směrovou a výškovou úpravou.
- Zachování stávajícího nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 5 a jeho rozšíření ve směru k budově.
- Pro odstavování souprav v sedle využít kolej č. 6, ve stopě dnešní koleje 8.
- Pro průjezd os. vlaků uvažovat koleje č. 1 a 4, kolej č. 2 pro obraty vlaků od Brna (dlouhý obrat), obrat od Veselí na koleji č.1.
- Zhlaví dle potřeby upravit, st. kolej č. 101b asi zrušit.

Žst. Vlkosť

- Výhybku č. 1 nenavrhovat jako transformovanou.

Žst. Bzenec

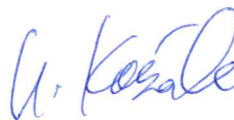
- Doložte potřebnost 4 nástupních hran. Doporučujeme kolej č. 0 zrušit a přesunout ji k výpravní budově nebo nahradit kolejí č. 4. Přejezd je pak možné zkrátit na dvoukolejný.
- Doporučujeme následující úpravu stanice: U koleje č. 1 ostrovní jednostranné nástupiště, u koleje č. 2 vnější nástupiště přístupné od budovy, kolej č. 4 kusá u budovy s nástupištěm jazykovým společným s nástupištěm u koleje č. 2, nebo vnějším s přestupem hrana-hrana na BUS. V případě potřeby odstavení soupravy vlaků od Mor. Písku lze doplnit kusou kolejí ve směru k přejezdu. Je nutné prověřit využitelnost čelní rampy a případně zrušit koleje 12a a 12b. Provéřit, zda nepostačí zapojení koleje č. 10 jen na slakovském zhlaví.
- Zdůvodněte potřebnost koleje č. 8. Doporučujeme zrušení a zlepšení směrových parametrů koleje č. 2.
- Kolejové spojky 1-2 a 3-4 ponechat ve stopě stávajících traťových kolejí, pokud k tomu není zvláštní důvod.
- Doplnit situaci odbočky Bzenec-Olšovec

Žst. Veselí n. Moravou

- Je připravována PD a ZP Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou. Bude potřebná koordinace řešení stanice v obou dokumentacích.
- Provéřit počty ložných manipulací na kolejích č. 8, 10 a 12 a prověřit možnost jejich obsluhy posunem v koleji č. 2. Cílem je odstranění křížovatkové výhybky č. 34 a její náhrada jednoduchou výhybkou. Manipulační obvod by byl zapojen samostatně do koleje č. 2 mezi výhybkami č. 34 a 49. Dojde i k odstranění dvojí úvratě při obsluze účelových kolejí č. 18 a 16.
- Křížovatkovou výhybku č. 27 nahradit jednoduchou, spojku 27-34 zrušit.
- V případě zrušení kolejí stávajících kolejí č. 2b nebo 5b v čelech nástupiště, proveďte možnosti odstavování souprav ve stanici i s ohledem na požadavky umístění stojanů EPZ a dobíjení vozů.
- Zrušení DKS ze stávajících výhybek č. 3, 4, 8 a 9 znemožní samostatný posun v depu bez vjezdů do traťové koleje. Je nutné projednat s DKV. Doporučujeme ponechání stávající spojky 3-9 a odvratné koleje.

Závěr

Připomínky požadujeme prověřit, projednat s ostatními složkami SŽDC a zapracovat do dokumentace.



Ing. Jiří Kozák
ředitel odboru traťového hospodářství

Váš dopis zn.: 14304/2015 – O7

Ze dne: 1. 4. 2015

Naše zn.: 18191/2015-O14

Vyřizuje: Ing. Aleš Cipris

Telefon: 972 741 041

Mobil: 722 821 553

E-mail: Cipris@szdc.cz

Datum: 28. 4. 2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Odbor investiční

- zde

Vyjádření k dokumentaci: „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno)“, druhé dílčí odevzdání

Předkládáme souhrnné vyjádření odboru automatizace a elektrotechniky O14 k výše uvedené dokumentaci, s těmito závěry:

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Aleš Cipris, tel. 972 741 041)

Uvedená studie, její druhé dílčí odevzdání, obsahuje technické (kolejové) řešení stanic, dopravní technologií a přepravní prognózy. Ekonomické hodnocení potom představuje především indikativní ukazatele.

S ohledem na potřebné snížení celkových nákladů stavby je třeba při dalším navrhování zabezpečovacího zařízení (dále jen ZZ) vycházet z dopravní technologie, resp. navrhované staniční, traťové a přejezdové ZZ se zpracovatelem dopravní technologie úzce koordinovat.

Sdělovací zařízení (zpracoval Ing. Marek Rosa, tel. 972 244 492)

Bez připomínek

Elektrotechnika a energetika (zpracoval Ing. Stanislav Tošovský, tel. 972 244 273)

Ve studii není návrh druhu trakční soustavy včetně energetického napájení, které jsou podle našeho názoru rovněž rozhodujícími faktory kapacity traťového úseku. Studie neřeší otázky úprav ostatních silnoproudých zařízení v daném úseku.



Ing. Martin Krupička

ředitel odboru
automatizace a elektrotechniky

Váš dopis zn.: 14304/2015-O7

Ze dne: 1.4.2014

Naše zn.: 20897/2015-O26

Vyřizuje: Ing. Jan Křemen

Telefon: 9722 35641

Mobil: 602 162 740

E-mail: kremen@szdc.cz

Datum: 14.5.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Úsek modernizace dráhy

Ing. Alena Heinišová

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Stanovisko O26 GŘ SZDC k předložené studii proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), dílčí odevzdání studie 02/2015

Část A. Textová část

Kapitola 1.3 Navazující stavby a dokumentace

Definitivní varianta řešení v rámci „Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou“ nebyla dosud vybrána. V dokumentaci uvedená varianta S1a sice vykazuje nejlepší ekonomické hodnocení, nicméně provozně a dopravně-technologicky se jeví jako nejméně vhodná. V současnosti probíhá zpracování aktualizace uvedené studie proveditelnosti s cílem dosáhnout potřebné ekonomické efektivity i u variant s elektrizací úseku Kunovice – Veselí nad Moravou.

Kapitola 1.6 Navazující stavby a dokumentace

Hodnoty uvedené v *Tabulkách 1, 2, 3, 4 a 5* nejsou podle našeho názoru cestovní doby, ale pouze čisté jízdní doby jednotlivými druhy dopravy bez zohlednění docházkových vzdáleností na zastávku veřejné dopravy, či nutnost hledat místo pro zaparkování osobního automobilu.

V *Tabulkách 1, 2, 3, 4 a 5* uvedené jízdní doby osobním automobilem jsou podle našeho názoru velmi optimistické a na hranici reálné dosažitelnosti. Především současná jízdní doba automobilem v relaci Brno – Křenovice podle našeho názoru neklesá pod 20 minut. Stejně tak i současná jízdní doba automobilem v relaci Brno – Slavkov u Brna podle našeho názoru neklesá pod 20 minut. Hodnoty uvedené v *tabulkách v kapitole 1.6 Navazující stavby a dokumentace* tedy požadujeme opětovně prověřit a přehodnotit.

Kapitola 1.7 Cíle studie proveditelnosti

Každá z všech nově navrhovaných zastávek musí sama o sobě vykazovat pozitivní ekonomické hodnocení, aby nebyla pro řešenou studii proveditelnosti přítěží, jinak s výstavbou nových zastávek nesouhlasíme. Zejména v úseku Brno – Brno-Chrlice je počet nových zastávek příliš velký, což reálně

povede k výraznému prodloužení cestovních dob, které je potřeba vyvážit odpovídajícím nárůstem počtu cestujících.

Kapitola 4 Prognóza přepravních proudů

Cestovní doby uvedené v *Tabulce 44* jsou v případě IAD podle našeho názoru především při relacích do/z Brna velmi optimistické až nereálné. Při jízdě automobilem např. v relaci Bučovice – Brno 26 minut není podle našeho názoru s ohledem na možnosti parkování v Brně reálné zajistit parkování vozidla a současně dorazit do cíle cesty pouze za 17 minut. V případě relace Slavkov – Brno (jízděná doba 20 minut) zbývá na zaparkování a dosažení cíle cesty v Brně pouze 14 minut, v relaci Újezd u Brna – Brno (jízděná doba 26 minut) pak zbývá na zaparkování a dosažení cíle cesty v Brně dokonce pouze 9 minut.

Výše uvedené hodnoty považujeme především s ohledem na velmi problematické možnosti parkování ve městě Brně za nereálné a požadujeme všechny hodnoty v tabulce znovu prověřit a přehodnotit.

Hodnoty přepravních proudů uvedené v *Tabulce 46* nemohou být podle našeho názoru správné. Velikost přepravního proudu ve veřejné dopravě nemůže být ve variantách V0, A-K0, B-K1 a C-K2 de facto identická. Každá z projektových variant vykazuje vůči variantě bez projektu (V0) nějaké přínosy, které musí být zřejmé i z velikosti přepravních proudů a jejich odpovídajících změn.

Část B. Výkresová část

Příloha B.03.02 Situace ŽST Sokolnice-Telnice

Požadujeme upravit číslování staničních kolejí tak, aby při jízdě na hlavní staniční kolej č. 1 byly výhybky pojížděny pouze přímým směrem.

Příloha B.03.04.01 Situace ŽST Křenovice horní nádraží – Varianta K0

S ohledem na navržený modelový GVD pro varianty K0 je v ŽST Křenovice hor. nádr. pouze jedna kusá hrana ve směru od Brna akceptovatelná, nicméně z provozního hlediska nepovažujeme toto řešení za příliš vhodné a požadujeme vybudovat nástupiště i u koleje č. 2 (analogie se ŽST Sokolnice-Telnice, kde není dle modelového GVD rovněž uvažováno s pravidelným křížováním vlaků, ale jsou zde navrhovány dvě nástupištní hrany).

Příloha B.03.04.02 Situace ŽST Křenovice horní nádraží – Varianta K1

Navržené kolejové řešení stanice pouze s jednou nástupištní hranou u koleje č. 1 je z provozního hlediska neakceptovatelné. V modelovém GVD dochází k pravidelnému křížování osobních vlaků v sousední 2 km vzdálené výhybně Zbýšov, riziko přeložení křížování dvou osobních vlaků s výstupem a nástupem cestujících do ŽST Křenovice hor. n. tak není malé. Z tohoto důvodu požadujeme vybudovat nástupiště i u koleje č. 2 (analogie se ŽST Sokolnice-Telnice, kde není dle modelového GVD uvažováno s pravidelným křížováním vlaků, ale jsou zde navrhovány dvě nástupištní hrany).

Příloha B.03.05 Situace ŽST Slavkov u Brna

Požadujeme zdůvodnit existenci a využití paralelní spojky č. 4/6 na bučovickém zhlaví.

Příloha B.03.06 Situace ŽST Bučovice

V rámci řešené studie doporučujeme vybudovat pouze jednostranné nástupiště u koleje č. 1 s ponecháním prostorové rezervy pro jeho případné rozšíření na ostrovní i ke koleji č. 3. Z hlediska nákladů by tak řešená studie pokrývala pouze vybudování jednostranného ostrovního nástupiště o koleje č. 1.

Příloha B.03.07.01 Situace ŽST Nemotice, varianty A a B

Na kyjovském zhlaví doporučujeme zrušit DKS, resp. ponechat pouze její větev označenou jako výhybky č. 1/4 a dále doporučujeme zrušit kolejovou spojku č. 8/9 na brněnském zhlaví.

Směrové vedení tratě v záhlaví stanice směrem na Kyjov odpovídá pouze variantě B, ve variantě A je trať vedena ve stávající stopě, což není v situaci uvedeno, požadujeme doplnit.

Příloha B.03.10 Situace ŽST Bzenec

Požadujeme blíže popsat využití nástupištní hrany u 4. SK. Potenciál pro využití této nástupištní hrany před výpravní budovou vidíme především v možnosti přímého úrovňového přestupu z autobusu na vlak. Tomu však neodpovídají rychlosti v této koleji, kdy zejména směrem na Vlkoš je při odjezdu ze 4. SK na 2. TK omezena rychlost pouze na 50 km/h v délce přes 500 m. Při tomto způsobu využití 4. SK bychom však požadovali zvýšit rychlost ze 4. SK do 2. TK ve směru do Vlkoše alespoň na 60 km/h, ideálně na 80 km/h (reálnou možnost využití těchto rychlostí požadujeme prověřit a porovnat dynamickým grafem).

Vzhledem k předpokládaným přestupním vazbám mezi vlaky ve směru Kyjov – Veselí nad Moravou a Bzenec – Moravský Písek lze však spíše očekávat využití úrovňového přestupu na II. nástupišti mezi kolejemi č. 0, 1 a 2, což de facto neguje požadavek na vybudování nástupiště u 4. SK.

Příloha B.03.11 Situace ŽST Veselí nad Moravou

Navrhované rychlosti do 4., 6. a 3. SK neodpovídají požadavkům O12 GŘ SŽDC zaslaných dopisem č. j. 47630/2014-O12 ze dne 4. 11. 2014 s žádostí o změnu zapojení manipulačních kolejí č. 13, 15, 17 a 19 v ŽST Veselí nad Moravou. Ze 4. a 6. SK je z/do Uherského Brodu i na/ze 2. TK směr Bzenec požadována rychlost 80 km/h. Ze směru od/do Strážnice na/ze 3. SK je rovněž požadována rychlost 80 km/h. Uvedené požadavky O12 považujeme za účelné a za O26 s nimi souhlasíme.

Není zřejmý důvod přečíslování staničních kolejí v ŽST Veselí nad Moravou, kdy 2. SK nově přechází do 1. TK směr Bzenec a 4. SK nově přechází do 2. TK směr Bzenec. Toto řešení považujeme za uživatelsky nevhodné a matoucí. Z tohoto důvodu požadujeme ponechat ve stanici stávající číslování kolejí, tzn. aby 1. SK pokračovala jako hlavní staniční kolej ve směru na Uherský Ostroh a jako 1. TK směrem na Bzenec, 2. SK pak bude pokračovat jako 2. TK na Bzenec.

Shrnutí, závěry a doporučení

Ve vztahu ke „Studii proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou“ a k plánované rekonstrukci SZZ v ŽST Veselí nad Moravou je nutné vyřešit otázku ponechání/vyčlenění ŽST Veselí nad Moravou v řešené studii. Samotná stanice zatěžuje studii náklady v řádu stovek milionů Kč, které patrně nejsou kompenzovány odpovídajícími přínosy.

Se zjednotněním některých úseků řešené tratě v tuto chvíli nesouhlasíme a bereme tento krok až jako zcela krajní možnost. Zjednotnění části řešené tratě s sebou navíc ponese řadu negativ v podobě výluk s náhradní autobusovou dopravou v době opravných, údržbových a rekonstrukčních prací na trati spojených s prodloužením jízdních dob, komplikacemi s vedením autobusů NAD s ohledem na charakter a kvalitu okolní silniční sítě, zvýšením provozních nákladů apod. Všechna tato negativa je nutné v případě návrhu na zjednotnění části řešené tratě do hodnocení studie započítat. Zároveň je potřeba počítat s ponecháním dvoukolejných vložek pro letmé křižování vlaků, každé o délce cca čtyř prostorových oddílů pro zajištění odpovídající stability GVD. Přechod mezi jednokolejnými a dvoukolejnými úseky musí být zároveň řešen do obou traťových kolejí maximální traťovou rychlostí.

V rámci snížení investičních nákladů požadujeme zvážit možnost vypuštění stavebních úprav v úseku Brno-Chrlice (včetně) – Zbýšov (mimo) a ponechat tento úsek ve stávajícím stavu včetně zabezpečovacího zařízení.

V rámci dalšího zpracování studie požadujeme modifikovat variantu Ae tak, aby byly v maximální možné míře eliminovány propady rychlosti pod 100 km/h (drobné přeložky a posuny os kolejí pro zajištění v maximální možné míře konstantního průběhu rychlosti). V úseku Křenovice hor. n. – Bzenec tak sledovat maximální rychlost 100 km/h, v úseku Bzenec – Veselí nad Moravou pak 120 km/h. Toto řešení navíc umožní navrhnout v úseku Křenovice hor. n. – Bzenec TZZ typu AH (v případě potřeby s návěstními body na trati) s počítači náprav, což výrazně sníží investiční náklady na ZZ oproti variantě s TZZ typu AB s kolejovými obvody, se kterým je dle informací projektanta dosud ve všech variantách uvažováno.

Do studie požadujeme doložit grafy dynamického průběhu rychlosti, ze kterých bude patrná reálná využitelnost navrhovaných traťových rychlostí.

Nemalou část přínosů již vykazuje díky stavbě „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo)“ varianta bez projektu (V0), která již musela prokázat pozitivní ekonomické hodnocení. S ohledem na úsporu v cestovních dobách, kterou oproti současnému stavu vykazuje již varianta bez projektu, předpokládáme, že náklady na uvedenou stavbu jsou kompenzovány výrazně vyššími přínosy. Požadujeme tedy prověřit možnost, kdy by ta část přínosů z výše uvedené stavby, která převyšuje potřebnou výši benefitů potřebných ke kompenzaci investičních nákladů na stavbu „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo)“ a tedy zajištění jejího pozitivního ekonomického hodnocení, byla využita až pro projektové varianty řešené SP.



Bc. Marek Binko
ředitel odboru strategie



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Generální ředitelství
Odbor investiční
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
14304/2015-O7/ 1.4.2015	23/2015-130-KR/5	Minář Luděk, Ing. / 225131623	30.4.2015

Věc: Souhrnné stanovisko MD ke 2. dílčímu odevzdání SP Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno)

Vážená paní ředitelko,

v návaznosti na Vaši žádost ze dne 1.4.2015 Vám tímto zasíláme souhrnné stanovisko Ministerstva dopravy ke 2. dílčímu odevzdání studie proveditelnosti Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno).

- Vzhledem k současným výsledkům ekonomické efektivity považujeme za vhodné zejména přehodnocení rozsahu dopravy v jednotlivých modelech dopravy, zejména v úseku Slavkov u Brna – Nesovice, kde je přepravní zatížení především u osobních vlaků velmi slabé. Současně pak ukončování osobních vlaků ve stanicích Slavkov u Brna, Bučovice i Nesovice vyvolává významné nároky na technické řešení všech zmíněných stanic s ohledem na nutnost zajištění potřebného zázemí pro obrat vlakových souprav. K prověření tedy doporučujeme námět se zachováním obratu vlakových souprav pouze ve stanicích Slavkov u Brna a Nesovice se současným zkrácením spojů končících v Bučovicích do Slavkova u Brna.
- Doporučujeme prověření možností úprav linkového vedení navazující autobusové dopravy v rámci integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje s ohledem na posílení páteřní role železniční dopravy v rámci integrovaného dopravního systému spolu se započítáním z úprav plynoucích přínosů v rámci ekonomického hodnocení studie.
- Grafická část, situace stanic, stanice Slavkov u Brna: Návrh stanice Slavkov u Brna v podobě, ve které se v současném odevzdání vyskytuje, není provozně účelný. Zejména zde jsou na obou zhlavích stanice pouze jednoduché kolejové spojky, které umožňují přejezd mezi kolejemi pouze v jednom směru, na které pak navazuje kolejová spojka pro přejezd do kolejí 101 a 102 vždy ve stejném směru jako jednoduchá kolejová spojka mezi hlavními kolejemi. Doporučujeme zvážit úpravu kolejového řešení stanice vhodným způsobem s ohledem na pásmový charakter dopravy, při snaze o investičně úsporné řešení.



- Doporučujeme prověřit nutnost řešení některých stanic. Zejména stanice Kyjov a Bzenec se zdají být na plánovaný provoz příliš velkorysé.
 - Kyjov: 4 nástupní hrany pro provoz dle navrženého GVD jsou nutné?
 - Bzenec: 4 nástupní hrany pro plánovaný provoz dle navrženého GVD jsou nutné? Jedna z hran je navržena dokonce o délce 260 m, přičemž v celé délce trati je maximum 170 m. Požadujeme vysvětlit tento nesoulad.
- Výhybna a zastávka Zbýšov: Navrhují se koleje výhybny o délce 1020 m, což je odůvodněno potřebou křížování v určitém časovém okamžiku. Takové řešení se z hlediska možné nestability GVD jeví jako ne příliš vhodné a zvyšuje investiční náklady. Doporučujeme navrhnout výhybnu pouze o nezbytně nutné délce a časové úspory pro možné křížování ve Zbýšově najít jinde.
- Prosíme o vysvětlení důvodu propadu rychlosti ve Zbýšově ze 100 km/h na 90 km/h.
- Doporučujeme zohlednit koordinaci řešené studie proveditelnosti Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno se stavbou silničního obchvatu Bučovic na silnici I/50 sledovanou ŘSD, která vyvolá potřebu přeložky železniční trati, s cílem zábrany zmařeným investicím do železniční, případně silniční infrastruktury.

Souhlasíme s názorem zpracovatele, že je třeba najít řešení ve variantě nacházející z hlediska investičních nákladů a přínosů mezi variantami A-K0 a B-K1. Zdůrazňujeme však, že i pouze dílčí **zjednodokolejňování** doposud dvoukolejné trati **je až zcela krajní možností**, jak nalézt ekonomicky efektivní řešení. Zjednodokolejňováním dvoukolejné trati dojde ke snížení propustnosti trati, což bude mít vliv na stabilitu provozu. Změna časových poloh vlaků a rozsahu objednávané dopravy může v budoucnu prokázat neuváženost částečného zjednodokolejňování trati.

Po provedení potřebných úprav v řešení studie proveditelnosti a následném předložení ekonomicky efektivní varianty, za předpokladu jejího nalezení, lze provést další postup v posuzování studie proveditelnosti s výsledným cílem jejího předložení a projednání na Centrální komisi MD.

S pozdravem

Ing. Jindřich Kušnír

ředitel

Odbor drah, plavby, železniční a kombinované dopravy

07

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů
Došl dne:	19. 05. 2015	3
Č. j.:	(1)	Příloh 2
		Jestli příloh

073857 / 2015

Vážená paní
Ing. Jarmila Ozimá
SŽDC, s.o., Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1

Váš dopis značky / ze dne

Naše značka

Vyřizuje / linka
Ing. Novák / +420 543 426 653

Brno
11. 5. 2015

Vyjádření ke „Studii proveditelnosti elektrizace tratě Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), druhé dílčí odevzdání“.

Vážená paní inženýrko,
na základě Vaší žádosti o vyjádření k studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), druhé dílčí odevzdání Vám zasíláme následující připomínky:

1. Domníváme se, že nulová varianta je zvýhodněna následujícími faktory:

- a) Stav „0“ není dosaženo investicí, tudíž nemusí být splněny normy předepsané pro investici, tedy těchto pozitivních efektů se dosáhne levněji.
- b) Předpokládá se, že probíhá řádná údržba a opravy. Mj. aktuální stav tratě Blažovice (mimo) – Veselí nad Mor. dokládá, že tomu tak mnohdy není.

2. Ekonomické hodnocení dosud neuvažovalo s omezením provozu na souběžných autobusových linkách – viz str. 130. Na základě výsledků jednání konaného dne 8.4. 2015 na GŘ SŽDC jsme projektantovi zaslali (a v příloze přikládáme) přehled předpokládaného omezení provozu na souběžných autobusových linkách v případě realizace stavby.

3. Doporučujeme u varianty B sledovat všechny rozumné možnosti snížení investičních nákladů (ev. až kompromis mezi variantami Aa a B), které však výrazně neovlivní pozitivní efekty investice. Ev. zjednodušení by však mělo být až poslední cestou snižování investičních nákladů. Upozorňujeme v této souvislosti na nevhodnou konfiguraci silniční sítě pro organizaci náhradní autobusové dopravy v úseku Kyjov – Nesovice.

4. Bude-li přece jen nutno přikročit k částečnému zjednodušení tratě, doporučujeme, aby se tak stalo:
- v relativně krátkých úsecích, např. Brankovice – Nemotice, Jestřabice - Kyjov, Vlkoš – Vracov, ...
- s rezervou několika minut pro případ typických nepravidelností (např. zpoždění čekáním na přípoje v Uherském Hradišti nebo ve Starém Městě u U.H., zpoždění z výluk na jednokolejných tratích ve Zlínském kraji), ev. ne zcela přesného naplnění studijního GVD.

5. Doporučujeme z variant Křenovické spojky K1 a K2 vypustit úsek Komárov – výh. Zbýšov (mimo). Domníváme se, že studií předpokládané investice do tohoto úseku zvyšují investiční náklady stavby, aniž by přinášely jakékoliv výčísitelné pozitivní efekty. Domníváme se dále, že úsek Komárov – Sokolnice by měl být řešen samostatně (byť i ve vzdálenější budoucnosti, v krajním případě až jako součást „severojižního diametru“) s částečným zdvoukolejněním (Komárov – Brn. Ivanovice?). Pak bude efektem takové investice zavedení špičkového 15 min. (sedlového a víkendového 30 min.) intervalu Brno –

13. 5. 2015
289/11-101

Sokolnice spojené s ukončením frekventované autobusové linky 109 (45 párů spojů v prac. dny, 18 párů o víkendu) v Sokolnicích.

Pokud je nutno důsledně naplnit literu zadání, navrhujeme zavést nové varianty K3, K4, které splní zadání a následně jistě vyjdou ekonomicky výrazně hůře než K1, K2, a bude možno konstatovat, že bez převedení frekvence autobusové linky 109 na železnici nemá smysl do úseku Komárov – Sokolnice investovat. Potřebné zlepšení stavu nástupišť v Sokolnicích pak doporučujeme provést v rámci údržby a oprav.

6. Žádáme, aby technické řešení varianty K1 (zejména poloměr oblouku) bylo projednáno s Drážním úřadem a bylo předloženo pouze takové řešení, které nebude v dalších fázích přípravy stavby zpochybněno.

7. Dovolujeme si upozornit na shodu Jihomoravského a Zlínského kraje na vedení přímé linky R6 Brno – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště a tudíž i na souvislost elektrizace tratě Blažovice – Veselí nad Moravou s elektrizací úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště v rámci investiční akce „Elektrizace Staré Město u U.H. – Uherské Hradiště – Luhačovice / Veselí nad Moravou“.

V této souvislosti zmiňujeme příznivý výsledek ekonomického hodnocení této související stavby při nižších přepravních prouděch než na trati Blažovice – Veselí nad Moravou.

8. K posuzovaným novým zastávkám:

- Černovický hájek: shodujeme se s negativním názorem projektanta.

- Brněnské Ivanovice: domníváme se, že projektant podcenil význam vazby s městskou dopravou, kdy železnice nabídne jednak rychlejší spojení Tuřan s centrem města (byť s přestupem) a jednak bude možno železnici využít i pro cesty z venkova do Tuřan a do zóny kolem OD „Makro“.

- Holásky: domníváme se, že je možno zřídit buď zastávku Brněnské Ivanovice nebo zastávku Holásky. V tomto výběru upřednostňujeme zřízení zastávky Brněnské Ivanovice z důvodu vazby s městskou dopravou. Úsek Brno – Chřlce by neměl být zatížen nadměrným počtem zastavení s ohledem na výhledový záměr převedení frekvence autobusové linky 109 na železnici.

- Sokolnice-obec: připouštíme, že zřízení zastávky může být diskutabilní, avšak nesouhlasíme s argumentací projektanta na str. 133, že obrát na nové zastávce bude ze 70% odčerpán ze stanice Sokolnice. Obrát ve stanici Sokolnice pochází v naprosté většině z přípojných autobusových linek 151, 610, 611, 612. Samotná obec Sokolnice je t.č. obsluhována převážně autobusovou linkou 40 – centrum obcí Sokolnice a Telnice je od stanice vzdáleno cca 1,4 km (str. 113).

- Újezd u Brna (přesun zastávky): žádáme o detailní posouzení účelnosti přesunu zastávky v další fázi studie.

- Křenovice-Hrušky: jedná se o nezbytnou náhradu stanice Křenovice hor. nádraží, kterou varianta K2 opouští.

- Vracov zast.: zřízení zastávky podporujeme vzhledem k rozlehlosti obce i počtu obyvatel. Se zřízením / nezřízením zastávky je spojeno v příloze uvedené omezení / neomezení provozu autobusové linky 665 v úseku Kyjov – Bzenec.

9. K závěru SP k osobní dopravě na str. str. 139 - nedostatečná vytíženost linek S:

- připouštíme nižší (než zadaný) rozsah výhledové dopravy na lince S6 ve variantách X-K0 (bez Křenovické spojky), pokud toto bude definitivním výsledkem dopravního modelování. Pro varianty O, A jsme již výhledový rozsah dopravy na lince S6 snížili (viz přílohy).

- ve variantách X-K1 a X-K2 (s Křenovickou spojkou) je však žádoucí udržet na lince S1 i v úseku Slavkov – Bučovice shodný interval jako v úseku Brno – Slavkov z důvodů:

- a) Stanice Bučovice dosahuje vyššího obrátu cestujících než Slavkov. Po ukončení linky 106 ve Slavkově je možno předpokládat přibližně shodný obrát cestujících v obou stanicích.

b) Linka S1 vedená po Křenovické spojnici nabídne pro Slavkov a Bučovice spojení (přímo nebo s přestupem na linku 40) do jihovýchodní části Brna (Chrlice, Tuřany, Komárov), které linka R6 ve shodné kvalitě nenabídne.

c) Linka S1 též nabídne pro Slavkov a Bučovice lepší spojení do obchodní zóny v Modřicích.

d) Zlepšení spojení Rašovice – Brno, Letonice – Brno, Rašovice – Slavkov, Letonice – Slavkov. V příloze uvádíme 90% připojování linek 602 a 641 k lince S6, resp. S1.

10. Dílčí (formální) připomínky:

a) k intenzitám přepravních proudů v grafech a tabulce na str. 104, 105, 106:

- pokud se průměrným dnem rozumí průměr pracovních a neprac. dnů, jsou uvedené údaje správné.
- pokud se jedná o průměrný pracovní den, jsou uvedené údaje podhodnocené.

b) na některých mapách v textové části (mj. na str. 125) jsou uvedeny zrušené tratě Kyjov – Mutěnice a Uhřetice u K. – Ždánice

c) na situacích v základní rastrové mapě ve výkresové části chybí zastávka Kyjov zastávka

d) popis autobusových linek šestimístními čísly je nepřehledný, doporučujeme používat trojmístná provozní čísla

e) na str. 108 zmiňovaná docházka 600 m mezi žst. a AN ve Slavkově nemá smysl. Potřebné vazby mezi železniční a regionální autobusovou dopravou jsou vytvořeny v terminálu u žel. stanice, méně podstatné vazby na zastávce „rozc. k žel.st.“

S pozdravem


Ing. Jiří Horský
ředitel společnosti

kordis <i>jmk</i>	KORDIS JMK, a.s. Nové sady 946/30 602 00 Brno
IČ: 26 29 84 65 DIČ: CZ26298465 Registrováno u Krajského soudu v Brně, odd. B, vložka 6753	
4	

Přílohy:

1. Poklady k dopravnímu modelu a k omezení autobusové dopravy v případě realizace stavby ve variantách bez elektrizace a bez Křenovické spojky.

2. Poklady k dopravnímu modelu a k omezení autobusové dopravy v případě realizace stavby ve variantách elektrizace s Křenovickou spojkou.

3. Poklady k dopravnímu modelu a k omezení autobusové dopravy v případě realizace stavby ve variantách elektrizace bez Křenovické spojky.

 11.05.2015

Vyjádření ke „Studii proveditelnosti elektrizace tratě Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), druhé dílí odevzdání“.

Příloha č. 1

Dopravní model a redukce autobusových linek

Bez elektrizace, bez Křenovické spojky (var. 0, A0)

1. Dopravní model:

Předpoklad: dostatečná kapacita uzlu Brno a úseku Brno – Blažovice

R6: Sp Brno – Kyjov – Veselí nad Mor. – Uherské Hradiště

Zastavení: Slavkov, Bučovice, Nesovice, Brankovice (*střídavě Brankovice / Bohuslavice*), Nemotice, Bohuslavice u K. (*střídavě Brankovice / Bohuslavice*), Kyjov, Kyjov zast., Vracov, Bzenec Veselí nad Mor., Uherský Ostroh, Ostrožská Nová Ves, Kunovice zast.

Jestřabice: zastaví jen účelové spoje (*obsluha fy Stabila*) 30 min. sítě Brno – Kyjov (4 – 5 párů vl. / prac. den; **(6),+** zastávka bez obsluhy)

V době 30 min. taktu zastaví vlaky základní 60 min. sítě v Brankovicích, vlaky doplňkové 120 min. sítě v Bohuslavicích.

V době pouhého 60 min. taktu střídavě.

Brno – Kyjov 30 min. takt jen v dopr. špičkách **X**

60 min. takt v **X** v dopr. sedle a v **(6),+**

základní 60 min. síť = 18 párů vlaků / prac. den, v **(6),+** 16,5 párů / den

doplňková 30 min. síť = 3 páry vl. / prac. den

Kyjov – Veselí n. Mor. – Uherské Hradiště: 60 min. takt denně = 18 párů vlaků / prac. den, v **(6),+** 16,5 párů

S6: Os Brno – Bučovice – Nesovice

Zastaví ve všech stanicích a zastávkách. Předpokládá se nová zastávka Šlapanice-město.

Brno – Bučovice: 60 min. takt jen v dopr. špičkách **X**

120 min. takt v **X** v dopr. sedle a v **(6),+**

základní 120 min. síť = 9 párů vlaků / prac. den, v **(6),+** 7,5 páru / den

doplňková 60 min. síť = 4 – 5 párů vl. / prac. den

Bučovice – Nesovice: 120 min. takt jen v dopr. špičkách **X**

základní 120 min. síť = 4 – 5 párů vlaků / prac. den

S69: Os Kyjov – Veselí nad Mor. – Uherské Hradiště

Zastaví ve všech stanicích a zastávkách. Uvažovat s novou zastávkou Vracov zast.

120 min. takt v **X** celodenně, v **(6)** dopoledne, v **(7)** odpoledne

V **X** v ranní špičce 2x 60min. interval

základní 120 min. síť = 7,5 párů vlaků / prac. den, v **(6),+** 4,5 páru vl. / den

doplňková 60 min. síť = 1,5 páru vl. / prac. den

2. Úprava (redukce) autobusových linek IDS JMK

Omezení:

665 za předpokladu zřízení nové zastávky Vracov zast.:

- 40 % spojů v úseku Kyjov – Bzenec zrušeno: 7 párů spojů / prac. den zrušeno
- ponecháno 11 párů spojů / prac. den

Nebude-li nová zastávka Vracov zast. zřízena:

- linka 665 beze změn.

Změny:

S91 směr Hodonín: **X** nárůst na 19 párů vl./ prac. den (15 z/do Hodonína, 4 z/do Strážnice); **(6),+** SQ

S91 směr Velká nad Vel. **X** nárůst na 14 párů vl./ prac. den; **(6),+** SQ

Beze změn: linky 106, 601, 643, 710, 934

Nárůst: linka 632 zvýšení rozsahu dopravy na dvojnásobek: 8 párů spojů / prac.den

Vyjádření ke „Studii proveditelnosti elektrizace tratě Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), druhé dílčí odevzdání“.

Příloha č. 2

Dopravní model a redukce autobusových linek

Elektrizace a optimalizace Blažovice – Veselí nad Moravou + Křenovická spojka (var. Ae+K1, Ae+K2, B+K1, B+K2, C+K1, C+K2)

1. Dopravní model:

R6: Sp Brno – Kyjov – Veselí nad Mor. – Uherské Hradiště

Zastavení: Slavkov, Bučovice, Nesovice, Brankovice (*střídavě Brankovice / Bohuslavice*), Nemočice, Bohuslavice u K. (*střídavě Brankovice / Bohuslavice*), Kyjov, Kyjov zast., Vracov, Bzenec Veselí nad Mor., Uherský Ostroh, Ostrožská Nová Ves, Kunovice zast.

Jestřabice: zastaví jen účelové spoje (*obsluha fy Stabila*) 30 min. sítě Brno – Kyjov (4 – 5 párů vl. / prac. den; (6),+ zastávka bez obsluhy)

V době 30 min. taktu zastaví vlaky základní 60 min. sítě v Brankovicích, vlaky doplňkové 120 min. sítě v Bohuslavicích.

V době pouhého 60 min. taktu střídavě.

Brno – Kyjov 30 min. takt jen v dopr. špičkách X

60 min. takt v X v dopr. sedle a v (6),+

základní 60 min. síť = 18 párů vlaků / prac. den, v (6),+ 16,5 páru / den

doplňková 30 min. síť = 6 párů vl. / prac. den

Kyjov – Veselí n. Mor. – Uherské Hradiště: 60 min. takt denně = 18 párů vlaků / prac. den, v (6),+ 16,5 párů

S6: Os Brno – Slavkov

Zastaví ve všech stanicích a zastávkách. Předpokládá se nová zastávka Šlapanice-město.

60 min. takt jen v dopr. špičkách X

120 min. takt v X v dopr. sedle a v (6),+

základní 120 min. síť = 9 párů vlaků / prac. den, v (6),+ 7,5 páru / den

doplňková 60 min. síť = 4 – 5 párů vl. / prac. den

S69: Os Kyjov – Veselí nad Mor. – Uherské Hradiště

Zastaví ve všech stanicích a zastávkách. Uvažovat s novou zastávkou Vracov zast.

60 min. takt jen v dopr. špičkách X

120 min. takt v X v dopr. sedle a v (6),+

základní 120 min. síť = 9 párů vlaků / prac. den, v (6),+ 7,5 páru / den

doplňková 60 min. síť = 4 – 5 párů vl. / prac. den

S1: Os Brno – Sokolnice – Křenovice – Slavkov – Bučovice – Nesovice

Brno – Bučovice: 30 min. takt jen v dopr. špičkách X

60 min. takt v X v dopr. sedle a v (6),+

základní 60 min. síť = 18 párů vlaků / prac. den, v (6),+ 16,5 páru / den

doplňková 30 min. síť = 7 – 8 párů vl. / prac. den

Bučovice – Nesovice: 60 min. takt jen v dopr. špičkách X

120 min. takt v X v dopr. sedle a v (6),+

základní 120 min. síť = 9 párů vlaků / prac. den, v (6),+ 7,5 páru / den

doplňková 60 min. síť = 4 – 5 párů vl. / prac. den

2. Úprava (redukce) autobusových linek IDS JMK

Omezení:

106 linka vedena z/ do Slavkova (100% spojů). (... - Slavkov žel.st. – Slavkov aut.st.):

- v X 18 párů spojů + 2 nové páry spojů Slavkov – Žarošice - Kyjov

- v (6),+: 9 párů spojů / den

621 linka zkrácena na úsek Hostěrádky-Rešov – Rousínov

630 provoz linky v úseku Křenovice – Slavkov omezen na cca 20 - 25 % současného rozsahu: zůstanou 4 páry spojů ze současných 16 / 18 spojů. Ostatní spoje vedeny po lince 620. V (6),+ linka 630 v úseku Křenovice – Slavkov mimo provoz - všechny spoje vedeny po lince 620.

632 linka omezena na 25% rozsahu: 1 pár spojů (obsluhující v Bučovicích školu; = 3 páry zrušeny)

Vyjádření ke „Studii proveditelnosti elektrizace tratě Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), druhé dílčí odevzdání“.

Příloha č. 3

Dopravní model a redukce autobusových linek

Elektrizace a optimalizace Blažovice – Veselí nad Moravou bez Křenovické spojky (var. B0, C0)

1. Dopravní model:

Předpoklad: dostatečná kapacita uzlu Brno a úseku Brno – Blažovice

R6: Sp Brno – Kyjov – Veselí nad Mor. – Uherské Hradiště

Zastavení: Slavkov, Bučovice, Nesovice, Brankovice (*střídavě Brankovice / Bohuslavice*), Nemotice, Bohuslavice u K. (*střídavě Brankovice / Bohuslavice*), Kyjov, Kyjov zast., Vracov, Bzenec Veselí nad Mor., Uherský Ostroh, Ostrožská Nová Ves, Kunovice zast.

Jestřabice: zastaví jen účelové spoje (*obsluha fy Stabila*) 30 min. sítě Brno – Kyjov (4 – 5 párů vl. / prac. den; **(6),+** zastávka bez obsluhy)

V době 30 min. taktu zastaví vlaky základní 60 min. sítě v Brankovicích, vlaky doplňkové 120 min. sítě v Bohuslavicích.

V době pouhého 60 min. taktu střídavě.

Brno – Kyjov 30 min. takt jen v dopr. špičkách X

60 min. takt v X v dopr. sedle a v **(6),+**

základní 60 min. síť = 18 párů vlaků / prac. den, v **(6),+** 16,5 párů / den

doplňková 30 min. síť = 6 párů vl. / prac. den

Kyjov – Veselí n. Mor. – Uherské Hradiště: 60 min. takt denně = 18 párů vlaků / prac. den, v **(6),+** 16,5 párů

S6: Os Brno – Bučovice – Nesovice

Zastaví ve všech stanicích a zastávkách. Předpokládá se nová zastávka Šlapanice-město.

Brno – Bučovice: 30 min. takt jen v dopr. špičkách X

60 min. takt v X v dopr. sedle a v **(6),+**

základní 60 min. síť = 18 párů vlaků / prac. den, v **(6),+** 15 páru / den

doplňková 30 min. síť = 7 – 8 párů vl. / prac. den

Bučovice – Nesovice: 60 min. takt jen v dopr. špičkách X

120 min. takt v X v dopr. sedle a v **(6),+**

základní 120 min. síť = 9 párů vlaků / prac. den, v **(6),+** 7,5 páru / den

doplňková 60 min. síť = 4 – 5 párů vl. / prac. den

S69: Os Kyjov – Veselí nad Mor. – Uherské Hradiště

Zastaví ve všech stanicích a zastávkách. Uvažovat s novou zastávkou Vracov zast.

60 min. takt jen v dopr. špičkách X

120 min. takt v X v dopr. sedle a v **(6),+**

základní 120 min. síť = 9 párů vlaků / prac. den, v **(6),+** 7,5 páru / den

doplňková 60 min. síť = 4 – 5 párů vl. / prac. den

2. Úprava (redukce) autobusových linek IDS JMK

Omezení:

106 linka vedena z/ do Slavkova (.... - Slavkov žel.st. – Slavkov aut.st.):

- v X v dopoledním sedle a večer: 9 párů spojů / den + 2 nové páry spojů Slavkov – Žarošice - Kyjov

- v **(6),+** celý den: 9 párů spojů / den

V X v dopravních špičkách zůstává linka z/ do Brna: 11 párů spojů / prac. den

632 linka omezena na 25% rozsahu: 1 pár spojů (obsluhující v Bučovicích školu; = 3 páry zrušeny)

665 za předpokladu zřízení nové zastávky Vracov zast.:

- 80 – 90 % spojů v úseku Kyjov – Bzenec zrušeno: 15 párů spojů / prac. den zrušeno

- ponechány jen účelové školní spoje: 3 páry spojů / prac. den

Nebude-li nová zastávka Vracov zast. zřízena:

- 40 - 50% spojů v úseku Kyjov – Bzenec zrušeno: 8 párů spojů / prac. den zrušeno

- ponecháno 10 párů spojů / prac. den

934 cca 50% spojů v úseku Bzenec – Veselí n. Mor. zrušeno (ev. převedeno na linku 933 mimo Bzenec).

665 za předpokladu zřízení nové zastávky Vracov zast.:

- 80 – 90 % spojů v úseku Kyjov – Bzenec zrušeno: 15 párů spojů / prac. den zrušeno
- ponechány jen účelové školní spoje: 3 páry spojů / prac. den

Nebude-li nová zastávka Vracov zast. zřízena:

- 40 - 50% spojů v úseku Kyjov – Bzenec zrušeno: 8 párů spojů / prac. den zrušeno
- ponecháno 10 párů spojů / prac. den

934 cca 50% spojů v úseku Bzenec – Veselí n. Mor. zrušeno (ev. převedeno na linku 933 mimo Bzenec).

X pokles z 10 / 13 spojů / den na cca 6 párů spojů / den;

v **(6)**,+ pokles ze 4 párů spojů / den na 2 páry spojů / den.

Změny (zlepšení přípojů):

602 90% spojů vedeno od přípoje / k přípoji S6 na zast. Marefy

640 90% spojů vedeno od přípoje / k přípoji S6 na zast. Křižanovice

S91 směr Hodonín: **X** nárůst na **19** párů vl./ prac. den (15 z/do Hodonína, 4 z/do Strážnice); **(6)**,+ SQ

S91 směr Velká nad Vel. **X** nárůst na **14** párů vl./ prac. den; **(6)**,+ SQ

Beze změn: linky 601, 643, 710

*Pozn.: Odchylné počty vlaků základní sítě v **(6)**,+ od **X** dány omezeními **X**, **X**,**(6)**, zejména v brzkých ranních hodinách.*

X pokles z 10 / 13 spojů / den na cca 6 párů spojů / den;
v **(6),+** pokles ze 4 párů spojů / den na 2 páry spojů / den.

Změny (zlepšení přípojí):

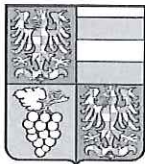
602 90% spojů (*prioritně z / do obce Letonice*) bude vedeno od přípoje / k přípoji S6 na zast. Marefy

640 90% spojů (*z / do obce Rašovice*) vedeno od přípoje / k přípoji S6 na zast. Křižanovice

S91 směr Hodonín: X nárůst na **19** párů vl./ prac. den (15 z/do Hodonína, 4 z/do Strážnice); **(6),+** SQ

S91 směr Velká nad Vel. X nárůst na **14** párů vl./ prac. den; **(6),+** SQ

Beze změn: linky **601, 643, 710**



JIHOMORAVSKÝ KRAJ
Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor rozvoje dopravy
Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.: 14304/2015-07
Ze dne: 01.04.2015
Č. j.: JMK 42336/2015
Sp. zn.:
Vyřizuje: Franek
Telefon: 541 651 314
Počet listů: 2
Počet příloh/listů: -
Datum: 05.05.2015

SŽDC
Odbor investiční

Studie proveditelnosti trati Veselí n.M. - Blažovice (- Brno), dílčí odevzdání, vyjádření JMK

K předanému dílčímu výstupu SP na základě Vaší žádosti, vydáváme následující vyjádření. Zpřesnění řešení dopravní technologie a souvisejících autobusových linek předával projektantovi přímo Kordis JMK.

1) Není doložen kartogram intenzit 2015, takže nelze posoudit reálnost nárůstu cestujících var. 0. Je otázka, zda lze spoléhat na nekonečnou trpělivost cestujících, ochotných se věčně škobrtat po stopadesát let starých nástupištích. JMK nevidí nárůst cestujících na trati dlouhodobě bez investičních počínů za reálný. Spíše očekáváme tlaky na posílení autobusové dopravy. Varianta předpokládá řádnou kontinuální údržbu a opravy, což se ovšem v současnosti neděje. Aby bylo zachováno do budoucna zdání 21. století, klade nulová úroveň investic do infrastruktury (do nástupišť) větší požadavky na vozidla a de facto tím zvýšené náklady přenáší na objednatele dopravy. Věčná nepřístupnost celé tratě pro imobilní je i z morálního hlediska nepřijatelná. SP nemůže končit výstupem nulové investice do tratě.

2) Z předané dílčí dokumentace i z jednání dne 8.4. t.r. plyne potřeba definice modifikované aktivní varianty tratě. Domníváme se, že úprava řešení může mít následující aspekty:

- elektrizace trati
- prověření konkrétního přínosu kolejových úprav typu brněnské zhlaví Bučovice
- uvažování omezení souběžné autobusové dopravy dle výše uvedeného podkladu Kordis JMK
- úprava všech nástupišť na výšku 550 mm nad TK
- peronizace stanic s křížením vlaků
- úprava kolejového řešení stanice Veselí n.M. v návaznosti na současně připravovanou rekonstrukci SZZ; (dne 5.5. 15 proběhlo vstupní jednání přípravné dokumentace Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou (MCO), podle prezentovaných informací má akce obsahovat m.j. i rekonstrukci nástupišť)

3) Z navrhovaných nových zastávek JMK:

- podporuje Brněnské Ivanovice s dobrou návazností na městskou dopravu
- považuje za potřebné prověřit modelem předpokládaný přesun cestujících ze Sokolnice - Telnice do zastávky Sokolnice, obec; v současnosti není podle názoru JMK tak výrazná spádovost cestujících ze Sokolnic na stanici Sokolnice - Telnice, jak prezentují text a kartogramy; multimodální model by měl řešit spíše relevantnost přesunu cestujících z pomalejší souběžné autobusové linky

IČ
708 88 337

DIČ
CZ70888337

Telefon
541 651 111

Fax
541 651 209

E-mail
posta@kr-jihomoravsky.cz

Internet
www.kr-jihomoravsky.cz

4) Částečně souběžně s předmětnou SP byla řešena i SP projektu tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou (SUDOP Praha - SP Slovácko). Její všechny sledované varianty vyšly ekonomicky lépe než všechny varianty předmětné studie. Některé sledované varianty SP Slovácko překročili i požadované výnosové procento. Přitom počet cestujících je ve SP Slovácko i poloviční. Žádáme zadavatele obou studií o posouzení uváděných výstupů, případně o srovnání způsobu ekonomického hodnocení, a tím i vytipování způsobů řešení, které by vedly k nalezení aktivní varianty v předmětné studii.

S pozdravem

otisk razítka

Ing. Rostislav Snovický v.r.
vedoucí odboru

Za věcnou správnost: Ing. Michal Franek v.r.
ved.odd. rozvoje dopravy

Na vědomí:

- Kordis JMK

Doklady 4. Doklady z projednání III. dílčího plnění

- SŽDC, GŘ, Odbor přípravy staveb (O6)
- SŽDC, GŘ, Odbor základního řízení provozu (O12)
- SŽDC, GŘ, Odbor traťového hospodářství (O13)
- SŽDC, GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky (O14)
- SŽDC, GŘ, Odbor strategie (O26)
- SŽDC, SSV
- SŽDC, OŘ Brno
- Ministerstvo dopravy
- KORDIS, JMK
- JMK, Odbor rozvoje dopravy



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 30705/2015-SŽDC-O7

Ze dne:

Naše zn.: 30705/2015-SŽDC-O6

Vyřizuje: Ing. Veliš, Ing. Zeman

Telefon: 972 244 368; 972 246 430

E-mail: Velis@szdc.cz

ZemanA@szdc.cz

Datum: 24. 8. 2015

SŽDC

Odbor investiční (O7)

„Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ – vyjádření O6

- Veškeré připomínky k předchozímu dílčímu plnění jsou zapracovány, navržené kolejové řešení železničních stanic již neumožňuje další redukce a z toho vyplývající úspory investičních nákladů.
- Předložená studie proveditelnosti má pouze jednu ekonomicky efektivní variantu A-K0, avšak podle posouzení na str. 76 části „A.7 Ekonomické hodnocení“ umožňuje maximální zvýšení IN pouze o 0,9 %, resp. cca 60 mil. Kč. Z tohoto důvodu považujeme i tuto variantu za značně rizikovou v průběhu další přípravy stavby.
- Z výše uvedeného důvodu nemůžeme doporučit ke schválení žádnou variantu. Shodně se zpracovatelem doporučujeme doplnit variantu A-K0 s elektrizací.

Ing. Petr Hofhanzl

ředitel odboru přípravy staveb

LG 11.8.11
4071/11/107

Váš dopis zn.: 30705/2015-SZDC-O7
Ze dne: 22.7.2015
Naše zn.: 35274/2015-SZDC-O12
Vyřizuje: Bc. Milan Stehlík
Telefon: 972 741 045
Mobil: 601 387 025
E-mail: stehlikm@szdc.cz
Datum: 21.8.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor investiční (O7)

– Z D E –

Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, vyjádření

K předloženému 3. dílčímu plnění studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ předkládá odbor základního řízení provozu (O12) následující připomínky:

a) oddělení technické (zpracovatel Bc. Milan Stehlík, tel. 972 741 045)

1) V dokumentaci je třeba dořešit problematiku označení výhybny Zbýšov. Dle předpisu SZDC D1 čl. 38: „Železniční stanice (dále jen „stanice“) je dopravní s kolejovým rozvětvením umožňujícím křížování a předjíždění vlaků a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb.“ Z této definice je zřejmé, že se jedná o stanici, protože jsou zde zřízena nástupiště a jsou zde tedy poskytovány přepravní služby.

Část A.2 Technické řešení

2) V kap. 2.1, str. 27, 3. odstavec je uvedeno: „Předpokládá se přepojení na dálkové ovládání těchto stanic, ve kterých je navržena celková rekonstrukce a vybudování nového staničního zabezpečovacího zařízení.“ Tuto větu upravit ve smyslu, že všechny tratě řešené touto studií budou zapojeny do dálkového ovládání.

3) Kap 2.2 Zabezpečovací zařízení:

- doplnit jaký typ zab.zař. bude použit v jednotlivých stanicích
- doplnit jaký typ traťového zab.zař. bude použit v traťových úsecích

Požadujeme řešit přenos kódu vlakového zabezpečovače na celé trati a ne pouze na úsecích s traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h jak je v dokumentaci navrhováno z důvodu zachování jednotnosti na celé trati a zvýšení bezpečnosti.

4) V kap. 2.2 silnoproud je uvedeno: „Ve všech železničních stanicích, kromě žst. Nesovice, vybudovat elektrický ohřev výhybek, jehož rozsah stanoví projektant dopravní technologie.“ Tento rozsah však nelze v žádných částech dokumentace dohledat. Požadujeme doplnit.

5) V kap. 3.3 varianta K1 výhybna Zbýšov je v části zabezpečovací zařízení chybně uváděno PPV Bylnice. Toto se opakuje i v dalších částech dokumentace. Pracoviště pohotovostního výpravčího bude pouze v Brně.

6) V kap. 3.3 varianta K1 je uváděn Traťový úsek Blažovice – Křenovice horní nádraží – takový traťový úsek neexistuje – nutno opravit.

7) V kap. 3.3 varianta K1 Traťový úsek Křenovice horní nádraží – Slavkov u Brna je chybně uváděn popis v úvodních profesích, v této variantě dojde k výstavbě Křenovické spojky.

8) V kap. 3 u všech variant ve stanicích v části Trakční vedení požadujeme doplnit rozsah elektrizace staničních kolejí, tzn. uvést čísla kolejí. Konstatování: „Navrhuje se elektrizace stanice.“ je nedostačující.

9) V kapitole 3.6 Traťový úsek Olšovec – Veselí n.M. zab. zař. je uvedeno: „...je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, obousměrný autoblok...“, což je v rozporu s částí A.3 Dopravní a provozní technologie, ve které je navrženo automatické hradlo. Požadujeme opravit a sjednotit v celé dokumentaci.

10) V části A.3 Dopravní a provozní technologie požadujeme doplnit:

- dopravní schémata stanic
- délky staničních kolejí
- rozsah elektrizace staničních kolejí

11) V části A.3 Dopravní a provozní technologie v kap. 4 variantě Be je navrženo v úseku Olšovec – Veselí n.M. zřízení autobloku. Se zřízením autobloku nesouhlasíme a požadujeme z důvodu zachování jednotnosti trati v úseku Olšovec – Veselí n.M. zřízení automatického hradla, obdobně jako v traťovém úseku ŽST Nesovice – odb. Olšovec.

12) Ve variantách Bej a Cej se předpokládá zjednotnění některých úseků, které jsou v současnosti dvukolejné. Jak dokládá dopravní technologie, je z hlediska propustnosti tento návrh akceptovatelný. Je však nutno předpokládat, že tímto **návrhem dojde ke zhoršení kvality provozu** tím, že bude ve vyšší míře docházet k přenosu zpoždění mezi vlaky opačných směrů. To se nejvíce projeví v Nemoticích při zpoždění Sp vlaku od Brna; zejména v případě, kdy odstup mezi příjezdem vlaku od Brna a odjezdem protijedoucího vlaku je 1 minuta, se zpoždění téměř plně přenesou na protijedoucí vlak.

Výluková činnost v jednokolejném úseku znamená nutnost zavedení náhradní dopravy, což je z pohledu cestujících veřejnosti obecně vnímáno velmi nepříznivě.

Část B.5 Situace dopravy

13) Slavkov varianta K0 je chybně číslována kolej č.3 jako kolej č. 5.

14) Je přiložena 2x Situace pro Kyjov A, Ae, Be

15) V části B.8 GVD je uváděn nesprávný počet staničních kolejí ve stanici Slavkov u Brna.

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Albín Servít, tel. 972 646 212)

1) A. Textová část; A . 1 Úvod, shrnutí a závěry; Seznam zkratk;

Je uvedeno: „TK traťová kolej, též temeno kolejnice (např. u nástupiště 550 mm nad TK)“
Jedna zkratka nemůže mít dvojitý význam.

2) A. Textová část; A . 1 Úvod, shrnutí a závěry; Seznam zkratk;

Je uvedeno: „SŽDC Správa železniční dopravní cesty, s. o.“

Správně má být: „SŽDC....Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.“

Musí být použit oficiální název.

3) A. Textová část; A . 2 Technické řešení; Seznam zkratk;

Je uvedeno: „TK traťová kolej, též temeno kolejnice (např. u nástupiště 550 mm nad TK)“

Jedna zkratka nemůže mít dvojitý význam.

4) A. Textová část; A . 2 Technické řešení; Seznam zkratk;

Je uvedeno: „SŽDC Správa železniční dopravní cesty, s. o.“

Správně má být: „SŽDC....Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.“

Musí být použit oficiální název.

5) A. Textová část; A .3 Dopravní a přepravní technologie;

Není možné otevřít.

6) A. Textová část; A . 4 Prognóza přepravních proudů;

Není uveden seznam použitých zkratk.

7) A. Textová část; A . 4 Prognóza přepravních proudů; 1. Základní vstupní předpoklady; 1.1. Ovlivněná oblast;

Je uvedeno: „Veselí n. M.“.

Správně má být: „Veselí nad Moravou“.

Není v souladu s předpisem: SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst.

8) A. Textová část; A . 4 Prognóza přepravních proudů; 3. Osobní doprava; 3. 4. Vazba dopravních systémů na železniční dopravu;

Je uvedeno: „Veselí n. M.“.

Správně má být: „Veselí nad Moravou“.

Není v souladu s předpisem: SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst.

9) A. Textová část; A . 4 Prognóza přepravních proudů; 3. Osobní doprava; 3. 4. Vazba dopravních systémů na železniční dopravu; Nadpis;

Je uvedeno: „Kyjov žst.“.

Správně má být: „Kyjov“.

Není v souladu s předpisem: SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopavně zajímavých a tarifních míst.

- 10) A. Textová část; A . 4 Prognóza přepravních proudů; 3. Osobní doprava; 3. 7. Poptávka a nabídka v individuální automobilové dopravě;
Je uvedeno: „Veselí n. M.“.
Správně má být: „Veselí nad Moravou“.
Zkratka není nikde uvedena správný a úplný název je Veselí nad Moravou.
- 11) A. Textová část; A . 7 Ekonomické hodnocení; Seznam zkratk;
Je uvedeno: „TK traťová kolej, též temeno kolejnice (např. u nástupiště 550 mm nad TK)“
Jedna zkratka nemůže mít dvoji význam.
- 12) A. Textová část; A . 7 Ekonomické hodnocení; Seznam zkratk;
Je uvedeno: „SŽDC Správa železniční dopravní cesty, s. o.“
Správně má být: „SŽDC....Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.“
Musí být použit oficiální název.


Ing. Tomáš Nachtman
ředitel odboru základního řízení provozu



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 30705/2015-SZDC-O7

Ze dne: 22. 7. 2015

Naše zn.: 35504/2015-O13

Vyřizuje: Ing. Hartman

Telefon: 972 244 462

Mobil: 607 007 972

E-mail: Hartman@szdc.cz

Datum: 24. 8. 2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor investiční

Ing. Jiří Michalica

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

„Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), třetí dílčí odevzdání“

K předložené dokumentaci máme za SZDC O-13 následující připomínky:

Připomínky k jednotlivým částem dokumentace a objektům

(zpracoval Ing. Hartman Tomáš, tel. 972 244 462, Hartman@szdc.cz)

Ekonomické hodnocení

- V přehledných tabulkách pro jednotlivé varianty postrádáme součty nákladů i přínosů za celé hodnotící období.
- Domníváme se, že nejsou zohledněny všechny přínosy a náklady. V tabulkách CBA jsou např. externality počítány zvláštním způsobem náklady pro var. bez projektu z výchozích údajů pro variantu projektovou.

Grafikony vlakové dopravy

- V grafikonech var A-K0 a A-K1 je v úseku Veselí nad Moravou – Odb. Olšovec kolize Mn a vlaku Sp (R) jedoucím proti správnému směru.
- Chybí počty dopravních kolejí v žst. Slavkov u Brna.

Situace dopraven

Výh. a zast. Zbýšov

- Doplnit umístění přístřešku pro nástupiště u koleje č. 1.
- Mělo by být uvažováno i s napojením nástupiště na cestu podél náspu cesty pod most v km 22,350. Jedná se o rozvojovou lokalitu Zbýšova.

Žst. Slavkov

- Var. K0: Kolej č. 4 ponechte mezi blažovickým zhlavím a nástupištěm ve stávající stopě. Situování nástupiště č. 2 by mělo být blíže k podchodu. Doporučujeme sledovat zrušení koleje č. 6 i ve variantě K0.
- Var. K1+K2 U koleje č. 102 počítejte s dynamickým zarážděním.
- Je nutné upravit GPK na blažovickém zhlaví nebo snížit rychlost v kolej č. 101a, mezi výhybkami č. 13-15 a 14-16 není dostatečná délka mezipřímé pro rychlost 80 km/h.
- Var. K1+K2 Doporučujeme úpravu výhybky č. 3 na jednoduchou, nebo s větším poloměrem do koleje č. 2 +Ks prověřením záboru pozemků.

Žst. Bučovice

- Doporučujeme do oblouku $R=1700$ m v km 32,8-33,0 vložit alespoň minimální převýšení $D=20$ mm. Dojde ke snížení namáhání výhybek ve spojení.
- Na konci kusé koleje č. 4 uvažujete s dynamickým zaráždlem.

Žst. Nesovice

- V případě nově budováno podchodu uvažujete ve všech variantách s jeho prodloužením i pod kolejí č. 2 s vazbou na autobusovou zastávku a chodník.
- Var. Bej: V oblouku $R=1200$ m v koleji č. 2 by bylo vhodné doplnit krajní přechodnice.

Žst. Nemotice

- Var. A a Ae: Uvažujte s úpravami mostu v km 48,310 i v této variantě, musí dojít minimálně úpravě VMP, ZKPP a izolací. Bude proveden zdvih nivelety, tak dojde k úpravám říms.

Výh. Jestřabice

- Odvratná výhybka navržená ve variantě Bej při pravostranném provozu postrádá smysl. Pokud je navržena pouze jedna odvratná výhybka, aby zabránila čelnímu střetu protijedoucích vlaků, má být umístěna v koleji č. 1. Z uvedeného principu a z důvodu neomezování vlakových cest by pak měla být vložena odvratná výhybka i do žst. Kyjov (ve var. Bej) mezi výhybky č. 23 a 25.

Žst. Kyjov

- Upozorňujeme, že vzdálenost výhybek č. 23 a 24 od přejezdu je nedostatečná. Zejména u výhybky č. 23 není splněna podmínka pro vzdálenost svaru min. 1 m od přejezdu a bude docházet ke splavování nečistot do výhybky. Odsun výhybky pravděpodobně zasáhne i o polohy nástupiště.
- V kolejích č. 1 a 2 v km 62,231 – 62,389 by měly být vloženy krajní přechodnice.
- Ve variantě Bej by měly ve směru Jestřabice doplněna odvratná výhybky z koleje č. 2 mezi výhybky č. 23 a 25. Krajní výhybka č. 25 v této variantě by měla být pro rychlost 100 km/h.
- Var. A, Ae, Be: Chybí směrové poměry v koleji č. 2 v km 61,8 – 61,9.

Žst. Bzenec

- Doplníte dynamické zaráždlo do koleje č. 4.
- Návěstidlo S3 je umístěno špatně.
- V koleji č. 4 doporučujeme rychlost 60 km/h pro urychlení odjezdu pro případ jízdy na Mor. Písek po koleji č. 1.
- Doporučujeme doplnění krajních přechodnic oblouků v kolejích č. 1 a 2 v km 75,160 – 75,387.
- Krajní přechodnice by bylo vhodné doplnit i v km 47,633 v kolejích č. 1 a 2. Doplnění přechodnic stačí v dalších stupních dokumentace.
- Doporučujeme prověřit v šířku komunikace na přejezdu v km 75,803 a vzdálenosti. Vzhledem k umístění přejezdu mezi směrové oblouky komunikace bude třeba uvažovat s rozšířením jízdních pruhů, což by mělo dopad na umístění výhybek nebo tvar výhybek v kolejové spojení v. č. 3-4.

Žst. Odb. Olšovec

- Na odbočce by měla být uvažována prostorová rezerva pro případné doplnění paralelní spojky. Vzhledem ke konstrukci grafikonů v úseku Bzenec – Veselí nad Moravou se dá očekávat, že jízdy proti správnému směru budou hojně využívány. A to zejména při zastavování Os vlaku v zast. Bzenec střed. V případě že by se vkládala paralelní spojka, měla by umožňovat rychlost alespoň 100 km/h jako v navazujícím úseku ve směru Bzenec. Z hlediska pokrytí nákladů by mělo být s vložení paralelní spojky počítáno.

Závěr

I přesto že ekonomicky efektivní vyšla varianta A-K0, domníváme se, že trať s intervalovou příměstskou dopravou by měla být elektrifikována. Z pohledu údržby železničního svršku a spodku jsou varianty srovnatelné. V porovnání nákladů na provoz infrastruktury vycházejí lépe varianty Ae-K1 i Bej-K1 než varianta A-K0. Proto doporučujeme spíše sledovat variantu Ae-K1.



Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 30705/2015 – SZDC – O7

Ze dne: 22. 7. 2015

Naše zn.: 35035/2015 – SZDC - O14

Vyřizuje: Ing. Aleš Cipris

Telefon: 972 741 041

Mobil: 722 821 553

E-mail: Cipris@szdc.cz

Datum: 19. 8. 2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Odbor investiční

- zde

Vyjádření k akci: „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno)“

Předkládáme souhrnné vyjádření odboru automatizace a elektrotechniky O14 k dokumentaci „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno)“, s těmito závěry:

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Aleš Cipris, tel. 972 741 041)

A TEXTOVÁ ČÁST

A. 2 Technické řešení

1. VÝCHOZÍ STAV

1. 1 Trať Brno hl. n. – Křenovice hor. n.

Železniční stanice Křenovice hor. n.

Zabezpečovací zařízení

U popisu stávajícího stavu uvádět jednotné údaje o SZZ tj. i typy návěstidel a přestavníků. Je také potřeba uvést způsob napájení SZZ a soupis přípojných vleček ve stanici, vč. způsobu jejich zabezpečení. Doplnit chybějící údaje. Nebude u dalších stanic připomínkováno.

Traťový úsek Slavkov u Brna - Bučovice

Přejezd v km 26,910 je typu PZS 3SBI. Opravit.

Traťový úsek Bučovice - Nesovice

Přejezd v km 37,061 je typu AŽD – 71. Opravit.

2 OBECNÉ ZÁSADY NÁVRHU

2. 2 Zásady návrhu investičních opatření

Zabezpečovací zařízení

U variant obecně nedoporučujeme změny zábrzdných vzdáleností v rámci jedné tratě TTP s odkazem na § 8 odstavec 1 Vyhlášky 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.

S ohledem na bezpečnost dopravy nesouhlasíme s obecným konstatováním, že přenos kódu vlakového zabezpečovače jen v úsecích s traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h. Toto lze uplatnit tehdy, je-li ve většině z traťového úseku Slavkov u Brna – Veselí nad Moravou bude traťová rychlost nižší než 100 km/h. Platí pro všechny varianty.

Chybí zde informace o nasazení evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS spolu se systémem GSM-R. V této souvislosti upozorňujeme na Rozhodnutí Evropské komise 2015/14/EU, kterým se mění Rozhodnutí 2012/88/EU (dále také TSI CCS). Změna má mimo jiné za důsledek, že TSI CCS se

20.8.2015
722/101-602

vztahují na všechny celostátní tratě. Instalace systémů GSM-R je povinná při prvních instalacích rádiové části subsystému na dotčené tratě nebo při takové modernizaci rádiové části, která změní funkce nebo rádiové charakteristiky (viz čl. 7.2.7.1 TSI CCS). Pro systém ETCS platí obdobné ustanovení pro projekty, na něž je poskytnuta podpora z evropských fondů (viz čl. 7.3.2.4 TSI CCS).

3 INVESTICE

3.1 Varianta 0 (bez projektu)

Tato varianta nemá navrženy v hodnotícím období žádné investiční akce, bude prováděna jen údržba a opravy. Za výchozí stav je zde považována infrastruktura po realizaci stavby „**Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo)**“. Stručně uvést, co uvedená stavba řeší, co bude výchozím stavem.

3.1 Projektová varianta KO

Zabezpečovací zařízení

Traťový úsek Blažovice – Slavkov u Brna, km 17,070 – km 22,968

Jako TZZ je zde navržen obousměrný autoblok s výstrojí integrovanou jako součást sousedních SZZ. S ohledem na skutečnost, že v dalších traťových úsecích je navrhován jako TZZ obousměrný autoblok (dále jen AB) a automatické hradlo (dále jen AH), je třeba uvést, že nasazení autobloku požaduje dopravní technologie. V opačném případě je možné nasadit jako TZZ AH, a to při rychlostech vyšších než 100 km/h podle TS 1/2012-Z, I. vydání. Platí i pro obdobně i pro ostatní varianty, zejména pro traťový úsek Bzenec Olšovec – Veselí nad Moravou.

Železniční stanice Slavkov u Brna, km 22,968 – km 24,020

Při popisu variant v kapitoly „3 Investice“ sjednotit popis přejezdů, tj. uvést jejich počet ve stanici nebo na trati, km polohu a způsob zabezpečení. Návrh na změnu zabezpečení přejezdu zpracovává žadatel, tj. v tomto případě projektant. Drážní úřad při místním šetření posuzuje tento návrh a na základě stanovisek dotčených orgánů a organizací vydává „Rozhodnutí“. Popř. uvést, že bude řešit zpracovatel přípravné dokumentace stavby.

Projektant by měl před návrhem změny zabezpečení přejezdu prověřit možnost jeho zrušení, a toto prověření dokladovat nebo řešit křížení tratě a komunikace mimoúrovňově. **Připomínáme, že podle ČSN 34 2650 ed. 2, čl. 5.3.2.5 má být přejezd na trati s traťovou rychlostí větší než 120 km/h jen zcela mimořádně.**

B VÝKRESOVÁ ČÁST

Zabezpečovací zařízení není ve výkresech: B. 01 Přehledná situace, B. 02 Situace v ortofotomapě, B. 03 Situace v základní rastrové mapě a B. 04 Podélné profily zakreslena, k této části se nevyjadřujeme.

Výkresy B. 05 Situace dopraven a B. 07 Traťová schémata obsahuje zákresy část SZZ, TZZ a PZZ, a to jen hlavní návěstidla, někdy vč. orientačních km poloh, př. odjezdové návěstidlo S1 je navrženo cca 100 m před výhybkou č. 2, čímž zkracuje o tuto vzdálenost staniční kolej. Proč? Vysvětlit, příp. opravit. Značku hlavního návěstidla je třeba doplnit u těchto výkresů do legendy.

U výkresu č. B. 07 jsou opět zakreslena jen hlavní návěstidla vč. legendy v části „Dopravní schéma tratě“. V části „Zabezpečovací zařízení“ je třeba doplnit do legendy význam barevného označení textu.

Sdělovací zařízení (zpracoval Ing. Arnošt Dudek, tel. 972 244 485)

K uvedené studii nemáme připomínky.

Elektrotechnika a energetika (zpracoval Ing. Stanislav Tošovský, tel. 972 244 273)

Studie se nezabývá otázkami souvisejícími s elektrickou trakcí a energetickým zařízením, proto se nemáme k čemu vyjádřit.

Stanovisko k výběru varianty

Při výběru varianty z našeho pohledu nesouhlasíme s více než jedním střídáním systému TZZ a upřednostňujeme jednotné TZZ v celém traťovém úseku, doplněné při použití obousměrného autobloku (dále jen AB) přenosem kódu VZ. Při použití TZZ AH bude přenos kódu VZ taktéž v celém úseku (bez ohledu na traťovou rychlost). V případě, že v úseku s TZZ AH nebude rychlost vyšší než 100 km/h, je možné v těchto úsecích od přenosu kódu VZ upustit.

V rámci řešení úrovnových křížení, ať stávajících nebo nových, požadujeme přednostně řešit mimoúrovňové křížení tratě a komunikace, pokud uvedené křížení nelze zrušit. Nelze-li (s odůvodněním a se souhlasem provozovatele dráhy) uvedenou problematiku takto řešit, požadujeme dodržovat platnou legislativu, a to zejména ČSN 34 2650 ed. 2.

Ing. Martin Krupička

*ředitel odboru
automatizace a elektrotechniky*

Elektronicky:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství**

- Ing. Jiří Michalica, Michalica@szdc.cz
- Ing. Alena Heinišová, Heinisova@szdc.cz



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Kopie

Váš dopis zn.: 30705/2015-SZDC-O7
Ze dne: 22.7.2015
Naše zn.: 36675/2015-SZDC-O26
Vyřizuje: Ing. Jan Křemen
Telefon: 9722 35641
Mobil: 602 162 740
E-mail: kremen@szdc.cz
Datum: 28.8.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor investiční (O7)
Ing. Jarmila Ozimá – ředitelka odboru
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1

Stanovisko O26 GR SZDC k předložené studii proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), dílčí odevzdání studie 06/2015

Část A.1 Úvod, shrnutí, závěry

Kapitola 1.4 Současné cestovní doby

Opakovaně upozorňujeme na skutečnost, že hodnoty uvedené v *Tabulkách 1, 2, 3, 4 a 5* pro IAD jsou velmi optimistické a na hranici reálné dosažitelnosti. Především současná jízdní doba automobilem v relaci Brno – Křenovice podle našeho názoru neklesá pod 20 minut. Stejně tak ani současná jízdní doba automobilem v relaci Brno – Slavkov u Brna podle našeho názoru neklesá pod 20 minut. Hodnoty uvedené v tabulkách v kapitole *1.4 Současné cestovní doby* tedy požadujeme opětovně prověřit a doložit, na základě jakých výpočtů byly stanoveny.

Kapitola 2.1 Navazující stavby a dokumentace

V kapitole zcela chybí zmínka o aktuálně zpracovávané studii proveditelnosti Železničního uzlu Brno. V případě „*Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou*“ je nutno uvést, že v roce 2015 byla společností SUDOP Praha zpracována aktualizace této studie, která prokázala ekonomickou efektivitu i u varianty S2a a především i u provozně a dopravně-technologicky nejvýhodnější varianty **S2b**. V současné době probíhá výběr výsledné varianty, do konce zpracování této SP tak bude v této problematice pravděpodobně rozhodnuto, nicméně lze předpokládat, že elektrizace ŽST Veselí nad Moravou proběhne v rámci modernizace a elektrizace trati Kunovice – Veselí nad Moravou.

Část A.4 Prognóza přepravních proudů

Kapitola 3.10 Vliv turistického ruchu na přepravní poptávku

Není zřejmé, proč nejsou v tabulkách u *Obrázků 30 a 31* uvedeny hodnoty návštěvnosti u všech zmíněných památek a muzeí. Znamená to, že pokud není u některých muzeí a památek návštěvnost uvedena, není to promítnuto v prognóze přepravních proudů? V přehledu památek a muzeí, které se mohou promítnout do přepravní prognózy, chybí např. zámky Milotice, Ždánice, hrad Cimburk, Bukovanský mlýn, či zahradní železnice Vracov.

Kapitola 3.14 Výsledky přepravní prognózy

Přestože oproti předchozímu odevzdání studie došlo k výraznému přiblížení vnímaných cestovních dob pro jednotlivé druhy dopravy u některých relací (viz *Tabulka 5*), neprojevila se tato skutečnost v přepravním objemu jednotlivých dopravních módů. Např. u relace Brno – Slavkov činil v minulém odevzdání studie rozdíl ve vnímané cestovní době IAD a vlaku cca 38 minut ve prospěch IAD, nově je tento rozdíl pouze cca 4 minuty ve prospěch IAD. I přesto de facto nedošlo k žádnému nárůstu přepravního objemu u veřejné dopravy v této relaci (v minulém odevzdání cestovalo mezi Brnem a Slavkovem veřejnou dopravou cca 1610 cestujících, nově je to dokonce o několik jednotlivců méně). Přestože největšího zkrácení cestovních dob je v rámci projektových variant dosahováno v relacích Brno – Kyjov, Brno – Veselí nad Moravou a Kyjov – Veselí nad Moravou, nedochází dle údajů v *Tabulce 7* v těchto relacích prakticky k žádnému nárůstu přepravních objemů ve veřejné dopravě.

Část A.2 Technické řešení

Kapitola 2.2 Zásady návrhu investičních opatření

V části, která se zabývá popisem zabezpečovacího zařízení, je předpokládáno vybudování ZZ s přenosem kódu vlakového zabezpečovače pouze v úsecích, kde bude navržena rychlost vyšší než 100 km/h. Vzhledem k tomu, že většina vlaků bude na řešenou trať vstupovat přes modernizovanou trať Brno – Přerov, bude pravděpodobně nutné vybavení všech vozidel mobilní části ETCS. Z tohoto důvodu je potřeba v rámci dalšího zpracování této studie zvážit nutnost budování ZZ s přenosem kódu VZ i způsob zabezpečení celé trati. Problematiku zabezpečení a volbu vlakového zabezpečovače na řešené trati, které mohou mít vliv i na kolejové řešení některých stanic a možnost využití rychlostí s nedostatkem převýšení do 150 mm, doporučujeme s ohledem na výše uvedené problémy projednat na samostatném jednání.

Část A.8 Investiční náklady

Kapitola 4 Zabezpečovací zařízení

Podle části A.2 *Technické řešení* je předpokládáno vybudování ZZ s přenosem kódu VZ pouze v úsecích, kde bude navržena rychlost vyšší než 100 km/h. V investičních položkách je však v rozporu s tímto předpokladem navrženo ve variantách A a Ae TZZ typu AB v úsecích Blažovice – Nesovice, rychlost nad 100 km/h je však u těchto variant uvažována v úsecích Nemotice – Kyjov a Bzenec – Veselí nad Moravou. Ve variantách Be a Ce je uvažováno s rychlostí nad 100 km/h v úseku Nesovice – Veselí nad Moravou, TZZ typu AB je však navrženo pouze v úsecích Blažovice – Nesovice a Bzenec – Veselí nad Moravou.

Část B.5 Situace dopraven

Příloha B.5.2 Situace ŽST Křenovice horní nádraží – Varianta K1

Navržené kolejové řešení stanice pouze s jednou nástupištní hranou u koleje č. 1 je z provozního hlediska i stability GVD nevhodné. S ohledem na provoz, který se bude na slavkovsko-holubickém zhlaví odehrávat v této variantě především ve směru do Slavkova u Brna, považujeme za vhodnější otočit

kolejovou spojku č. 1/2 obráceně, tak aby byly k dispozici dvě staniční koleje ve směru od Slavkova, nikoliv od Holubic.

Část B.8 Grafikony vlakové dopravy

Grafikony vlakové dopravy pro modelové varianty Bej-K1, Cej-K1 a Cej-K2 s jednokolejnými úseky Nesovice – Nemotice a Jestřabice – Kyjov předpokládají vzájemné křížování Sp vlaků cca v prostoru ŽST Nemotice, tzn. v místě přechodu mezi jedno- a dvoukolejným úsekem. Toto řešení není s ohledem na stabilitu GVD i možné drobné odchylky v konstrukci GVD vhodné. Pravidelné křížování vlaků je nutné konstruovat cca do poloviny dvoukolejného úseku.

Shrnutí, závěry a doporučení

Pokud nebude stavba „křenovické spojky“ ani po prověření dalších možných variant a kombinací řešení vykazovat i nadále odpovídající přínosy a pozitivní ekonomické hodnocení a bude řešenou studií spíše negativně zatěžovat investičními náklady, doporučujeme k dalšímu sledování především varianty řešící elektrizaci celého úseku Blažovice – Veselí nad Moravou při zachování jeho dvoukolejnosti a při současném využití výhod směrového vedení řešené trati. Doporučujeme tedy modifikovat variantu Ae tak, aby byly za smysluplných investičních nákladů eliminovány propady rychlosti nejen pod 100 km/h (drobné přeložky a posuny os kolejí pro zajištění v maximální možné míře konstantního průběhu rychlosti) a zároveň bylo v maximální možné míře využito směrového vedení trati (např. v úseku Bzenec – Veselí nad Moravou neomezovat rychlost pouze do 120 km/h). Z předloženého ekonomického hodnocení je zřejmé, že jedním z přínosů studie je zkrácení cestovních dob u delších relací z Brna na Kyjovsko. Považujeme tedy za vhodné hledat možnosti pro maximální zvýšení traťové rychlosti v celé trati a tedy i v úsecích dále od Brna.

Vzhledem k tomu, že po „křenovické spojnici“ má být vedena část regionálních vlaků do Bučovic, resp. Nesovic (v prokladu 30/30), předpokládáme, že v případě absence této spojky bude potřeba vést tyto vlaky severní trasou přes Šlapanice. V takovém případě je však bezpodmínečně nutné prověřit kapacitu zaústění „vlárské trati“ do železničního uzlu Brno, protože trať ve směru od Veselí nad Moravou je dle podkladů v řešené SP zaústěna ve variantě A do železničního uzlu Brno v úseku Černovická Terasa – Hlavní nádraží de facto pouze jednokolejně.

Z předloženého odevzdání studie není zřejmé, zdali jsou k tíži variant, které uvažují s částečným zjednodušením řešené trati, již započítána negativa v podobě výluk s náhradní autobusovou dopravou v době opravných a údržbových prací na trati spojená s prodloužením jízdních dob, komplikacemi s vedením autobusů NAD, zvýšením provozních nákladů apod.

V rámci dalšího zpracování studie je tak nutné prověřit další možné kombinace variant řešení „křenovické spojky“ a „vlárské trati“ a hledat výše zmiňované kompromisní řešení mezi stávajícími variantami Ae a Be.



Bc. Marek Binko
ředitel odboru strategie

28-08-2015





Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

VÁŠ DOPIS ZN:
ZE DNE:

NAŠE ZN: 8714/2015-SZDC-SSV-Ú1
VYŘIZUJE: Čudrnáková Klára
TEL.: 725 996025
FAX:
E-MAIL: cudrnakova@szdc.cz
DATUM: 21.8.2015

POČ. LISTŮ: 1
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:

SUDOP BRNO
Ing. Beňák
Kounicova 26
611 36 Brno

Věc: Připomínky ke studii proveditelnosti Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno)

Po prostudování zpracovaných variant Stavební správa východ preferuje toto technické řešení – elektrizaci řešené trati, rychlost 120 km/hod., zachování obou dopravních kolejí a severní variantu křenovické spojky.

Dá se to specifikovat jako lehce upravená varianta Be – K1.

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
772 58 Olomouc, Nerudova 1
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
(64)

Ing. Václav John
Ředitel organizační jednotky
Stavební správa východ

Váš dopis zn.: 30705/2015 - SZDC-07
Ze dne: 22-07-2015
Naše zn.: 14867/2015 - OŘ BRNO - OPS

Vyřizuje: Ing. Jakub Bureš
Telefon: +420 972 626 067
Mobil: +420 727 862 682
E-mail: bures@szdc.cz

Datum: 20-08-2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Ing. Jiří Michalica
O7 – Odbor investiční
Dlážděná 1003/7
11000 Praha 1

Připomínky ke studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (–Brno)

Dne 24. července 2015 obdržela Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 61143 Brno (dále jen "OŘ Brno") Vaši žádost o vyjádření k dokumentaci stavby nazvané "**Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (–Brno)**". Uvedená dokumentace byla vypracována společností SUDOP BRNO, spol. s r.o., Kounicova 688/26, 61136 Brno.

Po prostudování předložené dokumentace Vám **OŘ Brno sděluje následující připomínky k uvedené studii proveditelnosti:**

- **ST Brno** (Ing. Vladimír Šiške, tel.: +420 972 626 032, mail: Siske@szdc.cz):
 - Řešená studie zasahuje do oblasti ST Brno po žst. Křenovice, tj. do oblasti nově budované tzv. Křenovické spojky. Z hlediska ST Brno je jednoznačně preferována její jižní varianta (varianta K2 [jižní varianta Křenovické spojky]). Severní trasa je vedena pomocí oblouku velmi malého poloměru, dle normy ČSN 73 6360-1 čl. 8.3.1. tento oblouk nesplňuje mezní parametry. Zřízení takového oblouku s sebou přináší i zvýšenou potřebu údržby, což povede k častějšímu zavádění výluk a NAD. Z hlediska trasování se jižní varianta zdá také vhodnější z důvodu jejího vedení vzdáleněji od obydlených míst a je tedy jednodušší z hlediska nároků na ochranu obyvatel před hlukem.
 - V odbočce Podvrbí lze předpokládat, že vlaky jedoucí od Slavkova směrem na Brno přes Chrlice budou využívat maximální rychlost 100 km/h. Ve směru na Brno tak musí projet přes výhybky 1, 2 a 3. což vede ke vzniku 6 míst s náhlou změnou $I = 100$ mm za sebou a ke snížení jízdního komfortu. Norma toto řešení v kolejových rozvětvení přímo nezavrhne, ale vzhledem k tomu, že se fakticky bude jednat o hlavní kolej poježděnou pravidelně, tak je vhodné zvážit záměnu výhybky č. 3 za výhybku 1:26,5.
 - V případě vybudování severního řešení Křenovické spojky, doporučuje ST Brno na slavkovském zhlaví žst. Křenovice Horní n. zřízení kol. spojky z 1. do 2. koleje. Z hlediska operativnosti považuje ST Brno vynechání této spojky za nevhodné.
 - V rámci úprav žst. Křenovice horní nádraží požaduje ST Brno uvedenou stanici kolejově upravit do podoby, odpovídající postradatelnosti č.j. 2128/2012-OPD ze dne 15.2.2012 (odstranit celé koleje č. 6a, 8, odstranit část kolejí č. 4 (30 m) a 6 (30 m), výhybky č. 5, 7, 10 nahradit kolejovými poli, zrušit výhybky č. 8, 9, odstranit boční a čelní rampu u koleje č. 6a a 8.) Uvedená postradatelnost byla vydána na 2 roky. OŘ Brno bude žádat o její prodloužení. Zřízení jedné nástupní hrany v této stanici bude přinášet problémy při výlukách koleje č. 1. Osobní vlaky budou muset být nahrazeny NAD.

- **ST Břeclav** (Ing. Magdalena Jagošová, tel.: +420 972 632 862, mail: Jagošova@szdc.cz):
 - V žst. Bučovice a Bzenec jsou naprojektována vnější nástupiště také v místech současných skladišť s rampou. V obou případech se jedná o majetek ČD a.s. RSM Brno. Doporučuje se tuto skutečnost s ČD a.s. projednat, aby nedošlo k prodeji třetí osobě. Dále ST Brno upozorňuje, že pozemky v obvodech všech železničních stanic na trati (většinou od první po poslední výhybku) jsou dosud v majetku ČD a.s.
- **SSZT Brno** (Ing. Zdeněk Homola, tel.: +420 972 626 041, mail: HomolaZ@szdc.cz):
 - Připomínky k popisu současného technického stavu jsou uvedeny v samostatné příloze č. 1 tohoto dopisu.
 - Z hlediska vybavení železničních stanic a zastávek je požadováno typizovat sdělovací zařízení. Z tohoto důvodu je SSZT požadováno instalovat systém DDTS ŽDC v rámci celého dotčeného úseku tratě.
 - Dále je dle SSZT požadováno zahrnout sdělovací zařízení do tohoto systému DDTS ŽDC (tj. zahrnout do systému rozhlasové zařízení, systémy EPS, ASHS, EZS železničních stanic a zastávek).
 - Trať v úseku Blažovice – Veselí nad Moravou je SSZT požadováno zachovat jako dvokolejnou.
 - U odbočky Olšovec je SSZT požadováno zachovat stávající stav vedení traťových kolejí, (tedy TÚ Moravský Písek – Bzenec napojit přímo do ŽST Bzenec a nebudovat odbočku v traťové koleji Bzenec – Veselí).
- **SEE** (Ing. Dušan Koudelka, tel.: +420 972 626 052, mail: Koudelka@szdc.cz):
 - Bez připomínek.
- **SMT** (Ing. Petr Kácal, tel.: +420 972 626 062, mail: Kacal@szdc.cz):
 - Je třeba upozornit, že uváděné hodnocení stavebního stavu mostních objektů, nezohledňuje jejich současné a již vůbec ne budoucí užité vlastnosti (zatížitelnost, přechodnost, prostorové uspořádání, životnost a soulad s platnými normami). U objektů starších než 50 let je třeba uvažovat s jejich rekonstrukcí, přestavbou.
 - Bezbariérové přístupy do nově zřizovaných podchodů je třeba především řešit pomocí přístupových chodníků, bez využití technologických zařízení (výtahů). Bezbariérový přístup musí být řešen v souladu s platnou legislativou.
 - Úsek trati do Nesovic je, z pohledu mostů, poněkud podceněn. Ponechání např. ocelových mostů s mostnicemi bude činit problémy, jelikož tyto jsou většinou navrženy pro zatížení zatěžovacím vlakem s nápravovým tlakem 20 t. Při stavebních úpravách v rámci odstranění propadu se neuvažovalo s budoucí elektrifikací a použitím hnacích vozidel el. trakce, které jsou sice zařazena do TTZ C3, ale jejich nápravové síly jsou vyšší než u původního návrhového zatížení, což má negativní dopad právě na krátké nosné prvky. Tyto objekty rovněž nebyly posuzovány na únavu.
 - V souladu s článkem 9.8 normy ČSN 736301 požadujeme, aby kabelové trasy byly navrhovány mimo mostní objekty. V případě objektů, které neodpovídají platným normám (předpisům), je třeba tento požadavek považovat za zásadní.
 - Křenovická spojka (severní varianta) – navržený poloměr (210m) a umístění mostní estakády v něm je nevhodné. **BK v malém poloměru vyžaduje nesmírně nákladné úpravy založení mostního objektu a jeho nosné konstrukce.** Je třeba posoudit, zda investiční náročnost takového návrhu řešení a následná náročná údržba nebude vyšší než výkup nemovitostí, který by vyžadoval návrh trasy s výhodnějším směrovým řešením. **S touto variantou tak SMT nesouhlasí.**
 - Brankovický tunel – vzhledem k tomu, že je navrhován tunel delší než 350 m, bude pravděpodobně nutno uvažovat s náročnými protipožárními opatřeními, které mohou výstavbu značně prodražit. Jednotková cena na jeden běžný metr [Kč/m] může být paradoxně vyšší než při stavbě tunelu pro dvě koleje (2 trouby vedle sebe) nebo při volbě

delšího jednokolejného tunelu. Avšak z důvodu výrazného zkrácení délky a zmenšení spádů v úseku mezi žst. Nesovice a žst. Nemotice a tím i zkrácení jízdní doby byl zde tunel navrhován jak při stavbě tratě (1887) tak i při jejím zdvojkolejnění (1938). **Tvrzení o výhodnosti PJD v tunelu s relativně malým poloměrem nejsou vůbec ničím podepřena.** PJD v takových směrových poměrech ještě nebyla u SŽDC zřízena. Tvrzení o komfortním přístupu a pohybu záchranné techniky a záchranných složek po takové PJD zcela opomíjí fakt, že příčný sklon této téměř hladké plochy bude dosahovat 10%. Z hlediska provozního je určitě výhodnější mít dva jednokolejné tunely spojené (záchrannými propojkami) než jedno kolejný tunel s paralelní záchrannou chodbou nebo záchrannou šachtou.

- **SBBH** (Ing. Petr Benc, tel.: +420 972 626 021, mail: Benc@szdc.cz):

- Při projektování uvedené akce požaduje SBBH zapracování bezbariérových přístupů k vlakům, umístění čekárenských přístřešků pro cestující (ne sklo a polykarbonáty) s odpovídajícím vybavením v provedení antivandal. Dále je při projektování uvedené akce SBBH požadováno pokud možno v co největší míře omezit při řešení bezbariérového přístupu využívání výtahů a tyto nahradit rampami (z důvodu vysokých nákladů na provoz a údržbu).
- Nově situované přístřešky je nutno navrhnout v antivandal provedení.
- U nově budovaných zastávek Vracov zastávka a Bzenec střed a rekonstruovaných nástupišť je nutno dorešit bezbariérový přístup.
- Přístřešky, VB v žst., zastávky a původní i nově budované nástupiště je nutno vybavit novým označením dle platných vyhlášek a norem (názvy, směry jízdy, čísla kolejí a nástupišť, odpadkové koše, v nových přístřešcích pevně zabudované lavičky, apod.).
- U nově budovaného podchodu na nové ostrovní nástupiště v žst. Bzenec je nutno vyřešit bezbariérový přístup.
- Do nákladů a projektu stavby zahrnout demolici objektů, které pozbudou využitelnosti modernizací tratí (např. stavědla).
- V rámci rekonstrukce žel. svršku a spodku je nutno provést výměnu nebo přeložky vodovodních přípojek.

- **Řízení provozu** (Ing. Mgr. Aleš Černý, tel.: +420 972 621 005, mail: CernyA@szdc.cz):

- Doporučuje se zachování tratě v úseku Blažovice – Veselí nad Moravou jako tratě dvoukolejné.
- Odbočka Olšovec – doporučuje se zachovat stávající stav vedení traťových kolejí, tedy TÚ Moravský Písek – Bzenec napojit přímo do ŽST Bzenec samostatnou traťovou kolejí a Odbočku Olšovec nebudovat.
- Navrhuje se zachovat ve všech stanicích kolejové spojení v obou směrech, tedy z 1. TK na sudou skupinu a ze 2. TK na lichou skupinu (např. i novou výstavbu, rychlejší výhybky, místo kolejového křížení dvě jednoduché kolejové spojky, ale zachovat možnost přejíždění).
- Doporučuje se doplnit chybějící kolejové spojky v ŽST Nemotice (od Brna z 1. TK na sudou skupinu a od Veselí nad Moravou z 1. TK na sudou skupinu) a v ŽST Vikoš (od Brna z 2. TK na lichou skupinu a od Veselí nad Moravou z 2. TK na lichou skupinu).
- Strana 41 Technického řešení (příloha A.2): ŽST Křenovice h.n., kolejové stavby – doporučuje se přehodnotit počet dopravních kolejí na minimální počet tři (křižování, pobyt manipulačního vlaku, možnost jízdy odklonových rychlíků).
- Strana 38 Technického řešení (příloha A.2): kapitola 3.3. – součástí nové dopravní Zbýšov mají být i nástupiště pro cestující, jedná se tedy o **železniční stanici**, dle předpisu SŽDC D1, článek 38 (platí pro celou dokumentaci).
- Strana 37 Technického řešení (příloha A.2): pozemní objekty – není zde jednoznačně řešeno, zda stávající prostory čekárny budou zachovány (platí pro celou dokumentaci a všechny předmětné stanice).

- Strana 37 Technického řešení (příloha A.2): pozemní objekty – není zde jednoznačně řešeno, zda dopravní kancelář bude ve stávajících prostorách nebo bude umístěna v nové technologické budově (platí pro celou dokumentaci a všechny předmětné stanice).
- Strana 8, Technického řešení (příloha A.2): ZZ Sokolnice-Telnice – Křenovice horní nádraží – v mezistaničním úseku je TZZ 3. kategorie, automatické hradlo AH88A s PCN, bez oddílových návěstidel.
- Strana 37 Technického řešení (příloha A.2): ZZ – přejezd v obvodu stanice je přejezd PZM 2 v km 23,059.
- Strana 36, kapitola 3.2 Technického řešení (příloha A.2): doporučuje se přehodnotit odstranění informace o výstavbě zastávky Brno-Brněnské Ivanovice z dokumentace. Zastávka zde kdysi již existovala, poloha zastávky je v dosahu zastávek MHD (linky 40, 63).
- Strana 49 Technického řešení (příloha A.2): Odbočka Podvrbí – DNO pro obsluhu odbočky se navrhuje zakomponovat do DNO nové ŽST Zbýšov (obdobně jako ovládání ŽST Hustopeče u Brna v DNO ŽST Šakvice).
- Strana 43 Technického řešení (příloha A.2): je zde řešen mezistaniční úsek Blažovice – Křenovice horní nádraží. Z pohledu řízení provozu se jedná o úsek Blažovice – Odbočka Křenovice dolní nádraží.
- Strana 44 Technického řešení (příloha A.2): je zde řešen mezistaniční úsek Křenovice horní nádraží – Slavkov u Brna. Z pohledu řízení provozu se jedná o úsek Odbočka Křenovice dolní nádraží – Slavkov u Brna.
- Strana 50 Technického řešení (příloha A.2): TÚ Blažovice – Odbočka Podvrbí – doporučuje se vydefinovat tento úsek vzhledem k části B této dokumentace.
- Strana 51 Technického řešení (příloha A.2): TÚ Odbočka Podvrbí – Slavkov u Brna – doporučuje se vydefinovat tento úsek vzhledem k části B této dokumentace a vzhledem k plánované výstavbě Odbočky Křenovice dolní nádraží.
- Studie nezohledňuje postup přepínání jednotlivých stanic. Podle kapitoly 3.6. ŽST Nesovice bude v Nesovicích ponecháno stávající SZZ. Doporučuje se při postupné aktivaci SZZ v ostatních stanicích postupně ovládat z Nesovic ŽST Slavkov u Brna a Bučovice, Dále lze předpoklad další SZZ s JOP v ŽST Kyjov, odkud by se mohly ovládat ŽST Nemotice a Vlkov. Oba postupy je třeba uvažovat do doby přepnutí na CDP Přerov.
- Odbočka Podvrbí – DNO pro obsluhu odbočky se navrhuje zakomponovat do DNO vhodné stanice – nové ŽST Zbýšov (obdobně jako ovládání ŽST Hustopeče u Brna v DNO ŽST Šakvice).
- Odbočka Křenovice dolní nádraží – DNO pro obsluhu odbočky se navrhuje zakomponovat do DNO vhodné stanice – ŽST Slavkov u Brna (obdobně jako ovládání ŽST Hustopeče u Brna v DNO ŽST Šakvice).
- Řízení provozu navrhuje novou odbočku "Odbočka Křenovice dolní nádraží" nazvat jiným názvem vzhledem k existenci stanice Křenovice horní nádraží a zastávky Křenovice dolní nádraží např. podle místních názvů apod. Řízení provozu dále navrhuje novou odbočku Zbýšov nazvat jiným názvem vzhledem k existenci stanice Zbýšov.
- Řízení provozu doporučuje do studie doplnit, zda budou na předmětné trati IHL - indikátor horkoběžnosti ložisek, IHO - indikátor horkých brzd a obručí, IPK - indikátor plochých kol.
- Doporučuje se zvážit doplnění JOP do určených stanic.
- V dokumentaci není řešeno umístění a počet pohotovostních výpravců.

Za OŘ Brno nepředpokládáme, že cílem studie proveditelnosti je navrhovat takové úpravy infrastruktury, které sice vyhoví ekonomickému posouzení, ale ve skutečnosti přinesou zhoršení stávajícího stavu při běžném provozu. Nicméně návrhy jednokolejných úseků na stávající dvojkolejně trati, stejně jako nové (dvojkolejně) zapojení trati Bzenec-Moravský Písek, jsou dle našeho názoru přesně tímto případem, stejně jako např. návrh jednostranně zapojených (kusých) manipulačních kolejí.

K požadavku na volbu vhodné varianty studie lze tedy obecně uvést, že **preferujeme variantu dvoukolejně elektrizované trati s traťovou rychlostí do 120 km/h včetně a s redukcí úrovněvých křížení pozemních komunikací s dráhou**. Volba konkrétní varianty Křenovické spojky je již uvedena a zdůvodněna výše (viz odůvodněné připomínky ST Brno a SMT).

S pozdravem

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Oblastní ředitelství Brno
Kounicova 26, 611 43 Brno
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(28)

Ing. Pavel Šprálek

Ing. Miroslav Konečný
ředitel Oblastního ředitelství Brno

Přílohy:

- Příloha č. 1 – Připomínky SSZT k popisu současného technického stavu

Příloha č. 1 – Připomínky SSZT k popisu současného technického stavu, studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (–Brno)

1. 1. Trať Brno hl. n. – Křenovice hor. n.

Železniční stanice Křenovice horní nádraží

Sdělovací zařízení

V žst. Křenovice hor. n. je v současné době využívána stávající metalická místní kabelizace (MK) z roku 1980, která je položena mezi jednotlivými technologickými objekty a taktéž je přivedena k venkovním telefonním objektům (VTO) u vjezdových návěstidel do stanice. Pro informování cestujících je používáno rozhlasové zařízení INOMA RRÚ, které bylo instalováno v roce 2010. Pro nevidomé osoby jsou instalovány orientační hlasové majáčky OHM. Výpravčí ve stanici má k dispozici telefonní zapojovač Mikro-NZ-10 společně s náhradním zapojovačem Mikro-NZ8 z roku 2007. Ve stanici jsou dále k dispozici radiostanice systému MRTS a TRS a taktéž je zde instalována telefonní ústředna. Součástí železniční stanice jsou nezbytné hodinové rozvody.

~~Informační zařízení~~, přenosový systém SDH ani kamerový systém nejsou v žst. Křenovice hor.n. v současné době instalovány.

Ve stanici je instalováno informační zařízení typu ČD Speaker.

1. 2. Trať Blažovice – Veselí nad Moravou

Železniční stanice Slavkov u Brna

Sdělovací zařízení

V žst. Slavkov u Brna je v současné době využívána stávající metalická místní kabelizace (MK) z roku 1995, která je položena mezi jednotlivými technologickými objekty a taktéž je přivedena ~~k venkovním telefonním objektům (VTO) u vjezdových návěstidel do stanice k VTO u vjezdového návěstidla S.~~ Pro informování cestujících je používáno rozhlasové zařízení INOMA RRÚ, které bylo instalováno v roce 2007, pro nevidomé osoby jsou instalovány digitální hlasové majáčky DHM5. Výpravčí ve stanici má k dispozici telefonní zapojovač Mikro-NZ-10 společně s náhradním zapojovačem Mikro-NZ8 z roku 2007. Ve stanici jsou dále k dispozici radiostanice systému MRTS a TRS. Součástí železniční stanice jsou **hlavní hodiny MOBATIME HN50** a hodinové rozvody ~~a podružné hodiny a taktéž je ve stanici instalováno zařízení EPS s ústřednou LITES MHU 109.~~ ~~Informační zařízení~~, přenosový systém SDH ani kamerový systém nejsou v žst. Slavkov u Brna v současné době instalovány.

Ve stanici je instalováno informační zařízení typu ČD Speaker.

Železniční stanice Bučovice

Sdělovací zařízení

V žst. Bučovice je v současné době využívána stávající metalická místní kabelizace (MK), která byla částečně položena v roce 1995 a v části byla nahrazena místní kabelizací v roce 2007. Místní kabelizace je položena mezi jednotlivými technologickými objekty a taktéž je přivedena k venkovním telefonním objektům (VTO) u vjezdových návěstidel do stanice. Pro informování cestujících je používáno rozhlasové zařízení INOMA RRÚ, které bylo instalováno v roce 2005, pro nevidomé osoby jsou instalovány digitální hlasové majáčky DHM5. Výpravčí ve stanici má k dispozici telefonní zapojovač Mikro-NZ-10 společně s náhradním zapojovačem Mikro-NZ8 z roku 2007. Ve stanici jsou dále k dispozici radiostanice systému MRTS a TRS a taktéž je zde instalována telefonní ústředna. Součástí železniční stanice jsou **hlavní hodiny MOBATIME HN184**, hodinové rozvody **a podružné hodiny** a taktéž je ve stanici instalováno zařízení EPS s ústřednou LITES MHU 109 **a systém EZS GALAXY 128 z roku 2007.** ~~Informační zařízení~~, přenosový systém SDH ani kamerový systém nejsou v žst. Bučovice v současné době instalovány.

Příloha č. 1 – Připomínky SSZT k popisu současného technického stavu, studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (–Brno)

Ve stanici je instalováno informační zařízení typu ČD Speaker

Železniční stanice Nesovice

Sdělovací zařízení

V žst. Nesovice je v současné době využívána stávající metalická místní kabelizace (MK), která byla částečně položena v roce 2008 a v části byla nahrazena místní kabelizací v roce 2008. Místní kabelizace je položena mezi jednotlivými technologickými objekty a taktéž je přivedena k venkovním telefonním objektům (VTO) u vjezdových návěstidel do stanice. Pro informování cestujících je používáno rozhlasové zařízení INOMA RRÚ, které bylo instalováno v roce 2007, pro nevidomé osoby jsou instalovány digitální hlasové majáčky DHM5. Výpravčí ve stanici má k dispozici telefonní zapojovač Mikro-NZ-10 společně s náhradním zapojovačem Mikro-NZ8 z roku 2007. Ve stanici jsou dále k dispozici radiostanice systému MRTS a TRS a taktéž je zde instalována telefonní ústředna. Součástí železniční stanice jsou **hlavní hodiny SPORTVIEW** hodinové rozvody **a podružné hodiny** a taktéž je ve stanici instalováno zařízení EPS s ústřednou LITES MHU 109 a zařízení EZS s ústřednou GALAXY GD 96.

Informační zařízení, přenosový systém SDH ani kamerový systém nejsou v žst. Nesovice v současné době instalovány.

Ve stanici je instalováno informační zařízení typu ČD Speaker.

Železniční stanice Nemotice

Sdělovací zařízení

V žst. Nemotice je v současné době využívána stávající metalická místní kabelizace (MK) z roku 1974,

která je položena mezi jednotlivými technologickými objekty a taktéž je přivedena k venkovním telefonním

objektům (VTO) u vjezdových návěstidel do stanice. Pro informování cestujících je používáno rozhlasové

zařízení INOMA RRÚ, které bylo instalováno v roce 2007. Výpravčí ve stanici má k dispozici telefonní

zapojovač Mikro-NZ-10 společně s náhradním zapojovačem Mikro-NZ8 z roku 2007.

Ve stanici jsou dále

k dispozici radiostanice systému MRTS a TRS.

Součástí železniční stanice jsou **hlavní hodiny SPORTVIEW** hodinové rozvody **a podružné hodiny**.

Informační zařízení, přenosový systém SDH ani kamerový systém nejsou v žst. Nemotice v současné době instalovány.

Ve stanici je instalováno informační zařízení typu ČD Speaker.

Železniční stanice Kyjov

Sdělovací zařízení

V žst. Kyjov je v současné době využívána stávající metalická místní kabelizace (MK), která byla částečně položena v roce 1995 a v části byla nahrazena místní kabelizací v roce 2012.

Místní kabelizace je položena mezi jednotlivými technologickými objekty a taktéž je přivedena k venkovním telefonním objektům (VTO) u vjezdových návěstidel do stanice. Pro informování cestujících je používáno rozhlasové zařízení INOMA RRÚ, které bylo

instalováno v roce 2007, pro nevidomé osoby jsou instalovány orientační hlasové majáčky OHM. Výpravčí ve stanici má k dispozici telefonní zapojovač INOMA ALFA společně

s náhradním zapojovačem Mikro-NZ8 z roku 2007. Ve stanici jsou dále k dispozici radiostanice systému MRTS a TRS a taktéž je zde instalována telefonní ústředna.

Příloha č. 1 – Připomínky SSZT k popisu současného technického stavu, studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (–Brno)

Součástí železniční stanice jsou **hlavní hodiny MOBATIME HN184**, hodinové rozvody **a podružné informační zařízení**, přenosový systém SDH ani kamerový systém nejsou v žst. Kyjov v současné době instalovány.

Ve stanici je instalováno informační zařízení typu ČD Speaker, které provádí hlášení do staničního rozhlasu ŽST Kyjov, tak na neobsazenou zastávku Kyjov zast.

Železniční stanice Bzenec

Sdělovací zařízení

V žst. Bzenec je v současné době využívána stávající metalická místní kabelizace (MK) z roku 1985, která je položena mezi jednotlivými technologickými objekty a taktéž je přivedena k venkovním telefonním objektům (VTO) u vjezdových návěstidel do stanice. Pro informování cestujících je používáno rozhlasové zařízení INOMA RRÚ, které bylo instalováno v roce 2007, pro nevidomé osoby jsou instalovány digitální hlasové majáčky DHM5. Výpravčí ve stanici má k dispozici telefonní zapojovač Mikro-Z-0 společně s náhradním zapojovačem Mikro-NZ8 z roku 2007. Ve stanici jsou dále k dispozici radiostanice systému MRTS a TRS. Součástí železniční stanice jsou **hlavní hodiny MOBATIME HN50** a hodinové rozvody **a podružné hodiny informační zařízení**, přenosový systém SDH ani kamerový systém nejsou v žst. Bzenec v současné době instalovány.

Ve stanici je instalováno informační zařízení typu ČD Speaker.



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

07/2 Kuní
31.8.2015

124937/2015 07

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů
Došlo dne: 31. 08. 2015		1
Č.j.:		příloh
		1
		řetě příloh
		1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Generální ředitelství
Odbor investiční
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
DS: uccchjm

Váš dopis značky / ze dne
30705/2015-SŽDC-O7 /
22.7.2015

Naše značka
64/2015-130-KR/3

Vyřizuje / linka
Minář Luděk, Ing. / 225131623

Praha
24.8.2015

Věc: Souhrnné stanovisko MD ke SP Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno)

Vážená paní ředitelko,

na základě Vašeho dopisu výše uvedeného č.j. se žádosti o stanovisko Vám tímto zasíláme připomínky MD k poslednímu odevzdání SP Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno).

V současném odevzdání studie poskytuje pouze omezené možnosti pro výběr ekonomicky efektivní varianty s ohledem na značné náklady realizace modernizačních úprav trati, které nejsou ospravedlněny dostatečnými přínosy z modernizace plynoucími. Zároveň výsledky studie nepříznivě zatěžuje předpoklad zřízení Křenovické spojky, která je pro realizaci velmi obtížná při nedostatečných přínosech. Lze tedy předpokládat, že při úpravách technického řešení dle doporučení zpracovatele bude možné najít ekonomicky efektivní variantu modernizace trati, především s využitím úspornějšího technického řešení. Ke studii si dále uplatňujeme následující připomínky:

- 1) Textová část, A.1 str. 13, kap. 1.6: „Toto prezentované řešení bylo na první vstupní poradě dne 30. 09. 2015 zamítnuto.“: Uvedené datum první vstupní porady je chybné, pravděpodobně se jedná o překlep, požadujeme opravu.
- 2) Textová část, A.7 str. 20, kap. 2.2, tab. 19: V tabulce dochází k nesrovnalostem při součtu potřebných pracovníků ve sloupci pro varianty A-K1, Ae-K1, Bej-K1.
- 3) Požadujeme prověření účelnosti vybudování nové napájecí stanice v Kyjově. Dle konzultace s expertem by s ohledem k vytíženosti trati s pomocí zesilovacího vedení mohlo postačovat vždy jednostranné zapojení do Nesovic z napájecích stanic v Nedakonicích a ve Vyškově. Jako příklad realizovatelnosti takového jednostranného napájení lze uvést úsek České Budějovice – České Velenice st.hr.
- 4) Dále požadujeme prověření investičních nákladů alternativního zabezpečení trati evropským systémem ERTMS (ETCS bez návěstidel, s počítači náprav). Při nákupu nových vozidel lze předpokládat nasazení vozidel vybavených ERTMS.
- 5) Náklady na provoz vlaků jsou vypočteny dle Metodiky pro výpočet efektivnosti investic SŽDC, s. o. z roku 2009, tzn. dle zastaralé metodiky. Náklady v Kč/vlhod v CBA tabulkách chybí (tzn. tabulka na listu 3, buňky B64:D74). Upozorňujeme, že dle prováděcích pokynů



je třeba skutečné náklady na provoz vlaků získat u provozovatelů vlakových souprav dle skladby vlakových proudů na posuzované trati nejlépe ve složení fixní, časově závislé (posádka) a kilometrově závislé náklady z důvodu možného dublování hodnot s hodnotami času posádek.

- 6) V tabulkách v podkapitole 3.1. uvádíte typ vlaku RegioPanter v motorové trakci, v kapitole 5.1. pak vlak RegioPanter s 18 nápravami. Vyvarujte se prosím označování takové jednotky tímto názvem. RegioPanter je elektrická jednotka, jejíž konstrukce neumožňuje konfiguraci s 18 nápravami.
 - o Jednotky RegioPanter dle uvedené kapacity mají běžně 12 náprav, v případě uvažované motorové jednotky to ovlivňuje ekonomické hodnocení.
- 7) Žádáme vysvětlit zkratky HV a VS v tabulkách v podkapitole 5.1. Tyto zkratky nejsou v seznamu zkratek vysvětleny.
- 8) U tabulky 57 nejsou uvedeny jednotky. Prosíme doplnit.
- 9) V ekonomice nejsou započteny přínosy, které jsou generovány zvýšením bezpečnosti železniční dopravy. Dle technického řešení je však navrženo minimálně 7 přejezdů nahradit mimoúrovňovým křížením a další přejezdy jsou navrženy k rekonstrukci.
- 10) Není zřejmé, zda byly započteny přínosy z úspory času v silniční dopravě, díky navrženým mimoúrovňovým křížením.
- 11) Z důvodu předání podkladů pro územní plánování si dovoluujeme upozornit, že by bylo vhodné, aby zpracovatel po schválení výsledné varianty Centrální komisí předal podklady pro územně analytické podklady ve formátu SHP (shapefile).

S pozdravem


Ing. Jindřich Kušnír

ředitel

Odbor drážní a vodní dopravy

SŽDC, s.o., Generální ředitelství
Odbor investiční
Ing. Jarmila Ozimá
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1

Váš dopis značky / ze dne

Naše značka

Vyřizuje / linka
Ing. Novák / +420 543 426 653

Brno
25. 8. 2015

Vyjádření ke „Studii proveditelnosti elektrizace tratě Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), třetí dílčí odevzdání“.

Vážená paní inženýrko,

na základě Vaší žádosti o vyjádření k studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), třetí dílčí odevzdání Vám zasíláme následující připomínky:

1. Ekonomické hodnocení; Shrnutí a závěry:

Z výsledků ekonomického hodnocení je zřejmé, že z variant K0, K1, K2 Křenovické spojky vykazuje jednoznačně nejhorší výsledky varianta K1. Jestliže varianta A-K0 je velmi výrazně lepší než var. A-K1 (v poměru $EIRR\ 5,7 : 2,8$), musí být výrazně lepší i var. Ae-K0 oproti var. Ae-K1 (přičemž $EIRR\ Ae-K1 = 4,1\%$), var. Bej-K0 oproti var. Bej-K1 ($EIRR\ Bej-K0 = 4,3\%$), ...

Nesouhlasíme však se závěrem, že „stavba Křenovické spojky ... investičně zatěžuje projektové varianty, ale nepřináší ... benefity pro zvýšení ekonomické efektivity.“ To lze na základě dosavadních výsledků studie (zatím) jednoznačně tvrdit jen o variantě K1. $EIRR$ varianty Cej-K2 dosahuje téměř 4%, nelze tedy vyloučit, že u investičně méně náročných variant může být dosaženo příznivějších výsledků.

Většina projektových variant elektrizace Blažovice – Veselí nad Mor. byla zpracována v kombinaci s variantou K1 Křenovické spojky z důvodu odmítavého stanoviska obce Křenovice k var. K2 (a pozitivního stanoviska k var. K1, která byla navržena právě z iniciativy obce), nyní se však ukazuje nutnost dopracování kombinací s variantami K0 a K2.

Dosavadní výsledky studie také ukazují jednoznačně lepší výsledek všech ekonomicky posuzovaných variant s elektrizací tratě (Ae, Bej, Cej) oproti variantě bez elektrizace: $EIRR\ A-K1 = 2,8\%$, $AeK1 = 4,1\%$, $BejK1 = 4,3\%$, $Cej-K2 = 3,9\%$. To svědčí pro dopracování všech variant s elektrizací tratě. **Dovolujeme si proto požádat o dopracování kombinací variant Ae-K0, Be-K0, Bej-K0, Cej-K0, Ae-K2, Be-K2 a Bej-K2.** Teprve se znalostí těchto výsledků bude možno učinit definitivní závěry.

2. U variant s částečným zjednodušením tratě žádáme (v souladu s dřívějším požadavkem) o zahrnutí negativních efektů náhradní autobusové dopravy při výlukách. Předpokládanou četnost výluk v jednokolejných úsecích by mělo dodat OŘ SŽDC, náklady na náhradní autobusovou dopravu ČD, ROC. Nejedná se jen o náklady na NAD (v několika linkách), nýbrž i vznik zpoždění 10 – 15 min. vlivem nepříznivé konfigurace silniční sítě.

3. Dotazujeme se, zda ve variantách s Křenovickou spojkou jsou do ekonomického hodnocení započteny nejen úspory z rozsahu autobusové dopravy, nýbrž i úspory z rozsahu železniční dopravy.

4. I v případě, že bude vybrána varianta bez Křenovické spojky žádáme, aby technické řešení (zejména stanice Slavkov) umožnilo pozdější výstavbu spojky (např. v rámci Severojižního diametru) bez zbytečných zásahů do nově vybudované infrastruktury.

5. Grafikony vlakové dopravy:

Souhlasíme s vedením linky S7 po nové trati Brno – Přerov v souladu s požadavky Jihomoravského kraje a KORDIS v rámci SP modernizace tratě Brno - Přerov. Toto řešení je však nutno sledovat i v dalších stupních přípravy modernizace tratě Brno – Přerov.

6. Prognóza přepravních proudů:


Nebyly zapracovány všechny připomínky KORDIS ke druhému odevzdání studie, přestože ve vypořádání připomínek byly akceptovány. Jedná se o technické věci neovlivňující základní výsledky studie.

S pozdravem

V-Z 

Ing. Jiří Horský
ředitel společnosti



 26.8.2015



JIHOMORAVSKÝ KRAJ
Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor rozvoje dopravy
Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.: 30705/2015-O7
Ze dne: 22.07.2015
Č. j.: JMK 96740/2015
Sp. zn.:
Vyřizuje: Franek
Telefon: 541 651 314
Počet listů: 2
Počet příloh/listů: -
Datum: 24.08.2015

SŽDC
Odbor investiční

Studie proveditelnosti trati Veselí n.M. - Blažovice (- Brno), vyjádření JMK

K předanému výstupu SP na základě Vaší žádosti, vydáváme následující vyjádření.

1) Křenovická spojka

Výstupy SP potvrzují předpoklad, že severní varianta sice zajistí provozní propojení tratí, ale významně prodlužuje cestovní doby s dopadem na efektivitu vedení spojů. Jestliže SP potvrzuje lepší výsledky var. K2 je zřejmě třeba více prověřit kombinace s touto variantou (viz dále). Vlastní porovnání variant K1 a K2 de facto ve studii není.

Ekonomické hodnocení se z hlediska objemu provozu vlaků odkazuje na DT. Nejsou uváděny náklady objednatelů, ale náklady provozovatele drážní dopravy. Lze předpokládat, že jsou odvozeny zejm. od vlkm a oběhu souprav. Bylo by vhodné výslovně uvést, že ve variantách beze spojky jsou do nákladů započítávány i vlaky linky S1 ukončené v Sokolnicích a Křenovicích h.n.

Z hlediska záměru Severojižního kolejového diametru (SJKD) je významné vedení trasy do frekvenčně silného místa, jakým je např. Slavkov. I když se i po dopracování předmětné SP bude jevit spojka z hlediska současné přípravy státní investice jako ekonomicky nevyhovující, bude ji třeba dále sledovat v dlouhodobém horizontu jako součást SJKD. Je proto vhodné některé prvky vlárské tratě realizovat již v konfiguraci, která umožní budoucí zapojení bez významných přeložek - např. polohy kolejí v odbočkách Podvrbí a Křenovice dolní, ž.st. Slavkov a pod.

2) Dopravní technologie a prognóza

V grafikonech nejsou uváděny v úseku Blažovice - Brno vlaky linek S7 (SP přerovské tratě je nevede po nové trati přes zast. letiště), S37 a nákladní vlaky přerovské tratě. Linky S6 a R6 jsou vedeny v obou studiích v rozdílných časových polohách. Ve SP přerovky je linka R6 uvažována v hodinovém intervalu.

Bylo by vhodné vysvětlit, proč největší počet cestujících mezi Brnem a Slavkovem produkuje nejméně komfortní var. A.

3) Ekonomické hodnocení

SP přiznává, že ekonomické hodnocení je ovlivněno právě probíhající investicí do mezistaničních úseků Blažovice - Nesovice, které zhodnocují i variantu bez projektu. Slepě metodicky je to možná správně, ale logicky špatně. Lze oprávněně spekulovat, že nevyhovující ekonomické hodnocení není dáno primárně řešením jednotlivých variant, ale systémově nesprávným postupem salámovou metodou. V případě systémově správného postupu byly by současné investice Blažovice - Nesovice 1. etapou aktivních variant. Již před začátkem období při přípravě OPD 07-14 upozorňoval JMK, že je třeba připravovat "malé" investice typu Boskovické spojky na dočerpávání prostředků. Státem však byla upřednostněna příprava velkých investic, které se ale nerealizovaly. Současná investice Blažovice - Nesovice není dána systémovou potřebou řešení ucelené tratě, ale "snadným" čerpáním prostředků. Což by samo o sobě nevadilo, pokud by to ve svém důsledku nemrzalo systémové řešení celé tratě. Případnou nesprávnost tohoto odhadu JMK je možno prokázat pouze paralelním ekonomickým hodnocením, kde současné investice nebudou zahrnuty do varianty bez projektu (tj. bez investic), ale do relevantních aktivních variant, samozřejmě ponížené o vícenáklady plynoucí z nesystémového členění úseků.

4) Další postup

Účelem SP je nalézt nejvhodnější řešení dané tratě. To se nedaří ex ante posouzení m variant a jejich kombinací. Je zřejmé, že je třeba posoudit více kombinací z navržených řešení. Jsou-li varianty A-K0 a A-K1 v poměru ekonomického výnosového procenta 5,71 : 2,82, je jistě nezbytné posoudit i ta řešení vlastní vlárské tratě, která v kombinaci s K1 dosahují vyšších hodnot než var. A, a to jak s řešením K0 tak i dopravně přínosnějším K2.

Shodně se závěry současné verze SP doporučujeme dopracování, ale s těmito aspekty:

- nesledovat v této fázi částečnou elektrizaci do Nesovic, která ve spojení s elektrizací Slovácko produkuje neelektrizovaný střední úsek mezikrajské linky Brno - Uh. Hradiště
- podle výše uvedeného posoudit další kombinace řešení a nalézt (všechny) další ekonomicky přijatelné varianty
- v případě většího množství ekonomicky přijatelných variant provést následné zúžení na ekonomicky a provozně nejprijatelnější portofilo ke konečnému výběru

S pozdravem

otisk razítka

Ing. Rostislav Snovický
vedoucí odboru
v.z. Ing. Michal Franek v.r.
ved.odd. rozvoje dopravy

Na vědomí:

- Kordis JMK

Doklady 5. Doklady z projednání IV. dílčího plnění

- SŽDC, GŘ, Odbor přípravy staveb (O6)
- SŽDC, GŘ, Odbor základního řízení provozu (O12)
- SŽDC, GŘ, Odbor traťového hospodářství (O13)
- SŽDC, GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky (O14)
- SŽDC, GŘ, Odbor strategie (O26)
- SŽDC, OŘ Brno
- Ministerstvo dopravy
- KORDIS, JMK
- JMK, Odbor rozvoje dopravy

Váš dopis zn.: 50427/2015-SŽDC-O26

Ze dne:

Naše zn.: 50427/2015-SŽDC-O6

Vyřizuje: Ing. Veliš, Ing. Zeman

Telefon: 972 244 368; 972 246 430

E-mail: Velis@szdc.cz

ZemanA@szdc.cz

Datum: 31. 12. 2015

SŽDC

Odbor strategie O26

„Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ – vyjádření O6

- Předložená studie proveditelnosti obsahuje dvě ekonomicky efektivní varianty A-K0 a Ae-KOe. V obou případech je však výsledná hodnota ERR těsně nad minimální požadovanou hodnotou. Podle posouzení v části „A.7 Ekonomické hodnocení“ umožňuje projektantem doporučená varianta Ae-KOe maximální zvýšení IN pouze o 1,8 %, resp. cca o 122 mil. Kč. Z tohoto důvodu považujeme i tuto variantu za vysoce rizikovou v průběhu další přípravy stavby, a to zejména na případné požadavky vyplývající z procesu EIA, podmínek územního rozhodnutí či požadavků složek SŽDC, a též s přihlédnutím k vysoké míře agregace jednotlivých položek. Je proto nezbytné hledat další úspory a přínosy pro vytvoření vyšší rezervy. Dále požadujeme pro porovnání zpracovat investiční náklady podle nové cenové databáze pro studie proveditelnosti, jejíž schválení a vydání očekáváme v prvním čtvrtletí roku 2016. Tuto databázi poskytneme zpracovateli SP na vyžádání.
- Pro alespoň částečnou eliminaci výše uvedených rizik požadujeme do posuzovacího a schvalovacího protokolu SP uvést doporučení projektanta na str. 53 v části A.1 (tj. nezvětšovat rozsah navržené infrastruktury) jako závaznou podmínku pro další přípravu stavby.
- Oproti předchozímu dílčímu plnění se nově v souvislých úsecích navrhuje rychlostní profil s nedostatkem převýšení do 150 mm. Tato skutečnost znamená výrazně vyšší nároky na údržbu. Doposud se v žádné stavbě (či v SP) v takovém rozsahu neuplatnil. Jako podmínku akceptování takového řešení pro další projektovou přípravu požadujeme, aby SP obsahovala stanovisko OŘ k tomuto návrhu.
- Navržený rychlostní profil s nedostatkem převýšení do 150 mm je v rozporu s technickým řešením železničního svršku. Podle části A.2 (technické řešení – str. 29) se uvažuje s rekonstrukcí železničního svršku tvaru S 49 s výjimkou úseku Nemotice – Veselí n. M. ve variantách Be a Bej, ve kterých se navrhuje svršek UIC 60. To je však v rozporu s předpisem SŽDC S3, díl XVI, čl. 79, tabulka 7, podle které se u svršku S 49 připouští maximální nedostatek převýšení 130 mm. Z této skutečnosti vyplývá, že buď nelze uvažovat úspory z jízdních dob vycházející z rychlostního profilu pro nedostatek převýšení do 150 mm nebo bude nutné všechny úseky s tímto rychlostním profilem navrhnout se svrškem UIC 60, což se týká prakticky všech projektových variant (kromě varianty A-KO). Tím však dojde ke zhoršení výsledků ekonomického hodnocení.
- Zásadně nesouhlasíme se zcela nereálným harmonogramem přípravy stavby uvedeným na str. 54 v části A.1.
- Z výše uvedených důvodů nemůžeme v současnosti na základě obdržených podkladů doporučit ke schválení žádnou variantu.

Ing. Petr Hofhanzl

ředitel odboru přípravy staveb

Váš dopis zn.: 50427/2015-SZDC-O26
Ze dne: 1.12.2015
Naše zn.: 724/2016-SZDC-O12
Vyřizuje: Bc. Milan Stehlík
Telefon: 972 741 045
Mobil: 601 387 025
E-mail: stehlikm@szdc.cz
Datum: 7.1.2016

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

- Z D E -

Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, vyjádření

K předloženému poslednímu odevzdání studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ předkládá odbor základního řízení provozu (O12) následující připomínky:

- 1) Požadujeme do studie proveditelnosti zapracovat nové kolejové řešení ŽST Veselí nad Moravou dle zpracované a odsouhlasené přípravné dokumentace „Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou“.
- 2) V části A.2 Technické řešení je v kapitole „Zabezpečovací zařízení“ opakovaně uvedeno, že v případě jízdy vlaku bez palubní části ETCS bude jeho rychlost omezena na $V=100$ km/h. Studie předpokládá nasazení jednotek nezávislé či závislé trakce typu Siemens Desiro ML, resp. Regiopan-ter v závislosti na variantě řešení (s elektrizací, bez elektrizace) a v části A.3 Provozní a dopravní technologie jsou jízdní doby vypočteny s ohledem na nejvyšší traťovou rychlost. Nepovažujeme za vhodné v textu studie uvádět konstatování o případném omezování rychlosti.
- 3) V kolejových řešeních ŽST Vlkov požadujeme posunout kolejovou spojku výhybek 4/5 do prostoru mezi vjezdovou návěstídlou 1S, 2S a odjezdovou návěstídlou L1a, L2a (v závislosti na variantě a situování nástupišť v záhlaví), aby byla dopravní kolej č. 4 využitelná pro vlakové cesty od Kyjova po 1. traťové (správné) koleji, bez nutnosti vedení vlaků proti správnému směru.
- 4) ŽST Slavkov u B. (varianty K0e, K1, K2) – u koleje č. 102 je navrženo nástupiště o délce 95 m, což není v souladu s požadavkem dopravní technologie, kde je uvedena požadovaná délka 100 m.

Z variant navržených předloženou studií proveditelnosti odbor základního řízení provozu z dopravně-technologického a provozního hlediska **preferuje a k dalšímu sledování doporučuje variantu ABe-K0e**, tzn. částečnou optimalizaci a modernizaci s úplnou elektrizací v úseku Blažovice – Veselí nad Moravou.

Nedoporučujeme varianty Bej a Cej obsahující m.j. zjednotnění úseků, které jsou v současnosti dvoukolejné. Dopravní technologie sice svými výpočty dokládá, že je z hlediska propustnosti tento návrh akceptovatelný, ale nutno předpokládat, že takové řešení by vedlo ke zhoršení kvality provozu tím, že v případě nepravidelnosti v dopravě bude docházet k přenosu zpoždění mezi vlaky opačných směrů a při výlukové činnosti v jednokolejných úsecích by vznikla nutnost zavádění náhradní autobusové dopravy.



Ing. Tomáš Nachtman

ředitel odboru základního řízení provozu



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Jilka

Váš dopis zn.: 50427/2015-SZDC-O26

Ze dne: 1. 12. 2015

Naše zn.: 207/2016-SZDC-O13

Vyřizuje: Ing. Hartman

Telefon: 972 244 462

Mobil: 607 007 972

E-mail: Hartman@szdc.cz

Datum: 4. 1. 2016

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor strategie

Ing. Jiří Michalica

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), odevzdání k připomínkám

K předložené dokumentaci máme za SZDC O13 následující připomínky:

Obecné a zásadní připomínky

(zpracoval Ing. Hartman Tomáš, tel. 972 244 462, Hartman@szdc.cz)

- Návrh zavedení rychlostního profilu V_{150} je podmíněn nasazením zabezpečovacího zařízení ETCS a provedením rekonstrukce železničního svršku a spodku a zřízením BK. Využití nedostatku převýšení v rozmezí nad 130 mm do 150 mm pro vozidla bez naklápění vozidlových skříní není přípustné na železničních přejezdech všech konstrukcí a na mostech bez průběžného kolejového lože, které nejsou součástí PJD nebo konstrukci PJD podobné. Dále je nutné prověřit tvar kolejnic, neboť kolejnice S49 (49 E1) je možné využít pouze do hodnoty nedostatku převýšení $I \leq 130$ mm.
V rámci SP je profil V_{150} navržen i na úsecích, které byly součástí akce „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo), a to i v místech železničních přejezdů. Pokud je navrhován rychlostní profil V_{150} je třeba provést komplexní posouzení úseků a dodržet ustanovení předpisu SZDC S3 Železniční svršek, a výnos S29206/11-OTH „Podmínky pro posouzení možnosti zavedení rychlosti odpovídající nedostatku převýšení $I > 100$ mm na stávajících tratích“ z 16. 6. 2011.
- Při zavedení profilu V_{150} by mělo být posouzeno, zda nebude nutné navýšit náklady na údržbu infrastruktury, neboť úsek, v němž je využíváno větší převýšení než 100 mm, musí vykazovat patřičnou známku kvality dle služební rukověti SZDC SR 103/4 (S).

Připomínky k jednotlivým částem dokumentace a objektům

Grafikony vlakové dopravy

- Z GVD vyplývá, že není uvažováno se zastavováním vlaků v zastávce Jestřabice. Vysvětlíte prosím, proč jsou zde rekonstruována nástupiště včetně vybavení technologickými PS. Když není v zastávce navrženo zastavování vlaků, doporučujeme projednat zrušení zastávky.

Situace dopraven

Odb. Mlýnská

- Var. K1 krajní přechodnice v koleji č. 1 v km 20,1 nevyhovuje svoji délkou pro profil V_{130} z hlediska časové změny převýšení.
- Z hlediska údržby i komfortu jízdy by bylo vhodnější navrhnout výhybky č. 1 – 3 s větším poloměrem odbočení, minimálně je nutné počítat s jazyky JPP.

Žst. Slavkov

- Var. K1+K2 Doporučujeme úpravu výhybky č. 3 na jednoduchou, nebo s větším poloměrem do koleje č. 2 s prověřením záboru pozemků.

Žst. Bučovice

- Doporučujeme do oblouku $R=1700$ m v km 32,8-33,0 vložit alespoň minimální převýšení $D=20$ mm. Dojde ke snížení namáhání výhybek ve spojce.

Žst. Nesovice

- V případě nově budováno podchodu uvažujete ve všech variantách s jeho prodloužením i pod kolejí č. 2 s vazbou na autobusovou zastávku a chodník.
- Var. A, Ae, Be: V oblouku $R=1200$ m v koleji č. 2 by bylo vhodné doplnit krajní přechodnice a upravit návaznosti protisměrných oblouků pokud to nevyvolá zásahy do dalších SO nebo záborů.

Žst. Kyjov

- Upozorňujeme, že vzdálenost výhybek č. 23 a 24 od přejezdu je nedostatečná. Zejména u výhybky č. 23 není splněna podmínka pro vzdálenost svaru min. 1 m od přejezdu a bude docházet ke splavování nečistot do výhybky.
- V kolejích č. 1 a 2 v km 62,231 – 62,389 by měly být vloženy krajní přechodnice.

Závěr

Z pohledu údržby železničního svršku a spodku jsou varianty srovnatelné. V případě návrhu profilu V_{150} požadujeme důsledné prověření, zda dílčí úseky vyhoví zavedení rychlostního profilu s využitím nedostatku převýšení větším než 130 mm. Doporučujeme dále sledovat variantu Ae-K0e.



Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství

Váš dopis zn.: 50427/2015 – SZDC – O26

Ze dne: 1. 12. 2015

Naše zn.: 87/2016 – SZDC - O14

Vyřizuje: Ing. Aleš Cipris

Telefon: 972 741 041

Mobil: 722 821 553

E-mail: Cipris@szdc.cz

Datum: 4. 1. 2016

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Odbor strategie

- zde

Vyjádření k akci: „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno)“

Předkládáme souhrnné vyjádření odboru automatizace a elektrotechniky O14 k dokumentaci „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno), poslední odevzdání“, s těmito závěry:

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Aleš Cipris, tel. 972 741 041)**A TEXTOVÁ ČÁST****2 OBECNÉ ZÁSADY NÁVRHU****2. 2 Zásady návrhu investičních opatření****Zabezpečovací zařízení**

U variant obecně nedoporučujeme změny zábrzdných vzdáleností v rámci jedné tratě TTP s odkazem na § 8 odstavec 1 Vyhlášky 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah. V reakci na připomínku uvádíme, že jedna změna možná je. Aby např. po snížení zábrzdné vzdálenosti z 1000 m na 700 m došlo v dalším traťovém úseku opět k jejímu zvýšení, je z našeho pohledu nepřijatelné.

Ve variantách, resp. v úseku, kde se předpokládá nasazení systému ETCS doporučujeme umisťovat odjezdová, popř. cestová návěstidla cca 35 m od konce nástupiště (př. zast. Křenovice dolní n., ŽST Zbýšov, zast. Křižanovice, aj.). Tato vzdálenost bude ze strany provozovatele dráhy upřesněna při zpracování přípravné dokumentace.

3 INVESTICE**3. 4 Varianta K1****Zabezpečovací zařízení**

Železniční stanice Křenovice horní nádraží

V této variantě je přejezd v km 20,548 (PZZ – AC z roku 2006) ponechán se stávajícím PZZ, ale ve variantě K0 bude nahrazen novým PZS. Proč je to rozdílné? Provéřit, resp. upravit.

Trat'ový úsek Blažovice – Křenovice horní nádraží

km 17, 070 – km 20, 023

Uvedený úsek je popsán v textové části, není ale zakreslen ve výkresové části. Proč? Upřesnit, resp. doplnit.

B VÝKRESOVÁ ČÁST

Zabezpečovací zařízení není ve výkresech: B 01 Přehledná situace, B 02 Situace v ortofotomapě, B 03 Situace v základní rastrové mapě, B 04 Podélné profily zakreslena a B 06 Situace dopadu do územního

plánování, k této části se nevyjadřujeme. Obdobně toto platí pro výkresy B 05 Situace dopraven, kde jsou zakreslena a označena jen odjezdová, popř. vjezdová návěstidla.

Výkresy B 07 Traťová schémata obsahují zákresy části SZZ, TZZ, a to jen hlavní návěstidla vč. km poloh. U výkresu č. B. 07-01-02 je mezi sudými odjezdovými návěstidly a prvním návěstidlem autobloku ve směru na Slavkov u Brna vzdálenost až cca 2300 m. Obdobně je to i na v. č. B 07-02-03, vzdálenost mezi odj. náv. L1 v ŽST Bučovice a prvním odd. návěstidlem na trati ve směru na Slavkov u Brna je 2020 m. Dle TNŽ 34 2620, čl. 4.5.1 se nedoporučuje, aby vzdálenost mezi návěstidly byla větší než 2000 m.

Na výkresech č. B 07-02-02 a B 07-02-03 je navržen autoblok, vzdálenosti jednotlivých oddílových návěstidel jsou značně odlišné, a to od 2020 m až po 1010 m. Toto se opakuje na všech výkresech, kde je navržen autoblok. Jaký důvod k tomuto vede?

Sdělovací zařízení (zpracoval Richard Kolář, tel. 972 244 342)

Bez připomínek.

Elektrotechnika a energetika (zpracoval Ing. Stanislav Tošovský, tel. 972 244 273)

Upozorňujeme, že trakční vedení nesplňuje parametry distribuční napájecí sítě, a proto není vhodné jako základní napájení netrakčních odběrů. Lze jej využít pouze jako náhradní napájení.

Do dálkové diagnostiky zahrnout i příslušnou část rozvodu pro napájení zabezpečovacího zařízení (NZZ) ve smyslu předpisu SŽDC E8.

Problematiku napájení trakčního vedení popisovanou ve studii je nutné koordinovat s ostatními zpracovávanými SP a připravovanými stavbami v této oblasti. Vlastní situování trakčních transformoven a spínacích stanic musí být ověřeno energetickými výpočty.

Stanovisko k výběru varianty

Platí stejné stanovisko, tzn., že při výběru varianty z našeho pohledu nesouhlasíme s více než jedním střídáním systému TZZ a upřednostňujeme jednotné TZZ v celém traťovém úseku, doplněné při použití autobloku (dále jen AB) přenosem kódu VZ. Při použití TZZ AH bude přenos kódu VZ taktéž v celém úseku (bez ohledu na traťovou rychlost). V případě, že v úseku s TZZ AH nebude rychlost vyšší než 100 km/h, je možné v těchto úsecích od přenosu kódu VZ upustit.

Obdobně v rámci řešení úrovnových křížení, ať stávajících nebo nových, požadujeme při zpracování projektu přednostně řešit křížení tratě a pozemních komunikací mimoúrovňově, pokud uvedené křížení nelze zrušit.

Ing. Martin Krupička

*ředitel odboru
automatizace a elektrotechniky*

Elektronicky:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství**

- Ing. Jiří Michalica, Michalica@szdc.cz



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 650/2016-SZDC-O26

Vyřizuje: Ing. Jiří Michalica, Ing. Jan Křemen

Telefon: 972 246 429, 972 235 641

Mobil: 601 326 429, 602 162 740

E-mail: michalica@szdc.cz, kremen@szdc.cz

Datum: 6.1.2016

SUDOP Brno spol. s r.o.

Ing. Lubomír Beňák

Kounicova 26

611 36 Brno

Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, vyjádření ke konečnému odevzdání

Vážení,

zasíláme Vám připomínky O26 ke „Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ v konečné verzi k připomínkám.

Technické řešení

- Varianta A-K0 musí být z pohledu návrhové rychlosti do 100 km/h včetně v celém traťovém úseku. V opačném případě musí dojít k nasazení ETCS. Doporučujeme snížit rychlost v úseku Bzenec - Veselí nad Moravou na hodnotu do 100 km/h včetně. Technické řešení doporučujeme ponechat beze změn s tím, že se rychlostní profil využije v případě budoucí dodatečné instalace ETCS.
- Část A1 - tabulka č. 6 - tabulka obsahuje dílčí výsledky, u ostatních dílčích plnění tato tabulka chybí - doporučujeme vypustit
- Část A1 - str. 16 poslední odstavec - nutno aktualizovat. Údaje ohledně SP ŽU Brno nejsou aktuální.
- V úseku Blažovice – Nesovice požadujeme důsledněji prověřit možnosti dodatečného zvýšení rychlosti i dodatečného zavedení rychlostního profilu pro nedostatek převýšení do 150 mm v úsecích, jejichž rekonstrukce proběhla v rámci stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo)“,
 - např. v km 31,101 – 32,318 lze i při parametrech GPK navržených v rámci výše citované stavby dosáhnout rychlosti $v_{150} = 110$ km/h místo navrhovaných 105 km/h;
 - v km 34,326 – 36,634 lze i při parametrech GPK navržených v rámci výše citované stavby dosáhnout rychlosti $v_{150} = 110$ km/h, při úpravě převýšení ve dvou obloucích pak lze dosáhnout rychlosti $v_{150} = 115$ km/h místo navrhovaných 100 – 105 km/h;
 - jako nevhodné se jeví omezení rychlosti v přes ŽST Slavkov u Brna na rychlost $v_{130} = 80$ km/h, v ŽST Slavkov u Brna sice všechny vlaky zastavují, nicméně z dynamického grafu je patrné, že plynulost jejich jízdy je tímto rychlostním propadem zbytečně narušena (platí pro vjezdy a odjezdy směrem na Bučovice i Brno), využitím nedostatku převýšení do 150 mm by bylo možné tyto propady alespoň částečně eliminovat; v návrhu GPK výše citované stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo)“ má např. složený oblouk na brněnském záhlaví ŽST Slavkov u Brna poloměry 650/440 m, resp. 654/444 m, což při navrhovaném převýšení 72 mm umožňuje rychlost $v_{150} = 90$ km/h (v projektové dokumentaci výše citované

stavby je navržena rychlost $v_{100} = v_{130} = 80$ km/h), v rámci řešené SP je však v tomto úseku navrženo dokonce snížení rychlosti na $v_{100} = 75$ km/h a $v_{130} = 80$ km/h;

- jako nevhodné se jeví také ponechání rychlostního propadu přes již zrekonstruovanou ŽST Nesovice na $v_{100} = v_{130} = 90$ km/h, který rovněž narušuje plynulost jízdy vlaků, již při využití nedostatku převýšení do 130 mm by mělo být možné dosáhnout rychlosti 100 km/h, při které již k omezení plynulosti jízdy nedojde.
- S ohledem na výsledky ekonomického hodnocení variant Ae-K0e (ERR = 5,80 %) a ABe-K0e (ERR = 5,33 %) a návrh jejich řešení požadujeme hledat kompromisní variantu mezi dosud navrhovanými variantami Ae-K0e a ABe-K0e, ve které bude lépe využito směrového vedení tratě, ale zároveň nebudou v tak velké míře navyšovány investiční náklady kvůli stavbě přeložek např. v okolí ŽST Bzenec;
 - např. v km 66,801 – 74,171 je ve variantě Ae navrhována pouze rychlost $v_{150} = 105$ km/h; ve variantě Be jak pak v tomto úseku díky lokálním přeložkám dosaženo rychlosti $v_{100} = 140$ km/h (rychlosti v_{130} a v_{150} nejsou uvedeny); domníváme se, že jako kompromisní řešení lze v uvedeném úseku navrhnout rychlost 120 km/h (pravděpodobně jediným omezujícím místem, které by bylo nutné řešit, je oblouk o poloměru 480 m cca v km 69,5);
 - v km 78,813 – 84,579 pak lze rychlosti 160 km/h dle varianty Be dosáhnout bez nutnosti budovat přeložky.

Dopravní technologie

- V zadání bylo vyžadováno sestavení síťové grafiky pro řešenou oblast. Ve studii tato část chybí – požadujeme doplnit

Přepravní prognóza

- Část A1 - kapitola Přepravní prognóza - Výběr železničního dopravce – požadujeme vypustit tuto kapitolu. Záměr JMK byl pouze výhledový záměr. S ohledem na termín spuštění provozu (12/2016) se jeví tento záměr jako nedosažitelný.
- Část A1 - odstavec 1.4. - není zřejmé, z čeho vycházejí jízdní doby automobilů – požadujeme doplnit způsob výpočtu jízdních dob. U ostatních dopravních prostředků je nutné doplnit, odkud jízdní doby pocházejí. (předpoklad JŘ ke konkrétnímu datu platnosti – tuto skutečnost uvést). Dále uvádět počty spojů BUS za hodinu, nebo uvést k jakému časovému intervalu se vztahují.
- Část A1 - tabulky 1 až 6 - je v jízdních dobách uvažován vliv kongescí při jejich výpočtu?
- Část A4 - kapitola 2.1. makroekonomické ukazatele – aktualizovat údaje k roku 2014. Uváděné údaje budou v době odevzdání již 3 roky zastaralé.
- Část A4 - kapitola 3.3. – doplnit k jakému JŘ se vztahují jízdní doby a počty spojů

Ekonomické hodnocení

- Je nutné doplnit na CD s uzavřenou verzí studie otevřené tabulky ve formátu MS Excel.

Formální chyby

- A04 - Prognóza - str. 18 oprava překlepu IDS JMD na IDS JMK
- Nahradit v rámci celé SP sousloví "křižovací místo" používat ustálený odborný výraz "místo křižování"

- A01 - Seznam zkratek - NPP - národní přírodní památka
- A01 - Seznam zkratek - Nepoužívat stejnou zkratku u více rozdílných názvů - PS - projekt stavby i památný strom

Žádáme o zpracování výše uvedených připomínek.

S pozdravem



Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.
ředitel odboru strategie

nikla
11.1. 2016
[Signature]



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Brno

Kounicova 26

611 43 BRNO

Váš dopis zn. 50427/2015-SŽDC-O26
Ze dne 1. prosince 2015
Naše zn. 283/2016-SŽDC-OR BNO-OPS
Vyřizuje Ing. Jakub Maršalík
Telefon +420 972 625 983
Mobil +420 702 211 871
E-mail marsalikja@szdc.cz
Datum 7. leden 2016

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Odbor strategie – O26
Ing. Jiří Michalica
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno)

Studie proveditelnosti analyzuje a vyhodnocuje investiční opatření na dvou v současné době oddělených traťových úsecích Veselí nad Moravou – Blažovice a Křenovice horní nádraží – Brno hl. n.

Oblastní ředitelství Brno má k poslednímu odevzdání studie proveditelnosti následující připomínky.

SBBH (Ing. Benc P., tel.: 602 560 167)

Předložená studie se problematiky Pozemních objektů dotýká okrajově a v textové části A02 popisuje pouze výčet nových pozemních objektů. Počet těchto objektů je podřízen koncepčnímu řešení jednotlivých variant a má tedy minimální dopad na výběr varianty. Ve výkresové části tyto objekty nejsou zpracovány.

At' bude přijata kterákoli z variant, požaduje SBBH, aby ze všech dále nepotřebných objektů - stavědel, hlásek, apod. byly vymístěny veškeré technologie a tyto objekty byly v rámci stavby zdemolovány.

V rámci architektonického a stavebního řešení pak požadujeme volit maximálně odolné materiály, které budou vyžadovat minimální údržbu. Nesouhlasíme s tím, aby v neobsazených zastávkách byly zřizovány přístřešky a výstupní objekty se skleněnými výplněmi. V žst požadujeme skleněné prvky omezit na nezbytně nutnou míru a na vodorovných a šikmých plochách se jim vyhnout úplně (tyto plochy jsou v podstatě nečistitelné a navíc nejvíce trpí usazováním nečistot). Součástí řešení pak musí být i vybavení mobiliářem - lavičky, koše na tříděný odpad, nástěnky pro jízdní řády, boxy na posypový materiál apod.

Bezbariérové přístupy požadujeme řešit přístupovými chodníky a rampami. Výtahy navrhovat omezeně pouze v případech, že díky stávajícím stísněným poměrům neexistuje jiné řešení.

SMT (Ing. Kácal P., tel.: 724 221 023)

Mostní objekty - Je třeba upozornit, že hodnocení stavebního stavu mostních objektů dle předpisu SŽDC S5, nezohledňuje jejich současné a již vůbec ne budoucí užité vlastnosti (zatížitelnost, přechodnost, prostorové uspořádání, životnost a soulad s platnými normami). U objektů starších než 50 let je třeba uvažovat s jejich rekonstrukcí, přestavbou. Navrhování sanací bez známosti výsledků stavebně technického průzkumu a přepočtu je nevhodné. Vždy je třeba provést i posouzení potřeby stávajících mostních objektů. U všech propustek postavených před rokem 1997 je třeba uvažovat s jejich rekonstrukcí s ohledem na možné požadavky orgánů státní správy, samosprávy i soukromých osob a nové legislativy v oblasti vodního hospodářství (zlepšení odtokových poměrů, ochrana před povodněmi a záplavami). Vzhledem k reálným nápravným silám trakčních vozidel elektrické trakce je třeba, aby byl požadavek na přechodnost stávajících mostních objektů zvýšen z TZZ C3 na D4 s přidruženou rychlostí odpovídající NTR v daném úseku. Nové mostní objekty je třeba navrhovat na zatížení dle platné legislativy. Úsek trati do Nesovic je, z pohledu mostů, poněkud podceňen. Ponechání např. ocelových mostů s mostnicemi bude činit problémy, jelikož tyto jsou většinou navrženy pro zatížení zatěžovacím vlakem s nápravným tlakem 20t. Při stavebních úpravách v rámci "Odstranění propadu se nauvažovalo s budoucí elektrifikací a použitím hnacích vozidel el. trakce, která jsou sice zařazena do TZZ C3, ale jejich nápravné síly jsou vyšší než u původního návrhového zatížení, což má negativní dopad právě na krátké nosné prvky. Tyto objekty rovněž nabyly posuzovány na únavu. Bezbariéro-

vé přístupy je třeba přednostně navrhovat bez potřeby technologický zařízení, tedy pomocí ramp a přístupových chodníků. Podchody pod hladinou podzemní vody je třeba navrhnout s hydroizolační vanou.

PHO - při návrhu PHO je třeba postupovat v souladu s platnou legislativou (včetně ustanovení Vyhl. 268/2009 Sb.)

Kabelové trasy - V souladu s čl.9.8 ČSN 736301 požadujeme, aby kabelové trasy byly navrhovány mimo mostní objekty. V případě objektů, které neodpovídají platným normám (předpisům), je třeba tento požadavek považovat za zásadní.

Stanice - Návrhy redukce rozsahu kolejí v žst. mohou ve svém důsledku způsobit menší konkurenceschopnost železnice na dopravním trhu. Nelze opomíjet ani potřebu ploch a kolejí pro stavební údržbu trati.

Varianty: Kladné stanovisko nemůžeme vydat k žádné z variant, která navrhuje z důvodu příznivějšího výsledku ekonomického hodnocení snesení jedné z traťových kolejí nebo jednokolejnou přeložku stávajícího dvojkolejného úseku. Přeložku stávající dvojkolejné trati je třeba navrhnout jako dvojkolejnou.

Několik konkrétnějších připomínek:

Křenovická spojka – jsme zásadně pro jižní variantu. Křenovická spojka (severní varianta) – navržený poloměr (210m) a umístění mostní estakády v něm je nevhodné. BK v malém poloměru vyžaduje nesmírně nákladné úpravy založení mostního objektu a jeho nosné konstrukce. Je třeba posoudit, zda investiční náročnost takového návrhu a následná náročná údržba nebude vyšší než výkup nemovitostí, který by vyžadoval návrh severní trasy s výhodnějším směrovým řešením. S touto variantou zásadně nesouhlasíme.

Brankovický tunel – Z důvodu výrazného zkrácení délky a zmenšení spádů v úseku mezi žst. Nesovice a žst. Nemotice a tím i zkrácení jízdní doby, byl tunel navrhován jak při stavbě tratě (1887), tak i při jejím zdvojkolejnění (1938). Vzhledem k tomu, že je navržen tunel delší než 350m, bude nutno uvažovat s náročnými protipožárními opatřeními, která mohou výstavbu značně prodražit. Jednotková cena (Kč/m) může být paradoxně vyšší než při stavbě tunelu pro dvě koleje (2 trouby vedle sebe) nebo při volbě delšího jednokolejného tunelu. Z hlediska provozního je určitě výhodnější mít dva jednokolejné tunel spojené (záchrannými propojkami) než jednokolejný tunel s paralelní záchrannou chodbou nebo záchrannou šachtou. V každém případě doporučujeme, aby tunel byl navržen a proveden pro dvě koleje, i v případě, že by měl být po část životnosti stavby provozován jako jednokolejný.

SSZT Brno (Ing. Mollinová L., tel.: 724 110 851)

V textu části A.2 Technické řešení jsou provedeny úpravy - jsou opraveny typy stávajících sdělovacích a zabezpečovacích zařízení i s ohledem na realizaci investiční akce - Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice(mimo) - Nesovice, která byla aktivována v 11/2015 - viz níže.

Zabezpečovací zařízení:

část 1. Výchozí stav

Traťový úsek Sokolnice-Telnice – Křenovice h.n.

V mezistaničním úseku Sokolnice-Telnice – Křenovice h. nádr. je v činnosti zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620, automatické hradlo AH88A s počítači náprav typu ACS 2000, bez oddílových návěstidel.

Traťový úsek Slavkov u Brna – Bučovice

V mezistaničním úseku Slavkov u Brna – Bučovice je v činnosti zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620, hradlový poloautomatický blok. Přejezdy P7911, P7913 a P7914 opravit na PZS 3SBI.

ŽST. Bučovice

Ve stanici Bučovice je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620, elektro-mechanické (rok výroby 1939, upraveno v roce 2010) se světelnými návěstidly a dvěma závislými stavědly. Volnost kolejí je zjišťována pohledem do kolejíště na úsek koleje, nikoliv izolovanými styky nebo počítači náprav.

ŽST Nesovice

Opravit kilometráž přejezdu P7924 na nemotickém zhlaví na km 40,189.

Traťový úsek Nesovice – Nemotice

V mezistaničním úseku Nesovice – Nemotice je v činnosti zab. zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620, hradlový poloautomatický blok. Přejezd pro pěší P7925 je zabezpečen PZS 3SBI typu AŽD-71 a pouze s počítači náprav, to samé je třeba opravit i u přejezdu P7926.

Traťový úsek Kyjov – Nemotice

V tomto mezistaničním úseku je v činnosti také zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620, reléový poloautomatický blok. U přejezdu P7928 odstranit „a ovládáním“. Přejezd P7929 je zabezpečen PZS 3SBI s kolejovými obvody KO 2796. KO 2796 je třeba opravit i u přejezdů P7930 a P7931.

část 3. Investice

ŽST Křenovice h. n. (varianta K1)

Proč by měl být přejezd P7186 v obvodu stanice nahrazen novým PZS kategorie PZS 3SBI, když dnes je PZS 3ZBI. Následuje zmínka o dovybavení přejezdů v intravilánu signalizací pro nevidomé, přejezd P7909 je touto signalizací již vybaven.

Žst. Bučovice (společné řešení variant km 24,020 – km 39,101)

V obvodu stanice se nachází dva přejezdy a u obou je navrženo nahrazení novým PZS kategorie PZS 3SBI. Z jakého důvodu je toto navrženo, když již dnes mají oba přejezdy závory. Dovybavení signalizací pro nevidomé nebude potřeba u přejezdu P7918 nebude potřeba, přejezd je signalizací již vybaven.

Sdělovací zařízení:

část 1. Výchozí stav

ŽST Křenovice horní nádraží

Opravte rozhlasové zařízení, nachází se zde DCOM RU-IP-60, které bylo instalováno v roce 2015. Doplňte, že je ve stanici instalováno informační zařízení informační zařízení typu INISS – aktivace v roce 2015.

ŽST Slavkov u Brna

Opravte u stávající metalické kabelizace, že je přivedena k VTO u vjezdového návěstidla S, nikoliv k oběma návěstidlům. Pro informování cestujících je používáno rozhlasové zařízení DCOM RU-IP-60, které bylo instalováno v roce 2015. Odstraňte, že je ve stanici instalováno zařízení EPS s ústřednou LITES MHU 109 a dále, že se zde nenachází informační zařízení a přenosový systém SDH. Ve stanici je instalováno informační zařízení informační zařízení typu INISS – aktivace v roce 2015.

ŽST Bučovice

Opravte rozhlasové zařízení, nachází se zde DCOM RU-IP-60, které bylo instalováno v roce 2015. Odstraňte zmínku, že je ve stanici k dispozici systém EZS GALAXY 128 z roku 2007 a dále, že se zde nenachází informační zařízení a přenosový systém SDH. Ve stanici je instalováno informační zařízení informační zařízení typu INISS – aktivace v roce 2015.

část 2. Obecné zásady návrhu

Typizované vybavení železničních stanic a zastávek sdělovacím zařízením

Požadujeme instalovat systém DDTS ŽDC v rámci celého dotčeného úseku tratě. Dále požadujeme zahrnout sdělovací zařízení, tj. rozhlasové zařízení, systémy EPS, ASHS, EZS železničních stanic a zastávek do tohoto systému DDTS ŽDC.

ST Brno (Ing. Křemen T., tel.: 972 626 036) – všeobecně:

Ve variantě K1 výkres B0502

Požadujeme zvážit u výhybky č. 9 záměnu konstrukce 1:7,5-190 za 1:9-190, výhybka je podobné cenové relace, ale lepší konstrukce.

Ve variantě K2 výkres B0402:

V km 23,850 je navržen údolnicový výškový oblouk. Ten se nachází cca 2 m pod stávajícím terénem, není patrné, jak bude z tohoto místa odvedena voda.

Výhybna Zbýšov výkres B0501:

Ve třetí koleji je v km 21,889 - 22,138 navržen oblouk s převýšením 48 mm. Oblouk však přímo navazuje a prochází okolo nástupiště č. 2. Lze tedy předpokládat, že veškeré vlaky zde budou stát nebo se pohybovat malou rychlostí. Navrhujeme tedy zkrátit délku rychlosti 90 km/h a to tak, že od ZV2 - km 21,889 rychlost 90km/h, km 21,889 - KV1 rychlost 60 km/h.

SEE, ST Břeclav a Úseku řízení provozu nemají ke studii proveditelnosti dalších připomínek.

S pozdravem

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Oblastní ředitelství Brno
Kounicova 26, 601 43 Brno
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(28)

Ing. Miroslav Konečný
ředitel Oblastního ředitelství Brno



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Generální ředitelství
Odbor strategie
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
IDDS: uccchjm

Váš dopis značky / ze dne
50427/2015-SŽDC-O26 /
1.12.2015

Naše značka
112/2015-130-KR/7

Vyřizuje / linka
Minář Luděk, Ing. / 225131623

Praha
11.1.2016

Věc: Souhrnné stanovisko k poslednímu odevzdání studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno) k připomínkám

Vážený pane řediteli,

na základě Vašeho dopisu č.j. 50427/2015-SŽDC-O26 se žádostí o připomínky k poslednímu odevzdání studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno) Vám tímto zasíláme souhrnné stanovisko Ministerstva dopravy k předmětné SP.

V předchozím odevzdání jsme požadovali, aby zpracovatel oslovil dopravce se žádostí o provozní náklady v souladu s Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury (Věstník dopravy číslo 11/2013). Ačkoliv zpracovatel toto akceptoval (viz vypořádání 5. připomínky MD ke 3. dílčímu plnění), v dokladové části není doloženo, zda byli dopravci osloveni a jestli provozní náklady zaslali. V případě, že dopravci ani osloveni nebyli, nedodržel zpracovatel postup daný Prováděcími pokyny.

Pro výpočet provozních nákladů je používána zastaralá metodika SŽDC z roku 2009. Provozní náklady vypočtené z této metodiky však vycházejí z provozních nákladů těžkých a technicky překonaných vícesystémových lokomotiv, byť se na trati očekává provoz lehkých moderních jednotek.

Z výše uvedených důvodů se domníváme, že uvažované náklady na provoz vlaků v této studii významně ovlivňují celkové ekonomické výsledky.

- 1) Průřezově je ve studii proveditelnosti špatně popsána varianta ABe. Pro lepší orientaci v textu a ve výkresech požadujeme doplnit ve výčtu variant i variantu ABe.
- 2) Část A.1, str. 11 – 12, tabulky současných cestovních dob: Ve sloupci četnost nabídky dochází k nesrovnalostem mezi počtem vlaků za hodinu a taktem uvedeným v závorce. Požadujeme tento nesoulad opravit.
- 3) Část A.1: do kapitoly č. „6. Závěry a doporučení“, požadujeme zpracovat závěrečnou srovnávací analýzu všech variant a jejich dosažených výsledků. Výsledky analýzy by měly poskytnout jednoznačný a přehledný podklad pro efektivní projektové posouzení výsledků studie. Na základě takto provedeného transparentního hodnocení lze vybrat tu nejlepší variantu řešení projektu. Požadujeme, aby výsledky srovnávací analýzy zohledňovaly zejména základní obecné cíle projektu, které jsou stanovené a uvedené v kapitole č. „1. 5. Cíle studie proveditelnosti“. Požadujeme tedy, aby jednotlivé cíle



byly k jednotlivým dosaženým výsledkům objektivně ohodnoceny váhovým kritériem. Lze navázat na již zpracované výsledky uvedené v tabulkách na str. 46 až 50.

- 4) Část A.3, tabulka 23: U linek S1 a S6 je uveden výkon jednotky Desiro ML 1x1100 kW, u linky R6 2x1100 kW. Výkon na jednotku hmotnosti je však uveden v obou případech stejný. Žádáme opravu.
- 5) Část A.7, podkapitola Úspora provozních nákladů v silniční dopravě: nejsou uvažovány úspory času v silniční dopravě u variant, kde je navrženo mimoúrovňové křížení silnice s tratí. (opakovaná připomínka)
- 6) Část A.7, tabulky 92 a 101: Není zřejmé, proč je v tabulkách uvedena odlišná cenová úroveň, když ve zbytku studie je jako výchozí uvažována cenová úroveň roku 2019. Žádáme zkontrolovat související výpočty, zdali nevychází ze špatné cenové úrovně.
- 7) Část A.7, kapitola Náklady provozovatele drážní dopravy: Požadujeme uvádět v záhlaví tabulek výpočtů nákladů na zaměstnance vlakových čet alespoň označení linky vlaku pro vyšší přehlednost. Některé sloupce vykazují jízdní doby, u kterých není zřejmé jejich přiřazení k vlakům z GVD.
- 8) Část A.7, kapitola Úspora provozních nákladů v silniční dopravě: Žádáme uvedení zdroje o průměrné obsazenosti IAD a autobusu. Hodnoty se zdají být příliš vysoké v porovnání s hodnotami vyskytujícími se v jiných studiích proveditelnosti modernizace železniční infrastruktury.
- 9) CBA tabulky EA: Není zřejmé, z čeho vychází vyčíslení zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. V tabulkách také chybí přepočet do cenové úrovně roku 2019.
- 10) CBA tabulky EA, Úspory v silniční dopravě: není zřejmé, proč v tabulkách 4.5.a a 4.5.b dochází k meziročnímu nárůstu přepravního výkonu u IAD a BUS i o více jak 75 %. Standardně mívají tyto hodnoty jen menší odchylky v řádech jednotek procent. Tyto hodnoty dále ovlivňují ostatní výpočty. U převedené dopravy jsou taktéž nekonzistentní hodnoty. Požadujeme vysvětlit tyto nesrovnalosti.
- 11) Ze SP není zřejmé, zdali bylo skutečně prověřeno, že úpravami trati a změnou dopravního konceptu nedojde k úsporám v nákladní dopravě, například díky efektivnějšímu oběhu náležitostí.
- 12) Výkresová část, GVD 9-1: u průjezdu vlaku Pn stanicí Slavkov u Brna nesouhlasí minutové údaje s čarou vlaku.

S pozdravem

Ing. Jindřich Kušnír

ředitel

Odbor drážní a vodní dopravy

002555/2016 026

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů
Došl dne:	07.01.2016	1
Č. j.:	688/16	příloh
		listů příloh

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Generální ředitelství
Ing. Mgr. Radek Čech, Ph.D.
Ředitel odboru strategie
Dlážděná 1003 / 7
110 00 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne
50427 / 2015-SŽDC-O26

Naše značka

Vyřizuje / linka
Ing. Novák / +420 543 426 653

Brno
05.01. 2016

Studie proveditelnosti trati Veselí nad Mor. – Blažovice (- Brno) - vyjádření KORDIS JMK

Vážený pane řediteli,
zaslal jste nám k vyjádření dokumentaci „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno)“. K dokumentaci uplatňujeme následující připomínky:

A 01 Úvod, shrnutí, závěry

Varianta ABe je jen jednou z možných kombinací variant Ae a Be. Úsek Kyjov – Veselí nad Moravou je posuzován jako celek, přičemž k propadu rychlosti dochází pouze v úseku Kyjov – Bzenec, zatímco v úseku Bzenec – Veselí nad Moravou propad rychlosti není a rozdíl mezi investičními náklady variant Ae a Be je zde výrazný. Na str. 28 se uvádí, že v úseku Kyjov – Vlkoš jsou investiční náklady var. Be nižší než investiční náklady var. Ae. Doporučujeme proto, aby v úseku Kyjov – Vlkoš byla realizována varianta Be a vznášíme dotaz, zda by nevyšlo ekonomické hodnocení aplikace varianty Be i pro úsek Vlkoš – Bzenec (nevelký rozdíl investičních nákladů, efekty odstranění 3 mimoúrovňových křížení).

Na str. 42 (a v dopravní technologii na str. 60) se předpokládá vedení všech vlaků nákladní dopravy v celé trati i po elektrizaci v dieselové trakci (Mn lok. ř. 742, Pn 2 x 742). V nákladní dopravě pak investice nepřinášejí prakticky žádné efekty. Domníváme se, že nic nebrání vedení Pn vlaků v elektrické trakci a v případě Mn vlaků relace Brno-Maloměřice – Kyjov – Otrokovice (82430 / 82431) je možné jejich vedení v el. trakci v úseku Brno-Maloměřice – Kyjov. V Kyjově i v současné době předpokládá SJŘ přepřah.

A 02 Technické řešení

Z hlediska účelného vedení linky S2 (budoucí linky S1) jakož i z hlediska budoucího záměru Severojižního diametru je podstatné vedení linky do regionálního centra, jakým nesporně je Slavkov, nikoliv Křenovice nebo Sokolnice – mj. z důvodu částečného vyrovnání zásadního rozdílu mezi zatíženým a jalovým směrem (s odstupem největšího mezi brněnskými radiálami). Přestože se tedy dle závěrů předložené studie proveditelnosti jeví záměr Křenovické spojky jako neefektivní, bude jej nutno v dlouhodobém horizontu i nadále sledovat. Žádáme proto, aby technické řešení stanice Slavkov a polohy traťových kolejí v prostoru budoucích odboček Podvrbí a Mlýnská umožnily pozdější výstavbu spojky bez zbytečných zásahů do nově vybudované infrastruktury.

A 03 Dopravní a provozní technologie

Žádáme o doplnění konstatování, že výh. Zbýšov umožní nulovou symetrii na lince S2 (budoucí S1) i bez realizace Křenovické spojky.

A 04 Prognóza přepravních proudů

Údaje o současné intenzitě přepravních proudů od ČD (obr. 9, 10, 11, pravděpodobně i tab. 1) jsou uvedeny za průměrný den, kdežto obdobné údaje Kordis (obr. 23) se týkají pracovních dnů. To platí pravděpodobně i pro obr. 22, 24 a 26 (zdroj SLDB). Následkem nejednotnosti může dojít v dopravním modelu ke zkreslení.

Údaje o autobusových linkách IDS JMK (str. 17 – 23) je vhodnější uvádět dle provozního číslování. V IDS nezáleží na tom, který dopravce linku provozuje, jestliže jde stále o jednu a touž linku. Navíc v případě Sokolnic, Újezda a Chrlic je provozní číslování v dokumentaci použito.

Str. 17 – 23: Chybí údaje o autobusových návaznostech v Křenovicích hor.n., Křižanovicích, Marefách, Nesovicích a Nemoticích.

Str. 24: Počet spojů na lince 106 je 20 párů, nikoliv 30 párů. Linka 830 se nachází na Znojemsku a je uvedena omylem. Naopak nejsou uvedeny dálkové linky na směru Brno – Slavkov – Bučovice – Nesovice – Uherské Hradiště.

Str. 33: Bod 3.11. o výběrovém řízení na žel. dopravce žádáme upravit ve smyslu, že „nejpozději na konci roku 2019 bude muset Jihomoravský kraj přistoupit k uzavření nové smlouvy o veřejných službách na zajištění regionální železniční dopravy.“

Str. 35, obr.34: Trati Kyjov – Mutěnice a Uhřice – Ždánice jsou zrušeny a sneseny.

Str. 43, 44, tab. 6, obr. 40: K posuzovaným novým zastávkám:

- Černovický hájek: shodujeme se s negativním názorem projektanta.
- Brněnské Ivanovice: domníváme se, že projektant podcenil význam vazby s městskou dopravou, kdy železnice nabídne jednak rychlejší spojení Tuřan s centrem města (byť s přestupem) a jednak bude možno železnici využít i pro cesty z venkova do Tuřan a do zóny kolem OD „Makro“.
- zastávky na území města Brna by bylo vhodné posoudit samostatnou studií.
- Sokolnice-obec: Souhlasíme, že zřízení zastávky je diskutabilní, avšak nesouhlasíme s argumentací projektanta, že obrat na nové zastávce bude ze 70% odčerpán ze stanice Sokolnice. Obrat ve stanici Sokolnice pochází v naprosté většině z přípojných autobusových linek 151, 610, 611, 612. Samotná obec Sokolnice je t.č. obsluhována převážně autobusovou linkou 40 – centrum obcí Sokolnice a Telnice je od stanice vzdáleno cca 1,4 km.

A 07 Ekonomické hodnocení

Dotazujeme se, zda ve variantách s Křenovickou spojkou jsou do ekonomického hodnocení započteny nejen úspory z rozsahu autobusové dopravy, nýbrž i úspory z rozsahu železniční dopravy.

S pozdravem


Ing. Jiří Horský

ředitel společnosti

Na vědomí:
Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor rozvoje dopravy
Žerotínovo nám. 3/5
601 82 Brno

kordis jmk	KORDIS JMK, a.s. Nové sady 946/30 602 00 Brno
IČ: 26 29 84 65 Registrováno u Krajského soudu v Brně, odd. B, vložka 6753	DIČ: CZ26298465 4

 5.1.2016



JIHOMORAVSKÝ KRAJ

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Odbor rozvoje dopravy

Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.: 50427/2015-O26
Ze dne: 01.12.2015
Č. j.: JMK 152890/2015
Sp. zn.:
Vyřizuje: Franek
Telefon: 541 651 314
Počet listů: 1
Počet příloh/listů: -
Datum: 30.12.2015

SŽDC
Odbor strategie GŘ

Studie proveditelnosti trati Veselí n.M. - Blažovice (- Brno), odevzdání - vyjádření

K předanému výstupu SP na základě Vaší žádosti, vydáváme následující vyjádření.

V ekonomickém hodnocení není zřejmé, proč náklady na údržbu a opravy se u var. AeK1 oproti AeK2 i AeK0 liší v řádu desítky procent (tab. 20, 23 a 25 A.7) a to již od prvního roku výstavby. I v případě uvažování rozdílné délky Křenovické spojky (podle výkresů 0,8 a 2,6 km, podle textu obě 1,222 km) je rozdíl celkových délek úseků var. AeK1 a AeK2 kolem 3%. Rozdíl mezi var. AeK0 a AeK1 je přitom v nákladech na údržbu a opravy v řádu promile (tab. 20 a 23 A.7).

Z hlediska záměru Severojižního kolejového diametru (SJKD) je významné vedení trasy do frekvenčně silného místa, jakým je např. Slavkov. I když se i po dopracování předmětné SP jeví Křenovická spojka z hlediska současné přípravy státní investice jako ekonomicky nevyhovující, bude ji třeba dále sledovat v dlouhodobém horizontu jako součást SJKD. Je proto vhodné některé prvky vlárské tratě realizovat již v konfiguraci, která umožní budoucí zapojení bez významných úprav - např. polohy kolejí v odbočkách Podvrbí a Mlýnská, v ž.st. Slavkov apod.

Výhybna Zbýšov umožní nulovou symetrii i bez realizace spojky. Tento přínos by bylo vhodné zmínit v závěrech studie.

Žádáme v textu upravit konstatování o novém dopravci na linkách v roce 2016 větou "Nejpozději na konci roku 2019 bude muset Jihomoravský kraj přistoupit k uzavření nové smlouvy o veřejných službách na zajištění regionální železniční dopravy".

S pozdravem

otisk razítka

Ing. Rostislav Snovický
vedoucí odboru
v.z. Ing. Michal Franek v.r.
ved.odd. rozvoje dopravy

Na vědomí:

- Kordis JMK

IČ
708 88 337

DIČ
CZ70888337

Telefon
541 651 111

Fax
541 651 209

E-mail
posta@kr-jihomoravsky.cz

Internet
www.kr-jihomoravsky.cz

Doklady 6. Ostatní doklady

- **Dopis ČD Žádost o poskytnutí podkladů ze dne 21. 09. 2015 č. j. 3529/2015-O16**
- **Dopis SŽDC, OŘ Brno Stanovisko k návrhu rychlostního profilu V150 v úseku Nesovice – Veselí nad Moravou ze dne 03. 02. 2016 č. j. 3707/2016-SŽDC-OŘ BNO-OPS**

Váš dopis čj.

9280/2015-S^YDC-SSV-Ú1

Ze dne

7. 9. 2015

Naše čj.

3529/2015-O16

Datum

21. 9. 2015

Správa železniční dopravní cesty
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouct

Vyřizuje

Ing. Pavel Popelka
Odbor obchodu osobní dopravy
T 602 289 073

E popelka@gr.cd.cz

Žádost o poskytnutí podkladů

Na základě Vaší žádosti o poskytnutí **skutečných finančních nákladů na provozování vlaků** na trati 340 v úseku Veselí nad Moravou – Blažovice podle typů vlaků vztažených k ukazatelům vlakových a nápravových kilometrů Vám sdělujeme:

Tyto data Vám nemůžeme poskytnout z důvodu, kdy finanční údaje považujeme za obchodní tajemství naší společnosti a současně i našeho obchodního partnera. Na této trati provozujeme osobní železniční dopravu na základě objednávky a smlouvy o závazku veřejné služby pro Jihomoravský kraj, kdy zachování utajení obchodně citlivých dat je součástí obchodní politiky ČD v konkurenčním prostředí soutěžících dopravců na přepravním trhu.

S pozdravem

Ing. Jiří Jeřeta
ředitel Odboru obchodu osobní dopravy



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Brno

Kounicova 26

611 43 BRNO

Váš dopis zn. 10165/16
Ze dne 3. února 2016
Naše zn. 3707/2016-SZDC-OŘ BRNO-OPS

Vyřizuje Ing. Jakub Maršalík
Telefon +420 972 625 983
Mobil +420 702 211 871
E-mail marsalikja@szdc.cz

Datum 29. února 2016

SUDOP BRNO spol. s r.o.

Ing. Beňák
Kounicova 26
611 36 Brno

Stanovisko k návrhu rychlostního profilu V₁₅₀ v úseku Nesovice – Veselí nad Moravou

Zpracovatel studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno), SUDOP BRNO spol. s r.o., navrhl při zpracování připomínek 3. dílčího plnění ve variantách elektrizace v úseku Nesovice – Veselí nad Moravou rychlostní profil V₁₅₀ a s tím související použití svršku tvaru 60E2 (UIC 60) v místech, kde dochází k překročení hodnot nedostatku převýšení nad 130 mm. Oblastní ředitelství Brno má k tomuto návrhu následující stanovisko:

S návrhem rychlostního profilu V₁₅₀ souhlasíme. Upozorňujeme, že použití tvaru svršku 60E2 v části trati s rychlostním profilem V₁₅₀ povede ke zvýšení finanční náročnosti údržby, což požadujeme zahrnout do ekonomického hodnocení studie.

S pozdravem

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Oblastní ředitelství Brno
Kounicova 26, 611 43 Brno
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(28)

Ing. Miroslav Konečný
ředitel Oblastního ředitelství Brno