

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí n. Moravou Technická porada
DATUM	13. listopadu 2013, 09:30 – 12:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA, Olšanská 1a, zasedací místnost č. 7
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Andrea Plišková a kol. stf. 205

Poradu zahájil zástupce zhotovitele **Pavel Tikman**. Zástupce zadavatele **Igor Kokojan** uvedl, že jednání má sloužit především k získání všech základních informací vedoucích následně k rozhodnutí o volbě trakční soustavy a vlivu stavby DOZ na řešenou elektrizaci.

Vedoucí projektu **Andrea Plišková** (SUDOP PRAHA) poté zahájila prezentaci shrnutím základních bodů jednání (viz příložená prezentace) a postupně předala slovo všem zpracovatelům jednotlivých částí, kteří prezentovali současný stav prací a další návrhy. Následně proběhla diskuze k několika bodům.

**Plišková Andrea (SUDOP PHA)** – pro analýzu přepravního trhu je třeba potvrdit či upřesnit harmonogram rozvoje okolní infrastruktury, který pozvaní obdrželi jako podklad pro jednání. Tento harmonogram byl vytvořen na základě podkladů a informací od Ministerstva dopravy a Generelu dopravy Zlínského kraje. Uvedené horizonty jsou roky dokončení dané stavby.

**Kavan Pavel (ZK DOP)** – uvedený horizont propojení I/50 s I/55 (rok 2015) je třeba potvrdit ze strany MD či ŘSD. Ze strany Kraje se zdá tento horizont nereálný, spíše je předpoklad rok 2020. Co se týká silnic II. třídy (498, 495, ...), tak lze předpokládat realizaci uvedených obchvatů až po roce 2025. U některých z uvedených obchvatů se již teď ví, že se realizovat nebudou. Ani pro jeden z uvedených obchvatů není zpracována žádná projektová dokumentace, jsou pouze ideově uvedeny v plánech jednotlivých obcí. Zpracovatel nepředpokládá zásadní změny v přepravní poptávce díky realizaci obchvatů. Účelem rozvoje okolní infrastruktury je především neopomenout na významné stavby, které budou mít zásadní vliv na přepravní chování.

**Kokojan Igor (SŽDC SSV)** – upozornil, že z hlediska veřejné prospěšnosti stavby je důležité dostat záměr do Politiky územního rozvoje ČR, kde právě probíhá aktualizace a minulý týden měla být i nějaká konzultace mezi MD a MMR. Je to nejrychlejší a nejčistší způsob. ZÚR-ky budou kraje aktualizovat až na základě aktualizace PUR-ky.

**Ilík Jan (MD ČR, O130)** – realizace Modernizace Brno – Přerov je uvažována z OPD II, horizont je tedy třeba posunout na dřívější rok (2023, nejpozději 2025). Zpracovatel bude pracovat s horizontem 2025.

**Plišková Andrea (SUDOP PHA)** – vliv uvedených obchvatů na přepravní prognózu bude ještě upřesněn a na základě toho bude ve spolupráci s Krajem dodefinován horizont. Rovněž bude přílohou záznamu uvedený přehled staveb s horizonty dokončení staveb.

**Štoksa Jan (SB Projekt)** – ukončení realizace DOZ se předpokládá k roku 2015, při následné realizaci stejnosměrné trakce je třeba řešit umístění trakčních stožárů; Při realizaci střídavé trakce bude třeba kompletní výměna kabelizace. DOZ je vysoutěžena na realizaci projektu i stavbu; v případě nutnosti je možné upravit projekt dle potřeby elektrizace. Na úseku Veselí n. M. (mimo) – Luhačovice je DOZ již částečně v provozu.

**Křemen (SŽDC OST)** - stavba stožárů TV je potřeba v obou případech (AC i DC); v případě AC soustavy je nutná výměna kabeláže, v případě DC soustavy bude nutné řešit problematiku zpětných proudů, se kterou nejsou v řešené oblasti de facto žádné zkušenosti.

**Šipr Jiří (SUDOP BRNO)** – Potřeby úprav kabelizace závisí i na rozsahu navrhovaných prací. Čištění šterkového lože nebude mít na kabelizaci vliv, ale v případě prací na železničního spodku (odvodnění,...) je zásah nevyhnutelný.



**Olšan Zdeněk (SUDOP BRNO)** – seznámil přítomné s aspekty obou zvažovaných trakčních napájecích soustav, která byla podrobněji projednána na jednání k volbě trakční napájecí soustavy dne 29.10.2013 (viz příložený záznam z tohoto jednání).

**Fuksa David (SUDOP PHA)** – vedení linek vlaků vychází z jednání k mezikrajským vazbám JMK OLK ZLK, které se uskutečnilo 17.09.2013; Dále upozornil na možné přímo vyvolané dopady realizace střídavé trakce ve stavu s novým stykem soustav v úseku Staré Město – Uherské Hradiště na kabelizaci, izolátory atd. v daných úsecích 2. TŽK, pokud by opatření měla sahát v délce navazujícího úseku za Staré Město (např. po Huštěnovice). Obdobně je tomu v navazujících úsecích neelektrizovaných na nově elektrizované úseky střídavou soustavou v jednotlivých podvariantách.

Z debaty vyplynulo, že pro případ umístění styku trakčních soustav AC/DC v úseku St. Město - U. Hradiště by bylo patrně nutné vyměnit kabely i v úseku St. Město - Huštěnovice, v samotné ŽST St. Město už stíněné kabely použité jsou (ochranné pásmo ŽST Nedakonice). V takovém případě by bylo vhodné přepnout v rámci řešené stavby i celou ŽST St. Město na AC.

Z diskuze rovněž vyplynulo, že pokud mají být elektrizovány tratě další, především přípojně, které nejsou přímo předmětem SP, lze je v odůvodněných případech elektrizovat i stejnosměrně, ale s podmínkou jednoduchého přechodu na trakci střídavou.

**Plišková Andrea (SUDOP PHA)** – potřeba řešit návaznost staveb DOZ a elektrizace vyplývá z toho, že není možné do realizované stavby po dobu minimálně 5 let (někdy až 8 let) zasahovat. S tím souvisí otázka předpokladu zahájení stavby řešené elektrizace.

**Kokojan Igor (SŽDC SSV)** – je třeba všechny aspekty elektrizace a DOZ náležitě popsat, aby bylo možné z toho vyvodit závěry pro další zpracování studie proveditelnosti. Ve SP je třeba uvést informace z hlediska časových údajů přípravy, podkladů ke koordinaci s dotčenými záměry v území a zapracování požadavků objednatelů dopravy do variant SP.

**Tikman Pavel (SUDOP PHA)** – v rámci tohoto dílčího odevzdání bude doloženo srovnání trakčních soustav, posun styku trakčních soustav nad Otrokovice/Hulín, vliv staveb DOZ na řešenou elektrizaci z pohledu jednotlivých trakčních soustav. Z uvedených informací vyplývá, že zahájení stavby elektrizace je možné optimisticky předpokládat v roce 2021.

**Plišková Andrea (SUDOP PHA)** – Tento předpoklad však musí být tedy co nejdříve potvrzen, aby mohly pokračovat práce na studii, protože je to zásadní podklad. Ve SP budou uvedeny rozhodující informace, které budou sloužit jako podklad pro stanovení horizontu realizace stavby.

**Štoksa Jan (SB Projekt)** – upozornil, že lhůta 5 let nezasahování do realizované stavby (EU) se nepočítá od dokončení stavby, ale od kolaudace, která trvá přibližně 3 roky. Z toho vyplývá 8 letá lhůta ve směrnicích SŽDC.

**Mareš Matěj (SUDOP PHA)** – jako výchozí stav je ve SP brán stav po realizaci DOZ I a II a terminálu Uherský Brod. Ve stavu bez projektu se bude udržovat provozuschopný stav bez investic. Drobné investice se předpokládají dožitím zařízení, které nebude možné nahradit formou oprav a údržby.

**Plišková Andrea (SUDOP PHA)** – Z analýzy stávajících přepravních proudů a jejich hrubému odhadu do budoucna, lze předpokládat, že nejvíce zatížený úsek je a bude Staré Město u U.H. – Luhačovice.

**Plišková Andrea (SUDOP PHA)** – V rámci ekonomického hodnocení se předpokládá doba hodnocení 30 let (doba výstavby + doba provozu), v souvislosti s možností realizace úseku Staré Město u U.H. – Luhačovice ve všech variantách v období 3 let. Po tomto období je možné již započítat přínosy z tohoto úseku. Tento postup je i v souladu s Metodikou, která bude použita pro ekonomické hodnocení.

**Michalica Jiří (SŽDC OPS)** – uvedený přístup se zdá v pořádku.

**Plišková Andrea (SUDOP)** – Ukončila poradou a poděkovala všem za účast.

## Shrnutí a závěry jednání

- V rámci předmětného dílčího odevzdání bude doloženo srovnání trakčních soustav, variantně bude posouzeno umístění nových stykových míst trakčních soustav (oblast



Otrokovice/Hulín), vliv staveb DOZ na řešenou elektrizaci z pohledu jednotlivých trakčních soustav.

- O volbě trakční soustavy pro tratě, které jsou předmětem SP je nutno co nejdříve rozhodnout. Při rozhodování je třeba zohlednit i reálné otázky napájení a vlivů trakce na okolí.
- Pokud mají být elektrizovány tratě další, především přípojně, které nejsou přímo předmětem SP, lze je v odůvodněných případech elektrizovat i stejnosměrně, ale s podmínkou jednoduchého přechodu na trakci střídavou.
- Při tvorbě variant a linkového vedení zpracovatel vycházel z výsledků jednání, která se týkala volby trakční soustavy a mezikrajských vazeb JMK OLK ZK (viz příloha záznamu).
- Jako výchozí stav je ve SP brán stav po realizaci DOZ I a II a terminálu Uherský Brod.
- Ve variantě bez projektu se předpokládá zachování provozuschopnosti.
- Ze strany MD ČR a dotčených krajů je třeba znovu potvrdit harmonogram rozvoje okolní infrastruktury a zabývat se veřejnou prospěšností studovaných staveb.
- Z diskuze vyplynul možný termín začátku realizace elektrizace rok 2021. Ze strany zadavatele bude tento termín potvrzen, případně bude navržen jiný.
- Doba hodnocení bude 30 let (výstavba + provoz), vzhledem k možnosti realizace uceleného úseku v období 3 let ve všech variantách. Tímto úsekem je Staré Město u U.H. – Luhačovice.

Zaznamenal: Andrea Plišková a kol. stř. 205

Připomínky: Křemen (SŽDC OST), Kokojan (SŽDC SSV)

Příloha:

1. Prezenční listina
2. Prezentace 13.11.2013
3. Podklady pro jednání
4. Záznam z jednání k mezikrajským vazbám JMK OLK ZK (17.09.2013)
5. Záznam z jednání k volbě trakční napájecí soustavy (29.10.2013)
6. Upravené horizonty rozvoje okolní infrastruktury na základě jednání
7. Stanovisko SŽDC OPS k zahájení realizace staveb a hodnocení projektu (27.11.2013)



Příloha č.6 - Upravené horizonty rozvoje okolní infrastruktury na základě jednání

trať č. 331	2016	Elektrizace Otrokovice - Zlín
	2018	Elektrizace Zlín - Vizovice
trať č. 330	2025	Modernizace Brno - Přerov
VRT	2035	Praha – Brno, 1. etapa Praha - Jihlava
	2041	Praha – Brno, 2. etapa Jihlava - Brno
	2048	Přerov - Ostrava



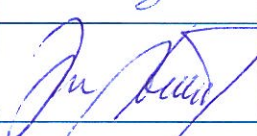
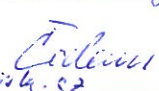
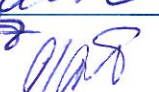
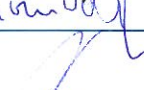
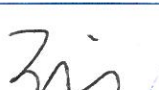
R55	2019	Otrokovice obchvat JV
	2025	Kokory - Přerov
	2025	Olomouc - Kokory
	2028	Otrokovice - St. Město
	2035	St. Město - Rohatec
	2035	Rohatec - Břeclav
R49	2018	Hulín - Fryšták
	2023	Fryšták - Lípa
	2030	Lípa - st. hranice
propojení I/50 s I/55	2020	obchvat Kunovic
silnice II. třídy (498, 495, ...)	po 2025	obchvaty obcí (Hluk, Šumice, Záhorovice, Bojkovice, Luhačovice, ...)







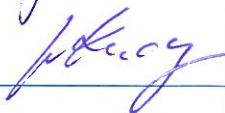
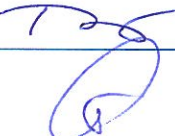
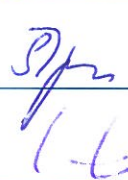


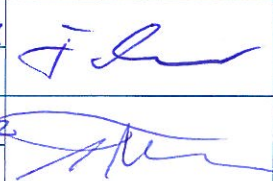
# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP trať Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí n. Moravou Technické jednání
DATUM	13. listopadu 2013, 9:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA Olšanská 1a, zasedací místnost č. 7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Isa KOKOŠOV	St. sm. vyř. č.	714 932 357 kokosov@szdc.cz	
PAVEL KAVAN	ZK DOP	731 555 227 pavel.kavan@tr-zlinsty.cz	
Libor ŠPAK	ZK DOP	731 555 202 libor.spak@tr-zlinsty.cz	
VÁCLAV NOVOTNÝ	NEUER T-PLAN	603 716 088 novotny@t-plan.cz	
Jan Křemen	SZDC, 026	602 162 740 kremen@szdc.cz	
JIRÍ MICHALICA	SZDC, 06	601 326 710 michalica@szdc.cz	
Stanislav ČALOUŠ	OD KČI JMK	541 651 440 calous.stanislav@kci-jmk.cz	
Karel NOVÁK	KORDIS JMK	725 426 657, 605 242 064 kordis@kordis.cz	
PAVEL ŘÍHA	SZDC, p.o. 012	949 585 863 riha@szdc.cz	
LEOŠ HROMÁDKO	MD 0520	225 131 444 leos.hromadko@mdcr.cz	
Jan Šupoch	MD 0190	225 131 170 jan.supoch@mdcr.cz	
JAN ILÍK	MD 0130	225 131 035 jan.ilik@mdcr.cz	
ONDŘEJ ŽILKA	MD 0130	225 131 082 ondrej.zilka@mdcr.cz	
Jiří VYCHODIL	FRAM CONSULTING S.S.	724 136 191 j.vychodil@fram-consulting.cz	





JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Jirí Mandík	FRAM CONSULT	602 371 084 j.mandik@frampraha.cz	
MROSLAV HLADNÝ	FRAM CONSULT	739 913 005 mroslav.hladny@dl.cz	
DAN ŠTOKSA	SB projekt s.r.o.	602 530 821 stoksa@sbprojekt.cz	
DOBR ŠEHL	SIS PROJEKT s.r.o.	606 736 684 sehl@sisprojekt.cz	
VLADIMÍR KUDYN	ŘEŠ GŘ 014	424 924 141 kudyn@redc.cz	
PAVEL DORNIČEK	SZDC, s.o.	724 338 914 dorniczek@szdc.cz	
RUDOLF UHLÍŘ	SZDC, s.o.	940 621 004 uhlir@szdc.cz	
VÍŘÍ ŠÍPR	SUDOP BRNO	604 8810 88 jsipr@sudop-brno.cz	
KARLINA ČIKL	- II -	972 625 877 cikl@sudop-brno.cz	
ZDENEK OLŠAN	- I -	606 340 054 zolshan@sudop-brno.cz	
MARTIN VEČEŘA	SUDOP PRAHA	267 094 173 martin.vecera@sudop.cz	
ANDREA PLÍŠKOVÁ	- I -	264 094 309 andrea.pliskova@sudop.cz	
Matěj Mareš	- II -	267 044 309 matej.mares@sudop.cz	
David FUKSA	SUDOP Praha	267 094 174 david.fukso@sudop.cz	
Pavel TIKMAN	SUDOP PRAHA	264 094 175 pavel.tikman@sudop.cz	



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

**Sdružení – Studie proveditelnosti SUDOP - FRAM**

## Náplň jednání



- podoba výchozího stavu (otázka návaznosti a realizace staveb DOZ I a DOZ II, atd.)
- podoba varianty bez projektu
- výsledky pracovního jednání z 29. 10. 2013 k volbě trakční soustavy
- rozhodnutí o zohlednění výsledků pracovního jednání ve SP
- podoba projektových variant
- harmonogram realizace navržených elektrizačních opatření v rámci SP
- rozvoj okolní infrastruktury po dobu hodnocení v rámci SP



## Stavby DOZ I a DOZ II



- Nahrazení kabelových rozvodů takřka v celé délce kvůli dotčení stavebními pracemi. V úsecích elektrizovaných střídavou soustavou navíc nutná výměna kvůli použití kabelů nevhodného typu.
- Obdobně u dalších venkovních zařízení (VTO, EOv, osvětlení, ...)
- U vnitřního zařízení potřeba rozšířit datové přenosy, zapojení nových zařízení do sítě, rozšíření kapacity některých zařízení ...
- Prodloužení přibližovacích úseků železničních přejezdů (zásah do PZZ), nebo nemožnost zvýšení traťové rychlosti.

## Varianta bez projektu



- V průběhu hodnotícího období nedojde ke výraznému zhoršení stávajícího stavu.
- Žel. svršek – Obnova v trat'ových, hlavních staničních a vybraných dopravních kolejích. (výhybky obdobně)
- Žel. spodek – Ponechána stávající třída zatížení (C3)
- Zab. Zař – U zařízení 3. kat. pravidelná oprava po 20 letech  
U ostatních zařízení náhrada zařízením 3. kat.  
(ESA, AB, AH) po skončení doby životnosti a  
následná oprava po 20 letech provozu
- Mosty, propustky – Oprava havarijních stavů

## Volba trakční soustavy



- Stanovisko Zlínského kraje
- Stanovisko Jihomoravského kraje

### Kriteria pro volbu trakční soustavy:

1. celkové investiční náklady vynaložené na výstavbu napájecích a spínacích stanic a trakčního vedení;
2. dostupnost dostatečně dimenzovaných napájecích zdrojů regionálního distributora el.energie;
3. náklady na eliminaci negativních vlivů napájecích soustav na potrubní vedení, uzemňovací soustavy, mosty, propustky, elektrické a potrubní rozvody v objektech veřejné i občanské výstavby, které je nutno zahrnout do celkových nákladů investiční výstavby;
4. náklady na škody způsobené provozem elektrizovaných tratí po dobu jejich životnosti;
5. dostupnost dostatečného počtu vícesystémových vozidel;
6. technické aspekty volby trakční napájecí soustavy.

## Projektové varianty



- Varianty označeny kombinací čísla a písmene:

1a	Staré Město u Uh. Hradiště - Luhačovice		
Kunovice –		Újezdec u Luh. –	
2	Veselí nad Moravou	b	Bojkovice město
3	Spojka 330 – 340	c	Pitín
4	Rohatec	d	Bylnice



## Harmonogram realizace



Úsek \ Rok	<u>2017</u> 2025	<u>2018</u> 2026	<u>2019</u> 2027	<u>2020</u> 2028	<u>2021</u> 2029	<u>2022</u> 2030
St. Město u Uh. Hradiště – Luhačovice						
Újezdec u Luh. – Bojkovice m. / Pitín						
Bojkovice m. / Pitín – Bylnice						
Kunovice – Veselí n/M						
Veselí n/M – Nová Bzenecká spojka						
Veselí n/M – Rohatec						

- Doba hodnocení 30 let (doba výstavby i provozu), tj. 2017 – 2046 / 2025 – 2054.



## Rozvoj okolní infrastruktury po dobu hodnocení v rámci SP

### Železniční infrastruktura

<b>trať č.331</b>	2016	Elektrizace Otrokovice - Zlín
	2018	Elektrizace Zlín - Vizovice
<b>trať č.330</b>	2030	Modernizace Brno - Přerov
<b>VRT</b>	2035	Praha – Brno, 1. etapa Praha - Jihlava
	2041	Praha – Brno, 2. etapa Jihlava - Brno
	2048	Přerov - Ostrava

### Silniční infrastruktura

<b>R55</b>	2019	Otrokovice obchvat JV
	2025	Kokory - Přerov
	2025	Olomouc - Kokory
	2028	Otrokovice - St. Město
	2035	St. Město - Rohatec
	2035	Rohatec - Břeclav
<b>R49</b>	2018	Hulín - Fryšták
	2023	Fryšták - Lípa
	2030	Lípa - st. hranice
<b>propojení I/50 s I/55</b>	2015	obchvat Kunovic
<b>silnice II. třídy (498, 495, ...)</b>	do 2025 (?)	obchvaty obcí (Hluk, Dolní Němčí, Šumice, Záhorovice, Bojkovice, Luhačovice, ...)

*Zdroj dat: Ministerstvo dopravy, Generel dopravy Zlínského kraje*

**Děkuji za pozornost**



## Studie proveditelnosti „Elektrizace Slovácka“ – Modernizace a elektrizace tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bojkovice / Veselí nad Moravou

### Zápis z koncepční porady objednatelů regionální dopravy

Jednání se uskutečnilo dne 17. září 2013 v 11:00 hod. v Brně, na adrese KORDIS JMK, spol. s r.o., Nové Sady 30, 602 36 Brno.

Účastníci: SŽDC OPS, Odbor dopravy Zlínského kraje, KOVED, Odbor dopravy Jihomoravského kraje, KORDIS JMK, KIDSOK

#### **I. Představení záměrů studií proveditelnosti „Elektrizace Slovácka“, a „Elektrizace Otrokovice – Zlín“ ze strany SŽDC**

- Toto setkání zástupců Zlínského, Jihomoravského a Olomouckého kraje bylo iniciováno SŽDC, tak aby všichni projektem dotčení objednatelé regionální opravy stanovili základní koncepci spojení zlínské a uherskohradištské aglomerace se sousedními kraji železniční dopravou.
- Zástupce SŽDC shrnul dosavadní představy MD o rozvoji dálkové železniční dopravy v prostoru střední Moravy a informoval také o přibližně ročním posunu prvních výběrových řízení na dálkovou dopravu, které se týkají se i linky R Praha – Olomouc – Luhačovice.

#### **II. Záměry Jihomoravského kraje vztahu k předmětným SP**

- Zástupce KORDIS představil záměr JMK vypsát výběrové řízení na linky:
  - R6-+S6 Brno – Veselí n. M. (- Uh. Hradiště). V současné době je výběrové řízení připravováno pouze na území JMK, tj. linka je ukončena ve Veselí n. M s možností budoucího prodloužení do Uherského Hradiště. JMK a ZLK se shodují na vhodnosti ukončení linky až v žst. Uh. Hradiště. ZLK dle svého vyjádření prodloužení linky do Uherského Hradiště zvaží až po ukončení nabídkového řízení zejména s ohledem na budoucí finanční nároky na rozpočet ZLK. Při prodloužení do UH nebudou přibližný 60 min. takt UH – Brno (2 x 120 min.) a vložený špičkový 120 min. takt UH – Kyjov generovat potřebu dalších náležitostí. (Specifická situace je v ranní špičce u vl. 12209). Relace UH – Brno bude zajišťována vlaky kategorie Sp v taktu 120 a vlaky kategorie Os v taktu 120 min. Na okraji občanského dne předpoklad 2 – 3 párů Sp Brno – Bojkovice bez nároku na vozidla (viz SQ).
    - S61 Bzenec – Moravský Písek
    - S91 Hodonín – Strážnice – Veselí nad Mor. – Javorník nad Vel.
- JMK upozornil, že rozsah zadání Studie proveditelnosti „Elektrizace Slovácka“ (ve 4 x 4 (pod)variantách) se částečně překrývá s rozsahem připravovaného Nabídkového řízení JMK a zdůraznil nutnost koordinace.
- JMK vyzval SŽDC ke zvážení zadání SP Elektrizace Blažovice – Veselí n. M a k realizaci této stavby ideálně do konce roku 2016 (nejpozději však do roku 2019), neboť po zahájení nabídkového řízení nebude již možné měnit trakci poptávané vozidlo a znamenalo by to zakonzervování stavu na minimálně 22 let (doba připravovaného kontraktu).
- V případě zadání studie proveditelnosti i na trať č. 340 a závazku SŽDC tuto stavbu realizovat ve výše uvedených termínech by KrÚ JMK, OD a KORDIS JMK, a.s. předložili k projednání v RJMK případné



posunutí termínu zahájení provozu nového dopravce připravovaného nabídkového řízení až po realizaci této stavby.

- 
- OD KÚ JMK a KORDIS JMK informovali o cca před rokem proběhnuvším jednání se Zlínským krajem o výhledovém vedení linky S9 (t.č. Přerov – Břeclav) po realizaci níže uvedených koncepčních záměrů ZLK. JMK vzal na vědomí výhledový záměr ZLK vést výhledově linku S9 pouze v úseku Břeclav – Staré Město u UH.

### **III. Záměry Zlínského kraje ve v oblasti zlínské aglomerace**

- Zlínský kraj deklaroval potřebnost komplexního řešení oblastí zlínského i uherskohradišťské aglomerace.
- V rámci zlínské aglomerace je ZLK připraven zrušit některé zastávky na trati 331, čímž dojde k dvousegmentové obsluze. Tj. pomalý obslužný segment (trolejbus), rychlý segment pokračující dále do ostatních regionů (vlak).
- Ve výhledu je vhodné mezi Otrokovicemi a Zlínem uvažovat jako cílový stav takt 15´.
- Jako cíle jednotlivých linek se jeví Kroměříž, Uherské Hradiště (-Bojkovice) a Olomouc.
- ZLK na základě výsledků studií přepravního potenciálu bude specifikovat další návazné linky, které budou navazovat na tento páteřní systém vycházející z krajského města. ZLK bude upřesněno v jakém taktu a s jakými návaznostmi u jednotlivých linek upřednostněny.

### **IV. Záměry Olomouckého kraje ve vztahu k napojení na zlínskou aglomeraci**

- zástupce KIDSOK deklaroval zájem na přímém propojení měst Olomouce a Zlína. Předpokládaná kategorie vlaku Os, předpokládaný takt v cílovém stavu 60´. Od současného konceptu jednotlivých spěšných vlaků se upouští.

### **V. Výhledový stav páteřních linek v oblasti střední Moravy**

Koncepce Ministerstva dopravy:

- linka Olomouc – Břeclav – Brno (kategorie R) – takt 120´
- linka Praha – Olomouc – Luhačovice (kategorie R) – takt 120´
- linka Wien/Bratislava/Budapest – Břeclav – Bohumín – Warszawa (kategorie Ex/IC) – 120´ takt (dnes 5 párů)
- po elektrizaci a zkapacitnění úseku Kojetín – Hulín zavedení linky Brno – Zlín (kategorie R) – takt 120´ (ve špičce 60´)

Koncepce Zlínského kraje

- v úseku Otrokovice – Zlín střed (kategorie Os) – takt 15´
- v úseku Zlín střed – Vizovice (kategorie Os) – takt 30´
- výše uvedené linky budou pokračovat dále do Kroměříže (60´), Olomouce (cílový stav 60´) a Uherského Hradiště (cílový stav 60´) - další projednávání koncepce vyhodnotí možnosti pokračování těchto vlaků do Šumperka / Kojetína / Bojkovic

Koncepce Jihomoravského kraje

- JMK plánuje v nejbližší době vyhlásit výběrové řízení na nového dopravce na linkách:
  - R6+S6 Brno – Kyjov – Veselí n/M. Nyní je výběrové řízení připravováno pouze na území JMK, tj. linka je ukončena ve Veselí n. M. s možností budoucího prodloužení do Uherského Hradiště. JMK a ZLK se shodují na vhodnosti ukončení linky až v Uh. Hradišti. ZLK dle svého vyjádření prodloužení linky do Uherského Hradiště zvaží až po ukončení nabídkového řízení a to zejména s ohledem na budoucí finanční nároky na rozpočet ZLK.

- S61 Bzenec – Moravský Písek
- S91 Hodonín – Strážnice – Veselí nad Mor. – Javorník nad Vel.

Koncepce Olomouckého kraje

- Olomoucký kraj deklaroval svůj zájem o vedení linky Os Olomouc – Zlín střed. V cílovém stavu předpokládá vedení linky v 60' taktu

## **VI. Další postup**

- V návaznosti na připravenost podkladů ZLK navrhuje zástupce OPS SŽDC další setkání zejména se zástupci ZLK. Termín předpokládaného setkání – říjen 2013.





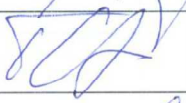

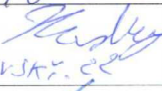



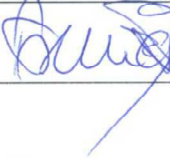
— Zapsal: Petr Pšenička, v Praze 17. 9. 2013

# Prezenční listina

## Jednání o koncepci vedení mezikrajských linek mezi Zlínským, Jihomoravským a Olomouckým krajem

Místo konání: KORDIS JMK, a.s., Nové Sady 30, Brno

Dne: 17. 9. 2013 v 11:00 hod

Organizace	Jméno	Telefon	Podpis
		E-mail	
KUZK	Libor Slavík	731 555 702 libor.slavik@kr-zlinsky.cz	
KUZK	PAVEL KAVAN	731 555 227 pavel.kavan@kr-zlinsky.cz	
KOVED	FRANTIŠEK BRACHL	733 512 096 koved@centrum.cz	
KRM JMK (O)	MAREK VESELY	541 651 438 vesely.marek@kr-jihomoravsky.cz	
KIDPOK	VAROHAU TOMÍK	602 587 682 reditel@kidpok.cz	
KIDPOK	TOMÁŠ MEDÁL	602 587 007 medlal@kidpok.cz	
KRM JMK (O)	PAVEL MODRÝCH	541 651 7438 pavel.modrych@kr-jihomoravsky.cz	
KORDIS JMK	Stanislav NOVÁK	573 426 653 / 605 292 768 knovak@kordis-jmk.cz	
KORDIS JMK	Vít HORSKÝ	543 926 650 vhorsky@kordis-jmk.cz	
MDK JMK	Stanislav CALJUD	541 651 440 caloud.stanislav@kr-jihomoravsky.cz	
SZDC OPS	PETR PŠENČKA	725 115 055 psenicka@szdc.cz	

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou Volba napájecí soustavy předmětných úseků
DATUM	29. října 2013
MÍSTO	SŽDC SSV, Nerudova 1, Olomouc
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Ing. David FUKSA

Jednání bylo svoláno z podnětu zpracovatele za účelem volby trakční napájecí soustavy v předmětném soboru tratí (Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice, Kunovice – Veselí nad Moravou a Veselí nad Moravou – Sudoměřice nad Moravou – Rohatec) a v úsecích dle jednotlivých variant.

Úvodem **David Fuxa (SUDOP Praha)** připomněl ideový návrh ze vstupního jednání v rozsahu elektrizace, který vycházel v základu ze stávajícího stavu v elektrizaci 2. TŽK se stykem napájecích soustav 3 kV DC a 25 kV, 50 Hz AC v ŽST Nedakonice a předpokládanou preferencí jednoty trakční napájecí soustavy v celé trase linky R18 (Praha – Olomouc – Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice). Zároveň byla představena možná varianta elektrizace podporovaná dle TSI subsystém „energie“ s preferencí střídavé trakční napájecí soustavy pro tratě dosud neelektrizované, jakožto soustavy základní, s čímž souvisí i případný záměr na reelektrizaci úseku 2. TŽK Nedakonice – Otrokovice v případě elektrizace trati Otrokovice – Zlín (– Vizovice) střídavou napájecí soustavou.

Výše uvedené za zpracovatele následně upřesnil **Zdeněk Olšan (SUDOP Brno)**, a to především v preferované variantě elektrizace předmětných tratí střídavou napájecí soustavou, preferovanou nejen na základě TSI, ale i ve spojení s nejvýraznější nevýhodou případné elektrizace stejnosměrnou trakční napájecí soustavou – bludnými proudy – v dosud z tohoto pohledu neřešeném území.

Volba trakční napájecí soustavy, kterou budou provozovány železniční tratě zahrnuté do předmětu této studie musí vycházet z vyhodnocení souboru několika kritérií. Vyhodnocení jejich závažnosti na jednotlivé varianty zpracovávané v rámci této studie, rozhodne o optimálním návrhu trakční napájecí soustavy. Jedná se zejména o následující kritéria:

1. celkové investiční náklady vynaložené na výstavbu napájecích a spínacích stanic a trakčního vedení;
2. dostupnost dostatečně dimenzovaných napájecích zdrojů regionálního distributora el.energie;
3. náklady na eliminaci negativních vlivů napájecích soustav na potrubní vedení, uzemňovací soustavy, mosty, propustky, elektrické a potrubní rozvody v objektech veřejné i občanské výstavby, které je nuto zahrnout do celkových nákladů investiční výstavby;
4. náklady na škody způsobené provozem elektrizovaných tratí po dobu jejich životnosti;
5. dostupnost dostatečného počtu vícesystémových vozidel;
6. technické aspekty volby trakční napájecí soustavy.

#### **Ad 1: Celkové investiční náklady vynaložené na výstavbu napájecích a spínacích stanic a trakčního vedení**

Z energetických výpočtů vyplývá pro jednotlivé sledované varianty následující rozložení měníren 3 kV DC, napájecích stanic 25 kV, 50 Hz AC a spínacích stanic:

#### **Stejnoměrná trakční napájecí soustava 3 kV**

Varianta S1a/b/c

Měniřna	Uherský Brod
Spínací stanice	Staré Město u Uherského Hradiště





## Varianta S1d

Měsírný	Uherský Brod a Slavičín
Spínací stanice	Staré Město u Uherského Hradiště, Újezdec u Luhačovic

## Varianty S2a/b/c, S3a a S4a

Měsírný	Uherský Brod a Veselí nad Moravou
Spínací stanice	Staré Město u Uherského Hradiště, Kunovice, Újezdec u Luhačovic (S2b/c)

## Varianty S2d, S3b/c/d a S4b/c/d

Měsírný	Uherský Brod, Slavičín a Veselí nad Moravou
Spínací stanice	Staré Město u Uherského Hradiště, Kunovice, Újezdec u Luhačovic

**Střídavá trakční napájecí soustava 25 kV, 50 Hz**

## Varianta S1a/b/c/d

Napájecí stanice	Uherský Brod
Napájecí vedení	Nedakonice – Staré Město u Uherského Hradiště, cca 6 km
Spínací stanice	Újezdec u Luhačovic (S1b/c/d)

## Varianta S2a/b/c/d

Napájecí stanice	Uherský Brod
Spínací stanice	Kunovice, (Újezdec u Luhačovic S2b/c/d)
Napájecí vedení	Nedakonice – Staré Město u Uherského Hradiště, cca 6 km
Napájecí vedení	Nedakonice – Bzenec – Veselí nad Moravou, cca 14 km

## Varianta S3a/b/c/d

Napájecí stanice	Uherský Brod
Spínací stanice	Kunovice, (Újezdec u Luhačovic S3b/c/d)
Napájecí vedení	Nedakonice – Staré Město u Uherského Hradiště, cca 6 km
Napájecí vedení	Nedakonice – Bzenec cca 8 km

## Varianta S4a/b/c/d

Napájecí stanice	Uherský Brod
Spínací stanice	Kunovice, (Újezdec u Luhačovic S4b/c/d)
Úprava sp. stanice	Rohatec
Napájecí vedení	Nedakonice – Staré Město u Uherského Hradiště, cca 6 km
Napájecí vedení	Nedakonice – Bzenec cca 8 km

Stejnoseměrná trakční napájecí soustava vyžaduje pro dosažení požadovaných úbytků napětí v trakčním vedení z důvodu osminásobně nižšího napájecího napětí výstavbu většího počtu napájecích stanic než střídavá a dále výrazně vyššího průřezu trakčního vedení. Z výše uvedených důvodů je střídavá soustava 25 kV výrazně investičně i provozně (menší ztráty ve vedení) levnější než soustava stejnosměrná.



**Ad 2: Dostupnost dostatečně dimenzovaných napájecích zdrojů regionálního distributora el.energie**

Střídavá trakční napájecí stanice vyžaduje připojení na nadřazenou distribuční soustavu na napěťové úrovni 110 kV a stejnosměrná napájecí soustava na úrovni 22 kV. Na jednání projektanta se zástupci společnosti E.ON, která provozuje distribuční soustavy v daném regionu bylo řečeno, že prakticky jediným možným místem pro připojení střídavé napájecí stanice je rozvodna 110kV v Uherském Brodě, ve které je zasmyčkováno několik vedení 110 kV. Výstavba samostatného přívodního vedení, která by byla předmětem staveb elektrizace tratí je prakticky vyloučená, protože výstavba vedení 110kV je za současného stavu legislativy v České republice prakticky neprojednatelná. Tyto skutečnosti potvrdili i zástupci společnosti E.ON, kteří jsou s problémy se stavbou nových vedení velmi dobře obeznámeni. V lokalitě rozvodny 110kV Uherský Brod společnosti E.ON je možno vybudovat i měnárnu, ale nikoliv v její těsné blízkosti, jak by tomu bylo v případě napájecí stanice 25 kV, 50 Hz, ale v takové vzdálenosti, aby bludné proudy neohrožovaly uzemnění napájecí stanice E.ON.

V případě volby střídavé trakční napájecí soustavy by výstavba napájecí stanice Uherský Brod byla s vysokou pravděpodobností realizovatelná nejenom z technického hlediska, ale zejména z hlediska získání územního rozhodnutí pro její výstavbu, protože by byla vybudována v těsné blízkosti stávající rozvodny 110kV společnosti E.ON. Výstavba stejnosměrné napájecí stanice v Uherském Brodě by byla spojena s problémem jejího situování, protože bludné proudy, které jsou s jejím provozem spojeny by mohly velmi negativně ovlivnit provoz stávajících potrubních vedení, což by znamenalo vybudování katodových ochranných a dalších opatření, která by alespoň částečně eliminovala jejich negativní účinky.

Výstavba nových měníren Slavičín a Veselí nad Moravou by vyžadovala výstavbu nových venkovních vedení 22kV z přípojného místa, které určí společnost E.ON. Vzhledem k tomu, že odběr měnárny činí cca 8 – 10 MW je možno takto vysoký výkon odebírat pouze z rozvodny 22kV nebo 110kV, což znamená, že délka připojovacího vedení 22kV může činit až několik km. Výstavba měníren je dále spojena s vyřešením problému s jejich situováním v zastavěném území, z důvodu eliminace šíření bludných proudů do stávajících úložných zařízení a jejich ochranou, kterou musí hradit SŽDC.

Z výše uvedeného je patrné, že výstavba jedné střídavé napájecí stanice 25 kV, 50 Hz v Uherském Brodě, která zajistí napájení prakticky všech v této studii uvažovaných železničních tratí, se jeví být mnohem méně problematická, než výstavba tří měníren a jejich připojení na rozvod 22kV společnosti E.ON.

**Ad 3: Náklady na eliminaci negativních vlivů napájecích soustav na potrubní vedení, uzemňovací soustavy, mosty, propustky, elektrické a potrubní rozvody v objektech veřejné i občanské výstavby, které je nutno zahrnout do celkových nákladů investiční výstavby**

Jedná se o náklady, které je nutno zahrnout do investiční výstavby v případě elektrizace vybraných železničních tratí stejnosměrnou trakční napájecí soustavou, která je zdrojem šíření bludných proudů. Vzhledem k tomu, že se jedná o soustavu izolovanou, je pro její provoz z hlediska posuzování negativních účinků bludných proudů na úložná zařízení a rozvodny v budovách veřejné i občanské výstavby rozhodující izolační odpor kolejí, který v případě komplexní rekonstrukce železničního svršku činí cca 18 ohmů na km trati. Za tohoto stavu je šíření bludných proudů výrazně sníženo a slabým místem se stávají mostní konstrukce a propustky, které nejsou v rámci stavby elektrizace rekonstruovány a mají proto výrazně nízký zemní odpor. Působením bludných proudů je životnost takových mostních konstrukcí výrazně snížena, a je proto nutno počítat s jejich opravou mnohem dříve než, kdyby stavba elektrizace nebyla provedena. Pokud nebude do staveb elektrizace zahrnuta i rekonstrukce železničního svršku, a to v celém jejich rozsahu, je třeba počítat s nízkou hodnotou zemního odporu kolejí, který činí cca 1 ohm na km trati, což je provázeno výrazným únikem bludných proudů, které velice rychle způsobí destrukci stávající plynovodů, vodovodů uložených v zemi, případně i potrubních vedení v objektech veřejné i občanské výstavby. V některých případech může dojít i k výbuchu uniklého plynu a s následnými soudními spory mezi poškozenými a SŽDC.

Také je nutno počítat i s výstavbou katodových ochranných na vybraných potrubních soustavách, jejichž rozsah je určen na základě měření, která musí být nezbytnou součástí staveb elektrizace.

Střídavá soustava 25 kV, 50 Hz problémy se šířením bludných proudů nemá, a proto není nutno vynakládat na ochranná opatření související s eliminací negativních účinků bludných proudů žádné prostředky.



**Ad 4: Náklady na škody způsobené provozem elektrizovaných tratí po dobu jejich životnosti**

Jedná se o náklady na obnovu infrastruktury, se kterými musí provozovatel dráhy počítat po dobu životnosti elektrizační soustavy, které jsou vyvolány působením bludných proudů na mostní konstrukce, potrubní vedení a další zařízení nacházející se podél tratí elektrizovaných stejnosměrnou proudovou soustavou. Jedná se o kontinuální proces trvalého charakteru, který se projevuje buď poruchami na potrubních vedeních a nebo se posuzuje na základně znalosti velikosti bludných proudů tekoucích mostními konstrukcemi, jejichž hodnota se pravidelně vyhodnocuje kontrolním měřením.

**Ad 5: Dostupnost dostatečného počtu vícesystémových vozidel**

Bod předmětem diskuse, resp. vyjádření jednotlivých objednavatelů dopravy dálkové/regionální.

**Ad 6: Technické aspekty volby trakční napájecí soustavy**

Rozhodujícím faktorem při návrhu technického řešení výstavby nové trakční napájecí soustavy v uvažovaném rozsahu železničních tratí, který je dán variantami S1 – S4, je dostupnost dostatečně dimenzovaných energetických zdrojů. Zástupci společnosti E.ON, která provozuje v daném regionu nadřazené distribuční sítě 110 kV a 22 kV informovali projektanta, že připojení napájecí stanice 25 kV, 50 Hz na síť 110kV je prakticky možná pouze v těsné blízkosti rozvodny 110kV E.ON v Uherském Brodě, kde je k dispozici i nezastavěný prostor, na kterém by bylo možno napájecí stanici 25 kV, 50 Hz vybudovat. Z této napájecí stanice by byly napájeny veškeré železniční tratě uvažované ve variantách S1 – S4 s tím, že bude ještě nutno vybudovat napájecí vedení (z podnětu níže uvedené diskuse) mezi stávající napájecí stanicí 25 kV, 50 Hz Nedakonice a žst. Staré Město u Uherského Hradiště, za účelem dosažení vyšší provozní spolehlivosti trakční napájecí soustavy. V případě realizace variant S3 a S4 bude nutno ještě vybudovat další napájecí vedení ze stávající napájecí stanice Nedakonice 25 kV, 50 Hz do žst. Bzenec. Obě výše uvedená napájecí vedení budou uložena na stávajících podpěrách trakčního vedení. Uvedeným způsobem by bylo vyřešeno napájení všech železničních tratí uvažovaných ve variantách S1 – S4.

V případě volby stejnosměrné trakční napájecí soustavy 3 kV bude nutno vybudovat celkem tři měniřny. Jedna by byla umístěna v Uherském Brodě, přičemž ta by napájela železniční tratě uvažované ve variantě S1a/b/c. Druhá by byla umístěna ve Slavičíně, přičemž by napájela železniční tratě uvažované ve variantě S1d. Třetí by byla umístěna ve Veselí nad Moravou, přičemž to by napájela železniční tratě uvažované ve variantě S2, S3 a S4.

Situování měniřen, které bude nutno vybudovat v jednotlivých lokalitách je nutno podrobit velmi pečlivému rozboru, který musí zohlednit skutečnost, že jsou výrazným zdrojem bludných proudů, a proto je vhodné je vybudovat v místech, ve kterých bude působení bludných proudů co nejvíce eliminováno. Jejich umístění musí být i v souladu s územním plánem příslušné obce, což může vést k tomu, že přípojovací kabelové nebo venkovní vedení 22 kV bude nutno vést k přípojovacímu místu určenému společnosti E.ON do vzdálenosti několika kilometrů. Z hlediska zkušeností s budováním venkovních vedení za současné legislativy se toto jeví jako zásadní problém.

V případě varianty S1 by postačovalo vybudovat měniřnu v Uherském Brodě, která by zajistila napájení do Starého Města a do Luhačovic. Úsek Staré Město – Uherský Brod by byl napájen oboustranně a úseku Uherský Brod – Luhačovice jednostranně.

Na úvodní prezentaci ze strany zpracovatele navázala diskuse:

**Vladimír Kudyn (SŽDC O14)** – potvrzuje zájem SŽDC na rozšíření střídavé trakční napájecí soustavy (v souladu s preferencemi z TSI) v případě prokazatelné výhodnosti, včetně záměru na případnou reelektrizaci úseku Nedakonice – Otrokovice v případě elektrizace trati Otrokovice – Zlín (– Vizovice) střídavou soustavou. Zároveň upozornil na dopady střídavé trakční napájecí soustavy v reelektrizovaném úseku na zabezpečovací zařízení (kabelizace atd.). Zároveň naznačil ve stavu možné reelektrizace možnost rozšíření střídavé soustavy až po Hulín v souvislosti s elektrizací trati Hulín – Kojetín.

**Igor Kokojan (SŽDC SSV)** – upozornil na skutečnost, že v rámci studie proveditelnosti k trati Otrokovice – Vizovice aktuálně zpracovávané není hodnocena (ani v zadání nebyla obsažena) variantnost z pohledu trakční napájecí soustavy. Nadále je příprava uvedené trati směřována ke stejnosměrné trakční napájecí soustavě 3 kV dle zadání.

**David Fuksa (SUDOP Praha)** – lze tedy předpokládat, že bez změny připravované trakční napájecí soustavy k trati Otrokovice – Vizovice nedojde ani k reelektrizaci úseku Nedakonice – Otrokovice, a tudíž



bude nutné v úseku Staré Město u U. H. – Uherské Hradiště nadále uvažovat se stykem soustav v případě volby střídavé trakce ke všem variantám ve směru Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou.

**Tomáš Raška (SŽDC OR Olomouc, SEE)** – navrhovaná nová napájecí stanice u Uherského Brodu nemůže být jediným zdrojem napájení závislé sítě (poruchové stavy atd.), a proto doporučuje navrhnout záložní napájení z Nedakonic do oblasti Uherského Hradiště minimálně ve variantách trakčně záložně nepropojitelných z důvodu absence elektrizace z Nedakonic přes Veselí nad Moravou.

**Jan Snopek (MD O190)** – z pohledu objednavatele dálkové osobní dopravy lze předpokládat tlak na cenu souprav/jednotek v průmětu do provozních nákladů zohledňovaných v nabídkovém řízení jednotlivými uchazeči/dopravci, a proto by byla v prvotní úvaze výhodnější jednotná trakční napájecí soustava v celé trase linky R18 (Praha – Luhačovice). Avšak v důsledku předkládaných souvislostí s volbou trakční napájecí soustavy lze připustit dvou- a vícesystémovou vozbu předmětné linky. Vícesystémová vozba výhledově nemusí být překážkou v nabídkovém řízení, jelikož lze předpokládat snahu dopravce v pořízení vozidlového parku s vyšší síťovou variabilitou i v počtu pojižděných trakčních systémů z důvodu možné změny dopravce linky po 15 letech v následujícím výběrovém řízení, tzn. v možném uplatnění vozidlového parku momentálně vztaženému k lince R18 na lince jiné.

**Jiří Michalica (KORDIS JMK)** – z pohledu objednavatele regionální dopravy v oblasti Jihomoravského kraje je navrhovaný stav se základní střídavou soustavou velice příznivý, jelikož v případě elektrizace trati Brno – Veselí nad Moravou bude ve střídavé trakci celé uvažované základní vozební rameno spěšných vlaků Brno – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště.

**Kamil Khazaal (KOVED Zlín)** – základní dopravní obslužnost požaduje vysoké finanční náklady a krajské rozpočty jsou veřejné, proto musíme vybírat z linkových nebo drážních nabídek v osobní dopravě, aby drážní doprava na území Zlínského kraje byla konkurenceschopnou v budoucnosti. Z uvedeného důvodu doporučujeme navázat na stávající stav a zvolit variantu elektrizace tratí jednotným systémem tj. stejnosměrným 3 kV.

**Jiří Princ (SUDOP Brno)** – pro potřeby trakčních výpočtů byl dodán pouze výhledový rozsah osobní dopravy, tzn. že výhledově nelze očekávat v předmětné síti nákladní dopravu, resp. těžké nákladní vlaky rozhodně z hlediska trakčních výpočtů?

**David Fuksa (SUDOP Praha)** – vzhledem k dlouhodobému vývoji rozsahu nákladní dopravy lze ve výhledu očekávat obdobný režim dnešnímu stavu, tzn. rozvoz místní zátěže Mn vlaky. V současnosti jsou Mn vlaky provozovány v nezávislé trakci, tudíž v případě zachování nezávislé trakce ve výhledu neúčastně v problematice trakčních výpočtů. Maximálně lze uvažovat s jejich zápočtem v případě úvahy jejich vozby hybridními hnacími vozidly. Těžká nákladní doprava na předmětné síti z dosavadních informací a sklonových poměrů řešené sítě není výhledově očekávána.

**Jan Ilík (MD O130)** – z pohledu ministerstva dopravy rovněž nelze očekávat těžkou – zvláště tranzitní – nákladní dopravu v řešené oblasti. Dílčí záměry vzhledem k místním zdrojům/cílům nákladní dopravy jsou momentálně značně nejisté, a to i v přesahu státní hranice. Nicméně nelze jednoznačně nákladní dopravu nad rámec místní obsluhy vyloučit.

**Viktor Vik (SŽDC SSV)** – navrhuje nezohledňovat značně nejistou nákladní dopravu v dimenzi trakčního napájení a případný vznik navýšených přepravních potřeb spojený s výskytem těžkých nákladních vlaků v daném úseku bude řešen v době jejich vzniku.

**Matěj Mareš (SUDOP Praha)** – upozornil na bezprostřední vliv aktuálně připravovaných a prováděných staveb v rámci DOZ I a DOZ II na časový harmonogram studie, především v souvislosti z 8letou lhůtou, kdy po ukončení uvedených staveb nelze opětovně daný úsek stavebně zasáhnout. Tímto se řešená studie proveditelnosti posouvá v počátku hodnocení na konec, resp. mimo OPD II. Zároveň upozornil na skutečnost, že aplikace střídavé trakce pravděpodobně bude mít vliv na zabezpečovací zařízení v podobě provedené v rámci DOZ I a DOZ II.

**Igor Kokojan (SŽDC SSV)** – projektant kromě základní varianty elektrizace v detailním provedení v jednotlivých variantách musí v souladu s podmínkami zadání doložit další vhodné varianty, tedy v odpovídajícím rozsahu doložit k porovnání stav s užitou stejnosměrnou soustavou v podobě blízké původnímu návrhu, jelikož jej nelze vyloučit. Zároveň lze uvažovat s časovým posunem počátku realizace projektového stavu v souladu s výše uvedenou 8letou lhůtou zvlivu staveb DOZ I a DOZ II – harmonogram by měl zohledňovat reálné termínové možnosti i zvlivu ostatních staveb. K tomu je nutno předložit časové plány možných kroků přípravy a realizace stavby. Musí být zohledněna časová



náročnost všech postupů, které podmiňují vydání územního rozhodnutí (např. EIA, získání veřejné prospěšnosti – VPS min. v ZÚR atd.) Odhadnout termín nabytí právní moci územního rozhodnutí – optimistický i reálný. Na základě toho přehledu upozornit příslušné složky zadavatele (MD/SŽDC) na termíny, kdy je nutno také procesy zahájit. Tím bude dosaženo naplnění podmínek elektrizace a umožnění její realizace. Variantu bez VPS nepovažují při takovém rozsahu stavby i ve variantě s nejmenším rozsahem elektrizace za reálnou.

## Závěry

- Základní variantou elektrizace jest užití střídavé trakce v celém souboru řešených tratí se stykem napájecích soustav v úseku Staré Město u U. H. – Uherské Hradiště;
- Úsek Nedakonice – Otrokovice jest uvažován k SP Staré Město u U. H. – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou beze změny, tzn. ve stávajícím stavu elektrizace;
- V obdobném rozsahu základní střídavé soustavě doložit variantu elektrizace stejnosměrnou soustavou ve směru Staré Město u U. H. – Luhačovice/Bylnice (především varianta S1) či kombinací stejnosměrné a střídavé soustavy (varianty S3 a S4) v jižní části předmětné sítě.

***Zaznamenal Ing. David Fuksa  
Doplnili: Ing. Zdeněk Olšan  
Ing. Kamil Khazaal  
Ing. Igor Kokojan***

## **Přílohy:**

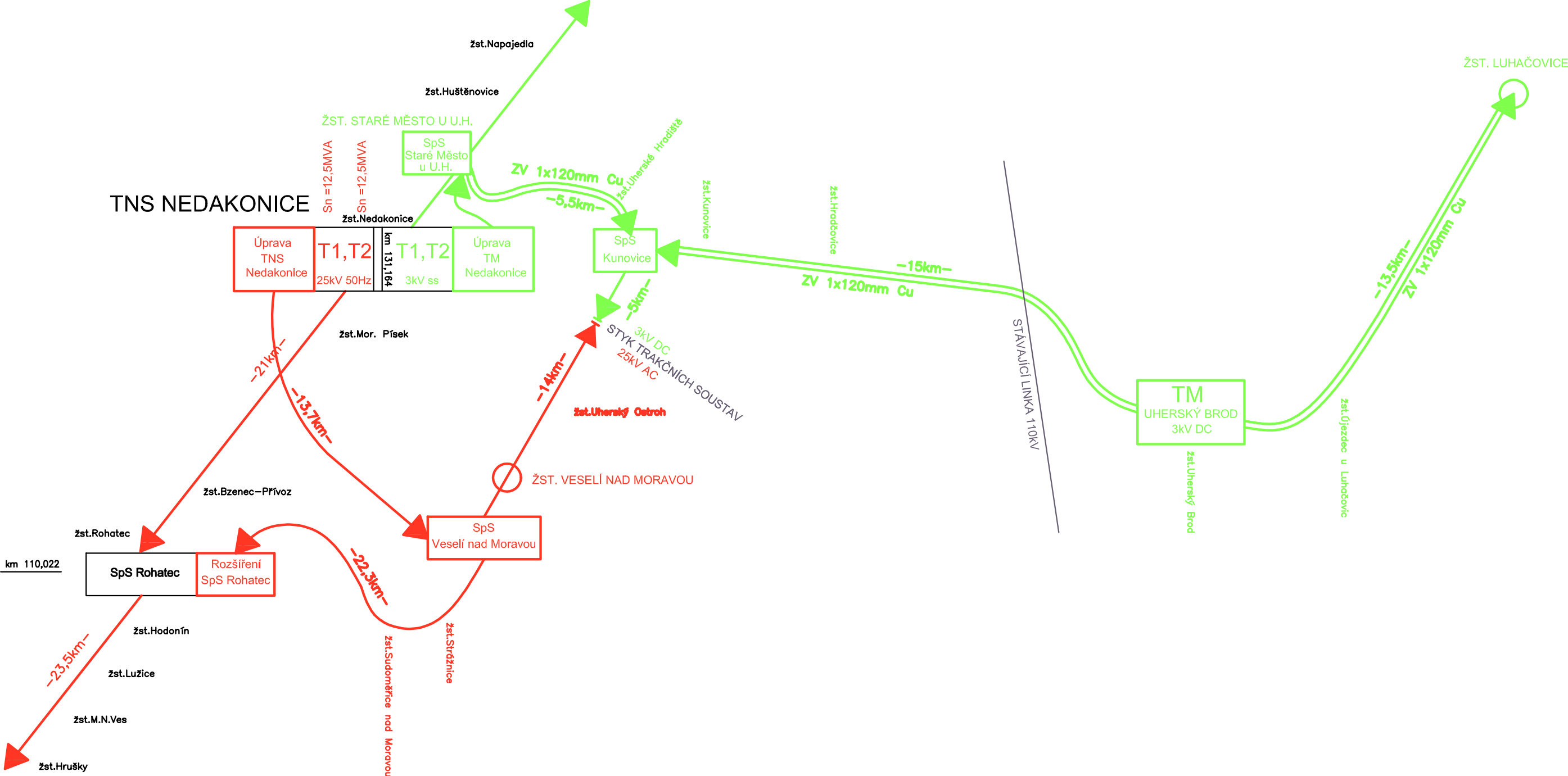
- prezenční listina;
- bloková schémata napájení.









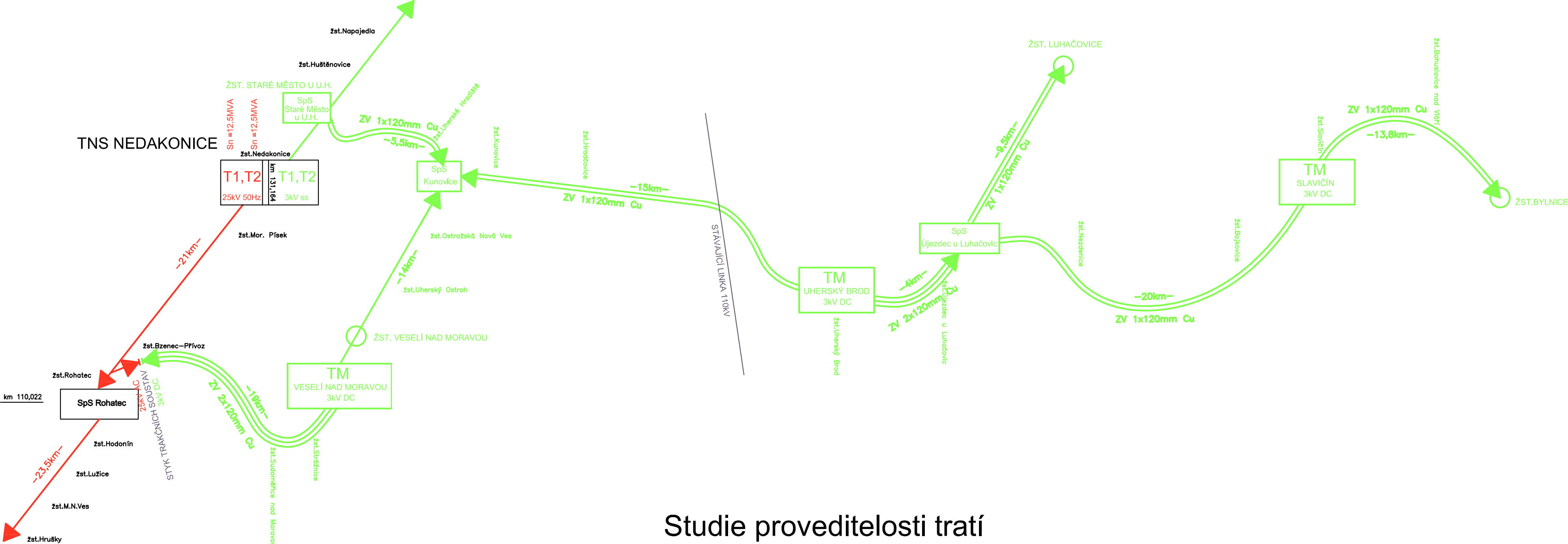


## Studie proveditelnosti tratí

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

Napájení elektrické trakce 3kV DC  
-styk soustav žst. Ostrožská Nová Ves-  
Napájení elektrické trakce 25kV 50Hz

VARIANTA S4-a



Studie proveditelnosti tratí

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








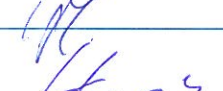

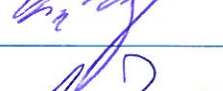




Napájení elektrické trakce 3kV DC

-styk soustav žst. Rohatec-

Napájení elektrické trakce 25kV 50Hz

VARIANTA S4-b/c/d

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP tratí Staré Město u U. H. – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou Volba napájecí soustavy předmětných úseků
DATUM	29. října 2013
MÍSTO	SŽDC SSV, Olomouc, Nerudova 1

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
David Fuksa	SUDOP Praha a.s.	+420 267 094 174 david.fuksa@sudop.cz	
Igor Kolaja	SSV ON	724 932 352 kolajsa@sdc.cz	
OLŠAŘ	SŽDC BLND	606 340 054 205046@szdc-blnd.cz	
PRINC	exter. pro SUDOP BRND	736 418 444 libuse.princ@mdcr.cz	
VIK VIKTOR	SŽDC, SSV	725 744 198 vik@szdc.cz	
JAN ILÍK	MD 130	225 131 035 jan.ilik@mdcr.cz	
Jan Šupela	MD 0190	225 131 170 jan.supela@mdcr.cz	
VLADIMÍR KUDYN	SŽDC GĚ 074	9422 44 491 kudyn@szdc.cz	
Luboš Kratky	SŽDC SŽE	725 535 577 kratky@szdc.cz	
Lukáš ZITKA	SŽDC SEE DRDC	724 484 939 zitka@szdc.cz	
Tomáš Ráček	SŽDC ORDC IEE	724 053 872 Rarke@szdc.cz	
Šimon Šponar	SŽDC, ORDC 01	725 856 980 sponar@szdc.cz	
Kamil Khazaa	KOVED ZLÍN	733 141 909 info@koved.cz	
LUDVÍK URBAN	KOVED ZLÍN	723 779 492 info@koved.cz	







Předmět: RE: SP Staré Město u U.H. - Luhačovice/Bylnice/Veselí n.M. - koncept záznamu

Datum: Wed, 27 Nov 2013 11:52:22 +0100

Od: <Michalica@szdc.cz>

Komu: <andrea.pliskova@sudop.cz>

Dobrý den,

zasílám krátké stanovisko odboru přípravy staveb k otázkám, které vyplynuly z diskuze při projednávání SP elektrizace Staré Město u U.H. - Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Mor.

Po dohodě s kolegy z odboru se zdá být jako vhodné datum pro hodnocení ekonomické efektivity počítat jako první rok realizace rok 2023. Tento termín vychází z optimistického ukončení staveb DOZ (konec roku 2015 + 8 letá udržitelnost dle interního pokynu SŽDC). Rok 2023 proto považujte za první rok pro ekonomické hodnocení.

Doba hodnocení 30 let (realizace + provoz) je zcela v souladu s "Metodikou pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury".

Prosím o doplnění tohoto stanoviska také do zápisu z porady z 13.11.2013

Další připomínky k zápisu nemám.

Děkuji a těším se na další spolupráci.

S pozdravem a přáním pěkného dne

Ing. Jiří Michalica

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Odbor přípravy staveb

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1

M: 601 326 710