

Aktualizace studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou, verze koncept 06/2015

| Číslo | Připomínkující | Jednotka | Připomínka | Vypořádání | Komentář |
|-------|----------------|----------|---|------------|---|
| 1 | SZDC | O6 | Cílem aktualizace SP bylo prokázat ekonomickou efektivitu varianty řešící elektrizaci až do Veselí n. M. (S2). Studie proveditelnosti sice zhodnotila variantu S2a jako ekonomicky efektivní, avšak za cenu významných redukcí v technickém řešení. Ze strany O6 bylo na jednáních požadováno, aby reálnost takové redukce byla kladně projednána s ostatními připomínkujícími složkami SZDC, zejména s přihlédnutím ke skutečnosti, že se nadále uvažuje s realizací až po r. 2023, viz zápis ze dne 22. 4. 2015. Žádáme o sdělení, zda a s jakým výsledkem bylo toto projednání provedeno. | | Bylo projednáno na poradě 3.6.2015. |
| 2 | SZDC | O6 | Z rizikové analýzy vyplývá vysoká míra rizikovosti přípravy varianty S2a již při velmi malém navýšení IN. S přihlédnutím k provedeným redukcím, k možným změnám legislativy do doby zahájení realizace atd. zásadně nedoporučujeme schválení této varianty v tomto rozsahu a s těmito výsledky. | --- | Bereme na vědomí |
| 3 | SZDC | O6 | Upozorňujeme, že probíhá příprava samostatné akce "Rekonstrukce SZŽ žst. Veselí nad Moravou" (ZP + PD) a byla zařazena do plánu investičních akcí rekonstrukce žst. Uherské Hradiště. | --- | Bereme na vědomí |
| 4 | SZDC | O6 | Výše uvedené skutečnosti bude nutné zohlednit v další nezbytné aktualizaci této SP. Proto v současnosti nedoporučujeme k výběru žádnou z předložených variant. | --- | Bereme na vědomí |
| 5 | KÚ JMK | ORD | Odbor rozvoje dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje a koordinátor IDS JMK, společnost KORDIS JMK, a.s. jednoznačně doporučují k realizaci variantu S2a. | --- | Bereme na vědomí |
| 6 | SZDC | O12 | Bez připomínek. | --- | Bereme na vědomí |
| 7 | SZDC, GR | O7 | Přepravní prognóza Zátěžové kartogramy zaokrouhleny na padesátky. Takové zaokrouhlení je příliš hrubé. - Doporučujeme zvolit zaokrouhlení na desítky cestujících. | VYSVĚTLENO | Vzhledem k celkové přesnosti modelu je zaokrouhlení na 50 dostačující, do CBA samozřejmě vstupují nezaokrouhlená čísla. |
| 8 | SZDC, GR | O7 | Ekonomické hodnocení: - S ohledem na poměrně nízké hodnoty vnitřního výnosového procenta u varianty S2a a její relativní rizikovost i po provedených redukcích, požadujeme provést revizi (či upřesnění) investičních nákladů u všech posuzovaných variant. | ANO | Bude prověřeno. |
| 9 | SZDC, GR | O7 | Formální: - strana 13, část A1 – chyba odsazení – varianta S2b nemá vlastní odrážku - strana 154 část A1 – chyba odsazení ...chráněných územíVarianta S2b | ANO | Bude upraveno. |
| 10 | SZDC | SSV | Ukol zadání posoudit vlivy změny trakce na 2. TŽK na rozvoj elektrizace navazujících tratí byl plně a uspokojivě studií proveditelnosti splněn. Je navržen přechod z dieselové trakce na střídavou elektrickou, odstranění přepřahů a přestupů, který studie po stránce infrastrukturních opatření rámcově splňuje. | --- | Bereme na vědomí |
| 11 | SZDC | SSV | Konkurenceschopnost vůči ostatním druhům dopravy je podmíněna infrastrukturou, kde je zadání plněno a organizačními opatřeními. Už v otázce podkladů pro posouzení zátěže proti výstupům studie jsou rozpory. To má následně vliv i řešení dopravní technologie a zajištění křižování po technické stránce. Je třeba posoudit soulad údajů o přepravních prouděch podle Obrázku 7.22 Lom přepravních proudů na 2. TŽK, v rozporu je s ním např. 7.36. | NE | Obr 7.36 zobrazuje celkové hodnoty zatížení, obrázek 7.22 pouze část z celku vztaženou k 2. TŽK tzv „flow bundle“ viz komentář nad obrázky. Nelze je tedy srovnávat. |
| 12 | SZDC | SSV | Doporučujeme posoudit ukončování regionálních vlaků v žst. Uherské Hradiště a zachovat možnost přestupů v žst. Steré Město u Uherského Hradiště. Přepravní proudy dle obr. 7.22 SP odpovídají skutečnosti. Regionální vlaky jako napájecí doprava přivázejí do žst. Steré Město u Uherského Hradiště cestující nejen z celé trati na rychlíky na koridoru ale suplují i místní dopravu v aglomeraci Uherského Hradiště a mají výhodu, že cestující si koupí už před přestupem jedinou (vlakovou) jízdenku až do cíle. Navíc v přednádraží žst. Uherské Hradiště ani v její blízkosti není vedena žádná autobusová linka | NE | Návrh linkového vedení vlaků v jednotlivých variantách byl vytvořen s ohledem na přepravní proudy, možnosti infrastruktury a turnusovou potřebu vozidel. Byl také projednán s objednateli regionální dopravy. Při přípravě provozních konceptů bylo vždy snahou dovézt vlak regionální dopravy do Starého Města, ale rovněž pouze tehdy, pokud nebyla oproti poptávce objednavatelů nad předpoklady k výběrovým řízením na dopravce navyšována potřeba náležitostí zvláště v tehdy, kdy samotný dojezd vlaku k 2. TŽK přímo nezajišťuje přípojnou vazbu. |
| 13 | SZDC | SSV | Regionální vlaky z ramene od Bylnice i od Luhačovic doporučujeme neukončovat v Újezdci u Luhačovic ale v Uherském Brodě, kde je již vybudován terminál osobní dopravy. Přestupy při tak poměrně krátkých jízdách snižují požadovanou konkurenceschopnost vlakové dopravy. Tomu pak mohou lépe vyhovovat upravené návrhy vedení linek (Linková schémata). Je vhodné zvážit možnost křižování v Újezdci u Luhačovic a v Kunovicích. K tomu v žst. Kunovice nedemolovat nástupiště, kde lze dnes přestupovat mezi rychlíky. | NE | Návrh linkového vedení vlaků v jednotlivých variantách byl vytvořen s ohledem na přepravní proudy, možnosti infrastruktury a turnusovou potřebu vozidel. Byl také projednán s objednateli regionální dopravy. Nevidíme důvod k přestupu mezi protijedoucími rychlíky stejné linky. Pokud provozní koncept dojezd Os do Uherského Brodu umožňuje, je tak zpracován – povětšinou dokládány dvě možnosti trasování Os, přičemž ani jedna z možností není všemi posuzovateli jednotně podporována. Např. dojezd Os od Luhačovic do UB byl ze strany objednavatele spojován s navýšením dopravního výkonu a vyhodnocován spíše negativně. Je nutné přihlédnout i ke skutečnosti, že např. dojezd Os od Bylnice až do UB je spojen s navýšením počtu náležitostí z důvodu nedosažení obrátové doby v Bylnici. Připomínka ke zvážení křižování křižování – mezi Os? Za cenu ještě většího prodloužení rozhodných parciálních cestovních dob? |
| 14 | SZDC | SSV | V žst. Újezdec u Luhačovic není správné schéma stávajícího stavu. | VYSVĚTLENO | Stávající stav žst. Újezdec u Luhačovic odpovídá době zpracování původní SP v roce 2013 až 2014. Je třeba upozornit, že předmětem Aktualizace SP nebylo technické řešení. To bylo převzato ze SP 2014. ASP řešila pouze doplnění varianty S2a do ekonomického hodnocení. |
| 15 | SZDC | SSV | V Bojkovicích je u železniční stanice autobusové nádraží, zastávka leží poblíž centra města a může být pro osobní dopravu atraktivní. | --- | Proto je ve variantách s elektrizací do Bojkovic elektrizace protažena do zast. Bojkovice město. |
| 16 | SZDC | SSV | Na stávající trati 343 Veselí nad Moravou – Sudoměřice nad Moravou – Rohatec je připravována stavba „Výstavba nové železniční zastávky Baťův kanál - výklopník“, která má platné rozhodnutí o umístění stavby. | --- | Bereme na vědomí. Existence či neexistence této zastávky nebude mít na výsledky studie žádný vliv. |
| 17 | SZDC | SSV | Pro nároky na plochy veřejné prospěšnosti stavby (VPS) potřebné pro tuto stavbu je třeba požadovat minimálně v Uherském Brodě plochy určené pro trakční napájecí stanice a související objekty i vedení, neboť nepřiléhají drážním pozemkům. VPS lze zajistit nejlépe v ZÚR dotčených krajů. | --- | Souhlasíme, určení potřebných ploch (pozemků) by mělo být součástí dalších stupňů dokumentace. |

| | | | | | |
|----|----------|------|--|------------|--|
| 18 | SŽDC | SSV | Dále je třeba zvážit kolejová řešení bez křižovatkových výhybek a dvojitých kolejových spojek, případně navrhnout potřebné zábery a žádat pro tyto plochy VPS. Jde o žst. Kunovice a o žst. Újezdec u Luhačovic, zde je doporučeno umožnit křižování i dálkových vlaků na rameni do Luhačovic. | VYSVĚTLENO | Dvojité kolejové spojky a křižovatkové výhybky jsou navrženy pouze ve stísněných podmínkách. Křižovatkové výhybky jsou navíc primárně pojížděny v přímých směrech, takže jejich rozložení na dvě jednoduché výhybky by znamenalo, že vlaky osobní dopravy budou pravidelně jezdit v obou výhybkách do odbočného směru, místo aby projížděly přímo. Řešení může být upraveno v dalším stupni dokumentace, nicméně alternativní řešení velmi pravděpodobně zvýší investiční náklady stavby. |
| 19 | SŽDC | SSV | Pro zvýšení konkurenceschopnosti vlakové dopravy variantně navrhnout řešení žst. Luhačovice tak, aby tam mohly obracet a pobývat současně aspoň dvě soupravy dálkových vlaků. To bylo před několika lety samozřejmostí. | NE | Takovéto řešení nemá základ ve výhledových plánech objednatelů železniční dopravy a znamená výrazné zvýšení investičních nákladů, čímž ohrožuje ekonomickou efektivitu projektových variant. |
| 20 | SŽDC | SSV | Pro dosažení dostatečné efektivnosti záměru zvážit možnosti stávající infrastruktury nejen drážní (terminálů) tak, aby nemusely některé objekty být nákladně rušeny, ale mohly posílit spolehlivost a konkurenceschopnost železniční dopravy bez zbytečných nákladů. Doporučujeme proto také elektrizovat v dotčených stanicích všechny dopravní koleje (např. v Uherském Brodě). Úspory investičních nákladů těžko převyší ztráty z chybějících objektů plynoucí ze snížené konkurenceschopnosti železniční dopravy na těchto tratích. | --- | Zpracovatel studie neví, co konkrétně má hodnotitel na mysli, ale zpracovatel studie se vždy snaží v maximální možné míře využít stávající infrastruktury. Úspory investičních nákladů, plynoucí z omezeného rozsahu elektrizace, umožňují dosáhnout ekonomické efektivity variantám s větším rozsahem elektrizace než S1a, tedy pouze elektrizace do žst. Luhačovice. Domníváme se, že neelektrizováním kolejí, po kterých mají jezdit pouze nákladní vlaky v nezávislé trakci, nedochází ke snížení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Návrh redukce rozsahu elektrizace byl projednán se zadavatelem, odbornými složkami SŽDC (3.6.2015) a odsouhlasen. |
| 21 | SŽDC | SSV | Příloha napájení trakčního vedení: Ve stavbě, která je předmětem těchto připomínek, je třeba vybudovat trakční napájecí stanici (TNS) 25 kV/50Hz v Uherském Brodě, kde je zajištěn od společnosti E-ON dostatečně výkonný přívod 110 kV a je zde také vhodná parcela. Výkon této TNS je třeba určit energetickými výpočty při zpracování ZP a PD (má to vliv na cenu stavby). Podle zvolené varianty rozsahu stavby bude třeba realizovat některá napájecí vedení, vyhneme se však neutrálním polím (je navržena v mezistaničním úseku Hulín- Říkovice), sníží se tím počet spínacích stanic. | --- | Není připomínka. Bude předmětem navazující dokumentace. |
| 22 | SŽDC | SSV | Za obor trakce lze s předloženým řešením souhlasit při akceptování podmínek: Je třeba realizovat jako prvou elektrizaci minimálně přes Uherský Brod, kde je nejvýhodnější místo pro napájecí stanici. Je třeba zajistit předelektrizační úpravy pro střídavou trakci. Je třeba zajistit veřejnou prospěšnost stavby minimálně pro plochy určené v Uherském Brodě pro trakční napájecí stanici a související objekty i vedení, neboť nepřiléhají drážním pozemkům. VPS lze zajistit nejlépe v ZÚR Zlínského kraje. | --- | Není připomínka. Bude předmětem navazující dokumentace. |
| 23 | SŽDC, GR | O14 | Zabezpečovací zařízení: K vlastní technické náplni z hlediska zabezpečovacího zařízení není připomínka | --- | Není připomínka. Bereme na vědomí. |
| 24 | SŽDC, GR | O14 | Po dokončení staveb zabezpečovacího zařízení DOZ I a DOZ II bude toto zařízení v cílovém stavu jako výchozí pro elektrizaci. Vzhledem k předpokládané době realizace některé z variant (po roce 2023 – ochranná lhůta po stavbách DOZ I a DOZ II) nelze vyloučit, že podmínkou spolufinancování z fondů EU bude také vybudování systému ERTMS/ETCS při úpravách (zásahu) zabezpečovacího zařízení v rozsahu dle jednotlivých variant. Současně upozorňujeme na připravovanou stavbu Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou | --- | Není připomínka. Bereme na vědomí. |
| 25 | SŽDC, GR | O14 | Elektrotechnika a energetika: K uvedené stavbě nemám připomínky, jestliže bude zvolena varianta, kde napájení trakčního vedení dotčených tratí bude realizováno střídavou soustavou 25kV, 50 Hz. V opačném případě (soustava stejnosměrná 3kV) je celá stavba nekoncepční a přinese spoustu problémů. | --- | Není připomínka. Bereme na vědomí. |
| 26 | SŽDC, GR | O14 | Při výběru nejvhodnější varianty napájení je třeba vzít v úvahu v neposlední míře také skutečnost účinků bludných proudů, a to nejen na vlastní zařízení infrastruktury, ale často velmi nepříznivých vlivů na úložná zařízení umístěná v blízkosti elektrizovaných tratí. | --- | Není připomínka. Bereme na vědomí. |
| 27 | MD ČR | O130 | V rámci CBA tabulek uvádíte nulové hodnoty v řádcích Zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, ačkoliv několik přejezdů je navrženo na zrušení a u jiných je navržena úprava dopravního opatření, žádáme prověření správnosti těchto hodnot. | ANO | Na základě prověření bylo po podrobnějším prozkoumání jednotlivých úprav úrovnových křížení případně jejich odstranění v rámci stavby zjištěno, že na odstraňovaných přejezdech nedošlo ve sledovaném období k mimořádným událostem s následkem zranění, úmrtí nebo hmotných škod a podle platné metodiky tedy nelze vyhodnotit a monetizovat přínos pro úsporu z bezpečnosti. Tento přínos bude pouze okomentován a doplněn textově do příslušné části SP. |
| 28 | MD ČR | O130 | Žádáme objasnění, co vedlo ke zcela shodným přínosům z úspory času v osobní dopravě, uvedených v tabulce 8.31 na str. 284 v textové zprávě, u variant S2a a S2b při rozdílných provozních konceptech těchto variant a rozdílných cestovních dobách v úseku Újezdec u Luhačovic – Bojkovice. | ANO | V rámci prověření bylo zjištěno, že došlo k chybnému započítání přínosů z úspor času stávajících cestujících. Tato chyba se týká variant S2a a S3a a bude opravena. |
| 29 | MD ČR | O130 | Požadujeme, aby varianta s hybridními vozidly byla nadále uváděna a připuštěna jako možnost pro ucelenou vozbu bez přestupu na dopravním rameni spojů končících/začínajících v Bojkovicích. Odkazujeme na schválenou SP Uzel Pardubice, kde varianta 4n byla vybrána jako nejvhodnější, a která hybridní vozbu na trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim zahrnuje. Jsme si však vědomi, že Zlínský kraj se prozatím v tomto ohledu k pořízení hybridních vozidel nezavázal. | VYSVĚTLENO | Varianta s hybridními vozidly je ve SP v části dopravně-provozní technologie popsána a je ekonomicky vyhodnocena. |

| | | | | | |
|----|-------|------------|---|------------|---|
| 30 | MD ČR | O130 | Délka nástupišť 180 m v Uherském Hradišti nemusí být s ohledem na délku vlaků IC Šohaj dostatečná, neboť ve dnech přepravní špičky jezdí osmi a více vozové vlaky v délce celé trasy (Praha – Veselí nad Moravou). | VYSVĚTLENO | Návrh technického řešení vychází z podkladů dostupných v době zpracování studie proveditelnosti v roce 2013 až 2014. Je třeba upozornit, že předmětem Aktualizace SP nebylo technické řešení. To bylo převzato ze SP 2014. ASP řešila pouze doplnění varianty S2a do ekonomického hodnocení. Řešení může být upraveno v dalších stupních dokumentace (ostrovní nástupiště mezi kolejemi 1 a 3 lze bez zásahu do návrhu kolejí prodloužit na 215 m (hranu u koleje 3 až na max. 230 m), vnější nástupiště u koleje 2 lze prodloužit na požadovaných 250 m, resp. až na 270 m (nutný pouze posun návěstidla bez zásahu do návrhu kolejíště). Výhledová délka vlaků dálkové dopravy v lince Ex2/R18, do jejichž souboru náleží i předmětný IC Šohaj, byla konzultována s O190 MD. Pokud by i výhledově byla obdoba dnešního IC Šohaj konstrukčně spjata s oběhem náležitostí v lince Ex2 v klasické vozbě, bylo počítáno s časovými rezervami v ŽST Olomouc hl. n. umožňující posilování soupravy (aktuálně od pátku přes víkend do pondělí, nejdelší souprava převážně v So). Pokud by měla být nástupiště dimenzována na stávající víkendovou vozbu IC Šohaj, musela by být nástupiště, resp. vybrané hrany v Uherském Hradišti a ve Veselí nad Moravou prodloužena na 220 m (za předpokladu nezastavení v žádné další destinaci v úseku Staré Město u U. H. – Veselí nad Moravou). Další prodlužování možné je, ale už by to znamenalo úpravy kolejového řešení, což zpracovatel doporučuje nechat do dalšího stupně dokumentace. |
| 31 | MD ČR | O130 | Vzhledem k tomu, že se jedná o aktualizaci SP, požadujeme aktualizovat rozsah dopravy dle GVD 2014/2015, v textu je stále využíván GVD 2012/2013. Požadujeme upřesnit rozsah rozdílu mezi těmito grafikony. | VYSVĚTLENO | Je třeba upozornit, že předmětem Aktualizace SP nebyla aktualizace vstupů do dopravní technologie. Ta byla převzata ze SP 2014. ASP řešila pouze doplnění varianty S2a do ekonomického hodnocení. (dtto předtím) |
| 32 | MD ČR | O130 | V souvislosti s tím zároveň požadujeme, aby u linky R13 byly jízdní doby počítány pro jednotku InterPanter. | VYSVĚTLENO | Je třeba upozornit, že předmětem Aktualizace SP nebyla aktualizace vstupů do dopravní technologie. Ta byla převzata ze SP 2014. ASP řešila pouze doplnění varianty S2a do ekonomického hodnocení. Jízdní doby linky R13 byly počítány v době zpracování SP pro dynamickou obdobu, a to klasickou soupravu poměrně nízkého normativu hmotnosti (350 t) vedenou HV řady 380. V oné době nebyla dislokace jednotek InterPanter jistá, natož její dynamické vlastnosti v takové přesnosti, aby je nebylo možné zástupně interpretovat. Navíc – teoretické jízdní doby jsou velmi poplatné konstrukčně využitelným praktickým jízdním dobám. Přepočít proto nepovažujeme za bezprostředně nutný/účelný. |
| 33 | MD ČR | O130 | Požadujeme, aby přestupní vazby v Uherském Brodě byly počítány již s ohledem na nový terminál, který je v bezprostřední blízkosti železniční stanice. Text a grafika počítají s původním umístěním autobusového nádraží. (str. 231) | VYSVĚTLENO | Je třeba upozornit, že předmětem Aktualizace SP nebyla aktualizace vstupů do přepravní prognózy. Ta byla převzata ze SP 2014. ASP řešila pouze doplnění varianty S2a do ekonomického hodnocení. |
| 34 | MD ČR | O130 | Uvažované zrušení autobusů v relaci Brno – Uherské Hradiště – Uherský Brod na úseku Uherské Hradiště – Uherský Brod nebude pravděpodobně možné, neboť tento neslouží primárně k regionální, ale nadregionální dopravní obslužnosti. Požadujeme znovu prověřit. (str. 242) | VYSVĚTLENO | Je třeba upozornit, že předmětem Aktualizace SP nebyla aktualizace vstupů do přepravní prognózy. Ta byla převzata ze SP 2014. ASP řešila pouze doplnění varianty S2a do ekonomického hodnocení. |
| 35 | MD ČR | O130 | Předpokládáme, že ve vazbě na další zpřesňování výpočtů ekonomického hodnocení, které v současnosti u prověřovaných variant zpracovatel realizuje, i po projednání a (případném) zapracování připomínek ke konceptu odevzdané aktualizace studie proveditelnosti, bude předložena závěrečná verze studie k finálnímu posouzení. Očekáváme, že u této bude rovněž poskytnut prostor k prostudování, na jehož základě bude možné rozhodnout o dalším postupu a schválení této SP. | --- | Není připomínka. Bereme na vědomí. Zpřesňování probíhá v oblasti investičních nákladů. |
| 36 | SŽDC | OŘ Olomouc | Stanovisko Správy tratí Zlín: V žst.U. Brod je plánována samostatná investiční akce rekonstrukce koleje 1 a 2a. V situaci studie jsou zakresleny jejich rekonstrukce. | VYSVĚTLENO | Návrh technického řešení vychází z podkladů dostupných v době zpracování studie proveditelnosti v roce 2013 až 2014. Je třeba upozornit, že předmětem Aktualizace SP nebylo technické řešení. To bylo převzato ze SP 2014. ASP řešila pouze doplnění varianty S2a do ekonomického hodnocení. Řešení může být upraveno v dalších stupních dokumentace, nicméně je zřejmé, že případné snížení investičních nákladů bude mít pozitivní vliv na výsledky ekonomického hodnocení a tedy neohrozí realizaci projektu. |
| 37 | SŽDC | OŘ Olomouc | V žst. Kunovice požadujeme zvážit řešení na U. Hradišťském zhlaví dvěma jednoduchými výhybkami (stávající stav výh.12, 13) místo navrženého řešení křižovatkovou výhybkou. | VYSVĚTLENO | Návrh technického řešení vychází z podkladů dostupných v době zpracování studie proveditelnosti v roce 2013 až 2014. Je třeba upozornit, že předmětem Aktualizace SP nebylo technické řešení. To bylo převzato ze SP 2014. ASP řešila pouze doplnění varianty S2a do ekonomického hodnocení. Může být upraveno v dalších stupních dokumentace. Je nutné zvážit, zda výše navržené řešení nepovede k prodloužení zhlaví, zvětšení rozsahu prací, a tím k zvýšení nákladů. Křižovatková výhybka je primárně pojižděna v přímém směru. |
| 38 | SŽDC | OŘ Olomouc | V žst. Újezdec požadujeme zvážit řešení Bojkovického zhlaví propojení křižovatkové výhybky s DKS (komplikovaná údržba, takových to kombinací je snaha se zbavovat, ne vytvářet nové). | VYSVĚTLENO | Návrh technického řešení vychází z podkladů dostupných v době zpracování studie proveditelnosti v roce 2013 až 2014. Je třeba upozornit, že předmětem Aktualizace SP nebylo technické řešení. To bylo převzato ze SP 2014. ASP řešila pouze doplnění varianty S2a do ekonomického hodnocení. Může být upraveno v dalších stupních dokumentace. Je nutné zvážit, zda výše navržené řešení nepovede k prodloužení zhlaví, zvětšení rozsahu prací, a tím k zvýšení nákladů. Křižovatková výhybka je primárně pojižděna v přímých směrech. |
| 39 | SŽDC | OŘ Olomouc | Zvážit užité délky kolejí, případně jejich postradatelnost (např. Nezdenice 690 m). Budou všechny koleje využívány jako předjízdné (např. úsek žst. Hradčovice km 109,256, žst. U. Brod km cca 116,000, žst. Újezdec u. L. km cca 119,500, žst. Nezdenice km cca 124,500, žst. Bojkovice km cca 129,500). | VYSVĚTLENO | Může být upraveno v dalších stupních dokumentace. |
| 40 | SŽDC | OŘ Olomouc | Stanovisko Správy sdělovací a zab. Techniky: Upozorňujeme na skutečnost, že letos probíhá stavba DOZ na této trati, po dokončení dojde k doplnění a nebo ke změně r. 2013 | VYSVĚTLENO | Návrh technického řešení vychází z podkladů dostupných v době zpracování studie proveditelnosti v roce 2013 až 2014, včetně podkladů k DOZ. Je třeba upozornit, že předmětem Aktualizace SP nebylo technické řešení. To bylo převzato ze SP 2014. ASP řešila pouze doplnění varianty S2a do ekonomického hodnocení. |

| | | | | | |
|----|----------|------------|---|-----|---|
| 41 | SZDC | OŘ Olomouc | Stanovisko Správy elektrotechniky a energetiky: S předloženou aktualizací SP souhlasíme, upozorňujeme však na dále uvedené skutečnosti. SS východ připravuje změnu napájení trakčního vedení v úseku Nedakonice – Říkovice. Tato stavba by měla proběhnout v nejbližších dvou letech. To znamená, že se částečně změní výchozí podmínky technického řešení v odbornosti trakční vedení a silnoproud. Nutno koordinovat | --- | Bereme na vědomí. |
| 42 | SZDC | OŘ Olomouc | Stanovisko Správy mostů a tunelů: Aktualizace SP pouze uvádí počty objektů v jednotlivých úsecích a v každém stručný popis mostu s největším rozpětím, bez dalšího popisu nastínění stavebních počinů. Ve výkresových přílohách - situacích - jsou pak pouze vyznačeny polohy mostních objektů. Předpokládáme, že po schválení studie proveditelnosti (upřesnění rozsahu stavby, trakce)- jiná traťová třída, jiná rychlost... budou již stavební počiny na mostních objektech řešeny (DÚR). | --- | Bude předmětem navazující dokumentace. |
| 43 | SZDC | OŘ Olomouc | Stanovisko Správy budov a byt. hospodářství : K předložené aktualizované studii nemáme připomínky. | --- | Není připomínka. Bereme na vědomí. |
| 44 | SZDC | OŘ Olomouc | Stanovisko Odboru řízení provozu OŘ Olc: Souhlasíme bez připomínek. | --- | Není připomínka. Bereme na vědomí. |
| 45 | KÚ ZK | | Výsledky studie jednoznačně prokazují vysoký potenciál z pohledu návratnosti investic zejména v relacích Staré Město u Uherského Hradiště - Bojkovice a Kunovice - Veselí nad Moravou, kdy již dnes jsou tyto úseky velmi využívány a i dle přepravní prognózy SP mají v případě investic další potenciál růstu. Je proto pro Zlínský kraj překvapující, že jako ekonomicky nejefektivnější vychází relace do Luhačovic, která je z pohledu cestujících přibližně třikrát, resp. pětikrát slabší, než směry do Bojkovic a Veselí nad Moravou. Na základě podrobné znalosti území nemůže Zlínský kraj přijmout tvrzení SP, že ekonomicky nejvýhodnější by byla investice do nejméně zatížené trati a v žádné z variant není možné prokázat ekonomickou efektivitu elektrizace všech tří ramen. | --- | V ekonomickém hodnocení hraje roli vždy více faktorů. Nejedná se jen o vytíženost konkrétního traťového úseku nebo konkrétní počet cestujících na příslušné relaci, ale zároveň o velikost efektu, který je realizací stavby dosažen. V případě, že díky elektrizaci ramene do Luhačovic bude dosaženo významné časové úspory cestujících na dálkových spojích díky odstranění nutnosti přepřahu nebo přestupu, je možné, že výsledný efekt elektrizace tohoto ramene je větší než elektrizace více zatížené relace do Bojkovic, kde ale jen díky zavedení elektrické trakce nedojde k významné časové úspoře. Projekt je posuzován z celospolečenského hlediska, které nezahrnuje pouze regionální pohled nebo význam tratí, ale zohledňuje i širší kontext. V tomto kontextu se potom uvedený výsledek jeví jako logický, byť v dílčím regionálním pohledu může působit přesně opačně. V poslední verzi studie se navíc (díky úsporám v investičních nákladech) podařilo nalézt i ekonomicky efektivní variantu, která zahrnuje elektrizaci ramene do Bojkovic (varianta S2b). |
| 46 | KÚ ZK | | Velmi znepokojující je i způsob uzavírání této studie, kdy se po hledání úspor nákladu nakonec podařilo prokázat efektivitu alespoň do Veselí nad Moravou. Bohužel rameno do Bojkovic zůstalo velmi těsně pod hranicí ekonomické efektivy (ERR 5.2%), a jeho provozní rozvázání vůči hlavním dojezdovým centrům regionu považuje Zlínský kraj za naprosto neuspokojivé řešení. | --- | V rámci dalších kroků a úspor IN bylo dosaženo efektivy i pro variantu se zahrnutím elektrizace do Bojkovic (S2b). |
| 47 | SZDC, GR | O26 | Požadujeme znovu prověřit výši investičních nákladů a přínosů námi preferované varianty S2b tak, aby i tato varianta dosáhla pozitivního ekonomického hodnocení a rovněž prošla rizikovou analýzou. | ANO | Zpracovatel prověří investiční náročnost všech variant. |