

# Připomínky ke SP „Staré Město u UH“, dílčí odevzdání červen 2014

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
<b>SŽDC OPS (O6)</b>				
1	Předložená SP obsahuje nové zastávky, jejichž potřeba není v dokumentaci doložena. Na základě jiných obdobných případů lze konstatovat, že se tímto předloženým řešením znehodnocuje snaha o zkracování jízdních dob. Pokud nebudou ekonomické přínosy jednotlivých nových zastávek jednoznačně doloženy, doporučujeme jejich vypuštění ze studie proveditelnosti.	Bude doplněn popis zastávek z pohledu technického technologického a přepravního. Finální rozhodnutí o jejich realizaci, učiní zadavatel. Navrhujeme je v odevzdávané studii ponechat, jejich vyloučení zřejmě výrazně neovlivní výsledky CBA.	ANO	
2	Prosíme o prověření, zda a za jakých podmínek by bylo možné realizovat rekonstrukci žst. Uherské Hradiště dříve než až po roce 2023. Stav infrastruktury pro cestující je zcela nevyhovující a dochází k opakovaným stížnostem. Tato stanice je součástí varianty, která prokazuje ekonomickou efektivitu. Zároveň tato stanice není součástí stavby DOZ Veselí n. M. – Újezdec u L. Pokud by rekonstrukce stanice byla z hlediska ekonomického posouzení krytá touto studií proveditelnosti a příprava byla zahájena po jejím schválení, odhadujeme realizaci této stavby na roky 2017-2018.	Bude prověřeno, ale nebude součástí SP, protože to nebylo součástí zadání a není možné tuto úvahu zahrnout z metodického hlediska do ekonomického hodnocení (investiční fáze nemůže být „přerušovaná“). V případě navrženého postupu by pravděpodobně musela být tato rekonstrukce hodnocena zvlášť a následně vyjmuta ze studie proveditelnosti jako výchozí stav.	ANO	
<b>SŽDC OI (O7)</b>				
3	Zpracované členění CIN je dostatečné (přílohy 3.2 až 3.11), máme k němu však ještě několik formálních připomínek. Prosíme o doplnění km délek stavebně upravovaných úseků do tabulek. Do sloupců uvádět už konkrétní varianty tak, jak byly vybrány do ekonomického hodnocení (varianty S1a, S1b, S2b, S3a, S3b, S4b) a jejich jednotlivé náklady uvádět opakovaně. Dole do tabulky pak použít součtový řádek s celkovými náklady pro jednotlivou variantu a řádek s podílem na CIN. Tabulku v příloze 3.12 upravit obdobným způsobem.	Bude upraveno	ANO	
4	Při porovnání ekonomického hodnocení ve verzi z dubna 2014 a z června 2014 dochází ke změnám následujících vstupů: <ul style="list-style-type: none"> <li>Investiční náklady jsou v průměru o 5 % nižší.</li> <li>Průměrné roční měrné náklady jsou vyšší o 5 - 8 %.</li> <li>Náklady na údržbu tratě jsou nově nižší u všech variant cca o 5 %.</li> </ul>	K uvedeným změnám došlo z následujících důvodů: <ul style="list-style-type: none"> <li>Snížení investičních nákladů vychází ze změny rozsahu technického řešení (vypuštění žst. Staré Město u Uh. Hradiště a Rohatec, snížení rozsahu úprav v žst. Uherský Brod, zpřesnění – ve smyslu snížení - odhadů IN spojky</li> </ul>	ANO (částečně – druhá odrážka)	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Náklady na opravy jsou nižší o 7 - 19 % v závislosti na variantě.</li> <li>Úspory nákladů na provoz vlaků jsou ve všech variantách nižší o 20%.</li> <li>Nárůst příjmu z poplatku za DC je vyšší ve variantách S1a a S1b 50x resp. 20x vyšší.</li> <li>Přínosy z úspory času v osobní dopravě se liší o 1- 5 %.</li> <li>Úspory externalit (Vnější náklady) jsou o 300 % vyšší.</li> </ul> <p>Žádáme o vysvětlení výše uvedených změn vstupů do ekonomického hodnocení.</p>	<p>Stolařka), ke které došlo na základě požadavků vzešlých z připomínek k předchozímu odevzdání</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Jedná se o částky, které jsou v textu studie (str. 295 v poslední verzi) uvedeny chybně, ve výpočtech je s nimi ovšem uvažováno správně (v textu bude opraveno)</li> <li>Snížení rozsahu udržovaného kolejiště (viz změny rozsahu IN popsané výše)</li> <li>Viz předchozí bod navíc rozšířený o změnu velikosti reinvestic v souvislosti s nižšími investičními náklady</li> <li>Ke změně došlo z důvodu chybného započtení zvýšených měrných nákladů na provoz vlaků pro hybridní vozidla do všech projektových variant v prvním (dubnovém) odevzdání SP. V poslední (červnové) verzi byla tato chyba odstraněna a hybridní vozidla nebyla již započtena ani ve variantě S1a (na základě připomínek vzešlých z projednání), a proto došlo k plošnému snížení měrných nákladů u všech hodnocených variant</li> <li>Úspory nákladů se liší z důvodu změn v přepravní prognóze (změna provozního konceptu na základě odstranění hybridní vozby – požadavek z projednání připomínek a odstranění chybného vstupu v dubnové variantě SP)</li> <li>Ke změně došlo z důvodu úprav v přepravní prognóze a revizi úspor času z převedené dopravy na základě připomínek k prvnímu odevzdání</li> <li>Ke změně došlo z důvodu nového zahrnutí převedené dopravy z IAD do všech projektových variant na základě připomínek k prvnímu odevzdání (původně byla uvažována převedená doprava z IAD pouze v omezené míře u variant S3b a S4b)</li> </ul>		
5	Str. 296 tabulka 8.14 - náklady na údržbu rostou velmi pomalu, i když rozsah stavebních prací je výrazně větší.	Není zřejmé, jak souvisí růst nákladů na údržbu (v některé projektové nebo bezprojektové variantě?) s rozsahem stavebních prací (jakých stavebních prací? v rámci investice?). Růst nákladů na údržbu obecně vyplývá z pravidel popsaných v kapitole 8.1.2 (str. 294) v textu a s rozsahem stavebních prací v rámci investice nemá přímou souvislost.	NE	
6	Tabulka 8.47 — koeficient BCR v ekonomické analýze je u varianty S2b pouze 0,864, i když ENPV je kladné a ERR je vyšší než 5,5. Jedná se o chybu,	Bude opraveno	ANO	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	protože koeficient by měl nabývat hodnot vyšších než 1, hodnotu nutno opravit.			
7	Str. 268 tabulka 7.4. — rozdíl v cestovní době mezi Variantou BP a projektovou variantou S1a je v relaci Staré Město — Veselí poměrně velký (6 minut). Čím je tato změna způsobena? Ve variantě S1b je navíc cestovní doba delší — přitom není zřejmé, čím k tomuto prodloužení došlo.	Bude opraveno na 45 v dokumentaci byla „zapomenuta“ cestovní doba z S1a s „hybridy“. Nyní S1a=S1b.	ANO	
8	Str. 277 obrázek 7.40 — čím je způsoben nárůst cestujících v úseku Bojkovice — Slavičín o 100 cestujících ve variantě S3a vůči variantě S3b?	Pozůstatek řešení pomocí hybridů bude úsek Bojkovice — Slavičín bude ve variantách „a“ opraven a přepočten.	ANO	
9	Navrzení nových zastávek Drslavice, Luhačovice zast. a Milokoš — je třeba podrobně zhodnotit potencial jejich využívání spolu SWOT analýzou pro každou z nich (dopady do konstrukce GVD, podmínky mající vliv na jejich realizaci, změny v linkovém vedení autobusové dopravy. Zároveň u každé zastávky žádáme doložení důvodu / podnětu, který vedl k jejich prověřování. Připomínka již byla uplatňována při minulém připomínkovém řízení. Dle našeho názoru není zřízení nových zastávek odůvodnitelné.	Bude doplněn popis zastávek z pohledu technického technologického a přepravního. Finální rozhodnutí o jejich realizaci, učiní zadavatel. Navrhujeme je v odevzdávané studii ponechat, jejich vyloučení zřejmě výrazně neovlivní výsledky CBA.	ANO	
10	Varianta S3b (elektrizace do Luhačovic, Bojkovice a Veselí n. M. + spojka Stolařka) vykazuje v přepravní prognóze pouze o 50 cestujících více, než varianta S2b (elektrizace do Luhačovic, Bojkovice a Veselí n. M. bez spojky Stolařka). Takový výsledek je velmi nelogický, efekt přímého propojení centrální části Slovácka z přibližně 40 tisíci obyvateli by měl být mnohem výraznější.	V jaké oblasti vykazuje o 50 cest více? Mezi VNM a UH roste o 1250 cest/den. Součet tratí 330+340 dává mezi var. S3b a S2b rozdíl 350 osob/den.	NE	
11	Dále je údaj 6800 cestujících (součet tratí 330+340) i v rozporu v porovnání s variantou nulovou, kdy je na str. 270 uvedeno, že ve var. S3b dojde k nárůstu o 900 cestujících v lince R13 + 750 cestujících bude převedeno z IAD a autobusu. Celkem by tedy došlo k nárůstu oproti variantě bez projektu o 1650 cestujících, tj. celkem 7600 cestujících (5950 var BP + 1650 var S3b).	900 cestujících bude převedeno z II. TŽK tedy do součtu nepatří). Z autobusů je převedeno 750 osob a z IAD 100 osob (údaj o IAD bude v textu opraven). Tedy 6800-850=5950.	NE	
12	Zcela nulový je efekt indukční. Lze předpokládat, že přímým napojením silně urbanizovaného regionu Slovácko na aglomerace hodonísko-břeclavskou, olomouckou a brněnskou dojde i ke vzniku nových cest, které dosud nebyly realizovány, a to zejména z nesystémových a netěsně navazujících přestupů.	Indukci dopravy je možné uvažovat v řádu desítek osob, tedy téměř bez vlivu na ekonomické hodnocení (na indukci je ještě aplikováno pravidlo ½). Může být prokázáno výpočtem pro nejvyšší variantu S3b.	NE	
13	Ze zobrazených pentagramů není možné odvodit, na jaké relace mají jednotlivé varianty jaký vliv? Žádáme uvést klíčové relační vztahy do přehledné tabulky.	Je uvedeno v kapitole 7.4.8.2, může být shrnuto do tabulky.	ANO	
14	Z porovnání variant S1b a S2b plyne, že prodloužení elektrizace do Veselí n. M. má kladný efekt a pozitivně se promítá i do EH (5,65 %). S tímto závěrem	Nesouhlasíme 900 osob poškodíme, 750 osob získáme. + investice do spojky = 3,66%IRR. 900 tranzitujících osob vychází jak z modelu	NE	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	lze jednoznačně souhlasit. Naopak prodloužení elektrizace o 6 km + realizace spojky Stolařka a umožnění zavedení konceptu obsluhy Slovácka linkou R13 zhoršuje výsledek EH o 2 % (EH S3b 3,66 %). Jsme přesvědčeni, že se jedná o zcela nelogický výsledek a přetrasování linky R13 přes Uh. Hradiště a Veselí n. M. má jednoznačně pozitivní efekt. Uznáváme, že část cestujících směřujících ze směru od Otrokovic směrem dále na Hodonín bude poškozena tím, že se jim prodlouží jízdní doba o 11 min, nicméně všem cestujícím, kteří dnes směřují ze severu i z jihu do silně urbanizované oblasti Slovácka, se spojení zlepší. Nejenže je tento proud směřující na Slovácko silnější, a proto je změna vedení linky logická, ale zároveň dojde k výraznému zkrácení vnímané jízdní doby (kratší cestovní čas + odstranění čekání na přípoje + odstranění penalizace za přestup). Zároveň dojde k odstranění velmi složitého dvojnásobného přestupu od Hodonína přes Moravský Písek, což prakticky brání širšímu využití vlakové dopravy v této relaci. Nadto přímé spojení střední Moravy a Podluží zůstane zachováno linkami IC Bohumin - Břeclav a Os Přerov - Břeclav.	dle SLDB tedy přepravní proudy ze sčítání tak z gravitačního modelu se zahrnutím všech účelů cest.		
15	Pro přesné určení klíčových relací zjištění prokázání/neprokázání odůvodněnosti přetrasování linky R13 přes Slovácko je třeba velmi přesné identifikovat současné dopravní vztahy s okolím. Pro jejich popsání se jeví nutné maximálně vyčíst následující datové zdroje: 1) sčítání SDLB 2011 – statistika vyjížděky a dojížděky; 2) statistika prodaných jízdních dokladů ČD; 3) statistika prodaných jízdních dokladů IDS JMK. Na základě tohoto současného stavu je třeba poté stanovit prognózu pro jednotlivé relace i v kontextu případných linkových změn ve vlakové a autobusové dopravě. Lze předpokládat, že touto zásadní koncepční změnou v linkovém vedení budou osloveni i cestující, kteří své cesty dnes realizují jiným způsobem, či je nerealizují vůbec.	Studie z těchto podkladů vychází.	ANO	
16	Str. 306 - kapitola náklady na provoz vlaků. Chybně uveden odkaz.	Bude opraveno	ANO	
17	Str. 314 - výsledky EH jsou uvedeny chybně, u var. S3b je uvedena hodnota 4,43 %, v citlivostní analýze je uvedeno 3,66 % (str. 322). Var. S3a v tabulce zcela chybí.	Bude opraveno	ANO	
<b>SŽDC OZŘP (O12)</b>				
18	V textu na str. 85 je uvedeno, že dojde k výstavbě nového poloostrovního jednostranného nástupiště u koleje č. 1, což však není v souladu s částí B – výkresovou částí. K nástupišti u koleje č. 2a – viz dále. V Seznamu příloh, část B – výkresová část jsou zakreslena nástupiště u	Úpravy oproti předchozím verzím reagovaly na informaci od ing. Veliše (SŽSC OPS) o přípravě stavby „Dopravní terminál Uherský Brod - II. etapa, část SŽDC – nástupiště u koleje 1 a 2a“, která byla potvrzena ing. Šponarem z OŘ Olomouc.	ANO	25.8.2014

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	koleje č. 2 (160 m), u koleje č. 2a (60 m), u koleje č. 1 (140 m) a také u koleje č. 3 (140 m). Ve výkrese jsou všechna tato nástupiště uvedena bez rekonstrukce, převzat stávající stav, což je chybně. V současnosti probíhá realizace výstavby nástupiště u koleje č. 2 (o délce 160 m) v rámci investiční akce „Dopravní terminál Uherský Brod – II. etapa – část SŽDC“ a další nástupiště nejsou předmětem stavby. V rámci této studie tedy nutno navrhnout nástupiště u koleje č. 1, jak je uvedeno v části A. Textová část. Dále požadujeme navrhnout nástupiště u koleje č. 2a o délce 60 m pro končící/výchozí vlaky od/do Luhačovic (v části B je nástupiště zakresleno). Tento požadavek byl předložen již při projektování stavby „Dopravní terminál Uherský Brod – II. etapa – část SŽDC“, ale s ohledem na výši investičních prostředků nebylo jeho zapracování do projektu možné. U koleje č. 3 vzhledem k novému poloostrovnímu nástupišti u koleje č. 1 (550 mm nad TK) musí být stávající nástupiště zrušeno. Délka nástupiště u koleje č. 1 musí být v souladu s návrhem dopravní technologie, v níž je uvedena délka 180 m.	Vzhledem k úspoře inv. nákladů je možné zrealizovat vybudování vnějšího nástupiště u kol.č.2a délky 60 m a poloostrovního nástupiště u kol.č.1 délky 140 m. Nástupiště typu „L“ s výškou nástupní hrany 550 mm. Součástí je i ponechání stávajícího nástupiště u kol. č. 3 s novým úrovnovým přechodem z konce nástupiště u kol. č. 2a. Ve studii proveditelnosti proto má být pouze prodloužení nástupiště u kol. č. 1 na 180 m.  V tomto smyslu budou textová i výkresová část opraveny.		
19	V dokumentaci není popsána technologie předtápění souprav v cílovém stavu a není uveden návrh umístění předtápěcích stojanů pro dopravce podnikající v oblasti osobní dopravy – žádáme o doplnění přehledné tabulky. V dopravních sedlech a zejména nočních hodinách budou příslušné koleje využity pro odstavování souprav vlaků osobní dopravy. V budoucnosti nutno předpokládat požadavky na odstavení souprav vlaků osobní dopravy r ů z n ý ch dopravců. Proto požadujeme navrhnout, které koleje budou určeny pro účely odstavení při zohlednění návrhu rozmístění předtápěcích zařízení. Dle dostupných informací není možné např. modernější železniční kolejová vozidla nezávislé trakce tzv. „protáčet“, ale je potřebné po odstavení zajistit jejich připojení na zdroj elektrické energie. Žádáme tedy u dopravce, kde to z hlediska dopravně-technologického přichází v úvahu, doplnit tabulku „elektrické předtápění kolejových vozidel železničních pro osobní dopravu“ v cílovém stavu.	Přehled SK daných stanic s předpokládanou dispozicí předtápěcích stojanů bude doplněn.	ANO	
<b>SŽDC OTH (O13)</b>				
20	V případě kolejového řešení žst. Uherský Ostroh doporučujeme prověřit postradatelnost koleje č.4, s tím, že by bylo vhodnější poloostrovní nástupiště umístit mezi koleje č.4 a č.1 než provádět vyosení koleje č.1.	Může být prověřeno v dalším stupni dokumentace s přesnějším zaměřením. Takové řešení by znamenalo posun nástupiště o 30 - 50 m proti směru staničení a demolici boční rampy a pravděpodobně i lehce vyšší investiční náklady, které však nebudou mít vliv na ekonomickou efektivitu variant.	NE	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
21	Zapojení koleje č.2 na veselském zhlaví žst. Strážnice by nemělo být podřízeno zapojením vlečky, ale opačně zapojení koleje ovlivní zapojení vlečky. Upravte zapojení koleje č.2 tak, aby neobsahovalo zbytečné vyosení koleje č.2.	Může být řešeno v navazujících stupních dokumentace s přesnějším zaměřením. Vliv takovéto změny na investiční náklady a tedy na ekonomickou efektivitu je v podstatě nulový.	NE	
22	Podle tabulky 3.3 jsou stanoveny návrhové parametry trati tak, že je pro všechny řešené tratě na sever od Veselí nad Moravou stanovena cílová TTZ C3. Naopak pro tratě jižně od Veselí nad Moravou je stanovena cílová TTZ D4. V současném stavu je ve smyslu tab. 317E v úseku Rohatec – Sudoměřice n M. evidována TTZ B2/50 a to dílem z důvodu stavu žel. svršku a stavu mostů. Jelikož je význam všech tratí pro nákladní dopravu podobný, u trati Rohatec - Veselí nad Moravou spíše nižší, doporučujeme sjednotit kritéria pro svistou přechodnost buď na úroveň C3 nebo D4 pro všechny řešené tratě.	TTZ D4 je na tratích Bzenec – Veselí n/M – Sudoměřice n/M – Rohatec navržena z důvodu zařazení těchto úseků do 1. třídy (páteřní tratě pro přepravu velkých rozměrů a hmotností) jak v PMR 18/86 tak (připravované?) NA k ČSN EN 1991-2. Jinak by byla navržena kategorie C3.	NE	
<b>SŽDC OP (O15)</b>				
23	Připomínky máme pouze k citaci platné legislativy, kde chybí u citovaných zákonů a vyhlášek dovětek v platném znění. Dále pak u PR Lazy a PR Kolébky chybí u citovaných zastoupených druhů rostlin a živočichů i latinské označení jako je tomu u ostatních citovaných chráněných území. U PP Olšava je stejné latinské označení jak pro žluvu hajní tak i žluvu zelenou a u latinského názvu pro rákosníka zpěvného není oddělen rod od druhu.	Bude opraveno	ANO	
<b>SŽDC OST (O26)</b>				
24	Kapitola 2 Shrnutí výsledků studie: - na str. 19 požadujeme za první odrážku týkající se procentuálního rozdělení obousměrného přepravního zatížení doplnit následující text: „Sledování stejnosměrné varianty elektrizace je však z dlouhodobého hlediska u jakékoliv varianty nežádoucí a nekonceptní (viz Rozhodnutí EK č. 2011/274/EU o TSI subsystému Energie).“	Koncepčnost nebo nekonceptnost stejnosměrné soustavy je v tomto kontextu irrelevantní. Doplnění by bylo čistě účelové a zároveň bezúčelné, protože cílem studie není volba trakční soustavy, ale zhodnocení, zda je vůbec jakákoli elektrizace smysluplná.	NE	
25	Kapitola 3.3 Projektové varianty na str. 73 - na konec kapitoly požadujeme doplnit text „Sledování stejnosměrných, popř. kombinovaných variant elektrizace je však z dlouhodobého hlediska u jakékoliv varianty nežádoucí a nekonceptní (viz Rozhodnutí EK č. 2011/274/EU o TSI subsystému Energie).“	Viz předchozí bod.	NE	
26	Kapitola 3.3.5 Varianta „S2“- Kunovice - Veselí nad Moravou - z modelových GVD pro varianty S2b-1 a S2b-2 není zřejmá potřeba rozdělení mezistaničního úseku Ostrožská Nové Ves – Kunovice na dva prostorové oddíly, jak je uvedeno v části Zabezpečovací zařízení na str. 101	A právě proto, že je to například ve variantě S3b-1 potřeba, je úsek rozdělen.  Úsek Újezdec u Luhačovic – Luhačovice rozdělen JE! Viz str. 81, část	NE  NE	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	(potřeba až v modelové variantě GVD S3b-1), těsný sled vlaků v úseku Újezdec u Luhačovic — Luhačovice naopak vyžaduje rozdělení tohoto mezistaničního úseku na dva prostorové oddíly; připomínkováno již v rámci dílčího odevzdání 04/2014 — nezpracováno	Zabezpečovací zařízení, 2. odstavec.		
27	Kapitola 3.3.6 Varianta „S3" - „S2" + Veselí nad Moravou - Nová spojka tratí 330 a 340 na str. 107 - vzhledem k rychlostem v úsecích navazujících na odb. Dolní Stolařka a k navrženému řešení odbočky požadujeme v kolejové spojnici mezi 1. a 2. traťovou kolejí uvažovat s rychlostí 80 km/h, zejména v alternativě S umístění kolejové spojky dochází kvůli délce obvodu výhybek přilehlých k vjezdovému návěstidlu odbočky k omezení rychlosti vlaku na více než 600 m	Mohlo by být požadováno v dalším stupni dokumentace, kdyby tato varianta vykazovala ekonomickou efektivitu. Dle názoru projektanta je rychlost 60 km/h ve výlukové spojnici, která bude pojižděna jen párkrát do roka, a na s hustotou provozu jako zde zcela dostatečná.	NE	
28	Kapitola 3.3.7 Varianta „S4" — „S2" + Veselí nad Moravou — Rohatec na str. 111 - z dokumentace není zřejmé, zdali bylo prověřeno, za jakých podmínek by bylo možné zvýšení rychlosti v úseku Rohatec — Sudoměřice nad Moravou (varianty „S4") nad 60 km/h (rozsah úpravy GPK, úprava mostních objektů, přejezdů atd.)	Bylo prověřeno. Rychlost by mohla být posunuta v řádech desítek centimetrů zvýšena na 70 km/h s propadem na 60km/h v úseku km 2,357 – km 2,527. Ovšem za cenu náhrady výstražných křížů na všech 5 křížení s polními cestami světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.	NE	
29	Kapitola 3.5 Shrnutí problematiky elektrizace na str. 132 - požadujeme doplnit novou podkapitolu 3.5.2 Hledisko dalšího rozvoje trakčních soustav na tratích SŽDC s následujícím textem: <i>Z hlediska dlouhodobé koncepce týkající se zajištění elektrického provozu na tratích SŽDC je sledování stejnosměrné, popř. kombinované varianty elektrizace u jakékoliv varianty této studie proveditelnosti nežádoucí a nekonceptní (viz Rozhodnutí EK č. 2011/274/EU o TSI subsystému Energie).</i>	Bude doplněno.	ANO	25.5.2014
30	Kapitola 3.7 Investiční náklady na str. 133 - uvedený rozpis investičních nákladů pro jednotlivé varianty elektrizace (AC x DC) nepovažujeme za správný, podle našeho názoru musí být varianty elektrizace stejnosměrnou soustavou vždy vyšší, než u trakce střídavé, mj. z toho důvodu, že s variantou definitivní elektrizace stejnosměrnou soustavou nelze z koncepčního hlediska uvažovat (i v případě teoretické elektrizace soustavou DC musí být trakční soustava připravena na přepnutí na soustavu AC), tzn. i v případě stejnosměrných variant musí být počítáno s vyššími náklady na sdělovací a zabezpečovací zařízení z důvodu budoucího přepnutí na AC, tj. vstupní náklady pro stejnosměrnou i střídavou trakci musí být prakticky totožné, stejnosměrná soustava naopak musí navíc uvažovat s ochranou proti účinkům bludných	Ve studii jsou obě trakce porovnávány. O možnosti napřed vybudovat trakci stejnosměrnou a později ji po posunu dělení obou trakčních soustav k Říkovcům ji změnit nebylo uvažováno. Pokud je v současnosti jasné, že výhledově bude nasazena v tomto úseku střídavá trakce a pouze přechodně by bylo zvažováno nasazení trakce stejnosměrné, pak vyjdou investiční náklady na tuto verzi draž než přímo vybudovat trakci střídavou. V takovém případě však vystává otázka proč takové posouzení vůbec dělat, když víme dopředu, jak nám to vyjde.	NE	



Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)						
	proudů									
31	Kapitola 4.4.3 Model GVD S1a na str. 164 - v popisu varianty S1a v kapitole 3.3.1 Varianta „S1a“ — St. Město u Uh. Hradiště - Luhačovice na str. 81 je uváděna potřeba rozdělení mezistaničního úseku Újezdec u Luhačovic Luhačovice na dva prostorové oddíly, v této kapitole se však o zřízení návěštního bodu v řešeném úseku nehovoří (v případě jiných modelových variant je případná potřeba doplnění návěštních bodů automatických hradel uváděna, nutno sjednotit a modelem vyvolané úpravy ZZ pro přehlednost a jednoznačnost uvádět u všech modelových variant GVD stejně); připomínkováno již v rámci dílčího odevzdání 04/2014 - nezpracováno	Z pohledu dopravě-technologického jsou jmenované MÚ posuzovány samostatně v rámci jednotlivých variant, resp. provozních konceptech, kdežto z pohledu technického řešení jsou MÚ navrhovány invariantně (včetně návěštních bodů poptávaných DT v jakékoliv variantě/provozním konceptu). Pokud tedy existuje byt jediný provozní koncept poptávající návěštní bod AH, je úsek technicky dokládán ve svém „maximálním“ provedení včetně bodu AH. Vliv na ekonomické hodnocení případně možné absence bodu AH jest zanedbatelný.	NE							
32	Kapitola 4.6 Rekapitulace hlavních závěrů dopravně-technologické části na str. 172 - doporučujeme ve všech variantách rozdělit na dva prostorové oddíly rovněž úsek Staré Město u Uh. Hradiště — Uh. Hradiště (vhodné zejména u varianty GVD S2b-2) - z důvodu přehlednosti požadujeme do této kapitoly doplnit tabulku, ve které bude u jednotlivých modelových variant GVD uveden požadavek na úpravy TZZ v podobě rozdělení úseku na dva prostorové oddíly (viz návrh tabulky dále) <table><tr><th>Varianta</th><th>Trat'ový</th><th>Trat'ový</th></tr><tr><td>Sx-y</td><td>ANO</td><td>NE</td></tr></table>	Varianta	Trat'ový	Trat'ový	Sx-y	ANO	NE	Uděláme tabulku. MÚ SM – UH se nejeví jako dostatečně odůvodněný na rozdělení bodem AH, v provozním konceptu S2b-2 by byl poptáván v případě poptávky vyšší stability tras posilových Os v případě jejich dojezdu do Starého Města – posilové Os jsou však ukončovány z pohledu linkového vedení a rozsahu dopravy přípojem v Uherském Hradišti.	ANO	
Varianta	Trat'ový	Trat'ový								
Sx-y	ANO	NE								
33	Kapitola 10 Závěrečné doporučení na str. 340 - nesouhlasíme s doporučením projektanta sledovat dále pouze variantu S1a, naopak z dopravně-technologického hlediska požadujeme sledovat a upřednostnit rovněž ekonomicky efektivní variantu S2b	Doporučení projektanta vychází ze zpracované studie proveditelnosti a zahrnuje pokud možno komplexně všechna hlediska (nikoliv jen dopravně-technologické). Navíc doporučení v závěru studie slouží jako podklad pro rozhodnutí, nejedná se o rozhodnutí samotné a zadavatel může dále sledovat po zvážení všech podkladů i jinou než projektantem doporučenou variantu.	NE							
SŽDC SSV										
34	K verzi zaslané 17. 7. 2014 nejsou za SSV zásadní připomínky. Pouze není nikde zmíněna stavba "Výstavba nové železniční zastávky Baťův kanál - výklopník", která je zařazena do plánu investic.	O zařazení této zastávky do plánu investic jsme nebyli informováni, každopádně by zřízení této zastávky nebylo součástí projektu, ale výchozího stavu a tedy i stavu bez projektu, takže nebude mít vliv na výsledky ekonomické hodnocení.	NE							



Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	Otázkou je také nově zmíněné ukončování vlaků v žst. Uherské Hradiště místo jejich obratu na styku s 2. koridorem. V Uherském Hradišti není ani ve výhledu plánován vhodný terminál veřejné dopravy. Proto lze zde ušetřit i na kolejových úpravách.	Technické řešení žst. Uh. Hradiště není ovlivněno ukončováním vlaků, a proto na kolejových úpravách nelze ušetřit	NE	
35	Na této trati, stejně jako do Vizovic, lze očekávat požadavky na zvláštní kapacitní přepravy (viz přílohu – požadavky na vedení pětivozových rychlíků v úseku Staré Město – Luhačovice – Staré město).	Nástupiště „rychlíkových“ stanic jsou projektována na délku šestivozového rychlíku v klasické vozbě.	NE	
<b>JMK, KORDIS</b>				
36	Požadujeme informaci o harmonogramu zpracování studie proveditelnosti „Elektrizace Brno – Veselí nad Moravou“. Doporučujeme, aby se tato studie zabývala též možnostmi nasazení hybridních vozidel na lince Hodonín – Veselí nad Moravou – Vrbovice v návaznosti na již elektrizovaný úsek Hodonín – Rohatec a perspektivně elektrizovanou stanici Veselí nad Moravou.	Požadavek na SŽDC, nejedná se o připomínku.	---	
37	Požadujeme koordinaci závěrů obou SP, tedy zpracování koncepce rozvoje infrastruktury v oblasti tratí 340, 341, 342, 343 - ve vazbě na tratě 300, 330. Uvedená oblast geograficky, přepravně i provozně-technologicky souvisí a rozhodnutí o dalším postupu investiční výstavby by mělo brát ohled na výsledky obou studií.	Požadavek na SŽDC, nejedná se o připomínku.	---	
<b>ZK, KOVED</b>				
38	Na základě předložení Studie proveditelnosti tratí 341, 340 a 343 v doplněné verzi považuji za nezbytné vyjádřit určité pochybnosti a problémy, které vedou k výsledku realizovatelnosti pouze na trati Staré Město - Uherský Brod - Luhačovice. Přepravní prognóza a ekonomické hodnocení vykazuje v doplněné verzi rozdílné hodnoty v některých případech nelogické. Taky není zřejmé, jestli byly dostatečně pojmenovány a vyčísleny všechny přínosy nejen ramene do Bojkovic, ale také do Veselí n/M. Moje osobní zkušenost ukazuje, že při dostatečné vůli je možné podpůrné argumenty ve většině případů nalézt. Netýká se to samozřejmě jenom železniční, ale i silniční infrastruktury. Zásadní stanovisko Zlínského kraje je, že požadujeme hledat a pokud možno hlavně nalézt takové dopravně ekonomické argumenty, které dovedou celý záměr elektrizace výše uvedených tratí k realizovatelnosti.	Pokud jde o avizovanou „nelogičnost“ nových hodnot uvedených v EH, případně přepravní prognóze v poslední (červnové) verzi SP oproti původní (dubnové) verzi, je nutné tyto nedostatky konkretizovat a jasně popsat. Zpracovatel studie se nedomnívá, že by se v nové verzi SP nějaké nelogičnosti vyskytovaly. Pokud jde o závěry a výsledky ekonomického hodnocení, ale i celé studie, byl zpracovatel samozřejmě veden snahou nalézt všechny obhajitelné a metodicky relevantní přínosy a do hodnocení je zahrnout. Obecně ale platí, že smyslem hodnocení (a celé SP) není dokázat realizovatelnost a efektivitu všech navržených variant v plném rozsahu, ale zjistit, které varianty (z hlediska rozsahu řešení) jsou vzhledem k investiční a provozní náročnosti ale i předpokládané přepravní poptávce ještě efektivní a vyvážené. Z toho plyne, že není možné předpokládat předem, zda bude nebo nebude konkrétní rozsah elektrizace realizovatelný a odůvodnitelný.	NE	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
<b>MD ČR</b>				
39	<p>Je potřeba poukázat na nevyváženost kapitoly 7.4 Analýza stávajícího stavu osobní dopravy, která detailně zachycuje situaci v železniční dopravě (viz kapitoly 7.4.2. a 7.4.3.), zatímco v silniční, především pak autobusové je zpracována jen velmi nedostatečně (viz kapitola 7.4.5. Stávající poptávka a nabídka v autobusové dopravě). Tato totiž byla redukována jen na několik málo odrážek. Uvedená disproporce je však překvapivá a to především u faktu, že SP pracuje s dopravním modelem a proto musí výkony autobusové dopravy uvažovat a měla by je tedy také umět popsat. Žádáme proto dopracování kapitoly 7.4.5. na odpovídající úroveň, která bude proporční k subkapitolám zabývajících se železnicí (např. zcela schází informace o výkonech autobusové dopravy).</p> <p>Současně doporučujeme, aby zpracovatel rámcově posoudil možnosti vzájemné intermodální spolupráce, která bude výsledkem lepší budoucí organizace veřejné dopravy v předmětném území, resp. bude vyplývat z provázanosti linek autobusové a železniční dopravy. Zkušenosti z SP Otrokovice – Vizovice i SP Přerov – Brno ukazují, že promyšlení vzájemných vazeb jednotlivých linek je klíčovým krokem nejen z hlediska výsledných efektů, ale také z důvodů akceptovatelnosti navrhovaných řešení regionální samosprávou.</p>	Hlavní vazby na autobusovou dopravu a IAD jsou uvedeny v kapitole 7.4.3.2 cca 10 stran. 7.4.5 může být doplněna o objemy v autobusové dopravě. Výhledové možnosti intermodální spolupráce mohou být doplněny do kapitoly 7.4.3.2	ANO	
40	Opětovně považujeme za důležité věnovat několik slov také přepravní prognóze. Oproti minulému odevzdání byl dle požadavků kvantifikován počet cestujících ovšem bez odpovídající specifikace – např. rozpadu do jednotlivých relací, který by umožnil pochopení vzájemných regionálních a nadregionálních vazeb. Zpracovatel se tak omezil na zodpovězení otázky, kolik tranzitujících cestujících bude přetrasováním linky R13 „poškozeno“ a kolik naopak získá. Bližší rozbor však schází, což s ohledem na polycentricitu předmětného území nepovažujeme za dostatečné (podrobněji viz dále).	Bude doplněno v tabulce	ANO	
41	Uvítali bychom také vzájemné porovnání výkonnosti/potenciálu jednotlivých variant z hlediska jejich atraktivity. V kapitole jsou názorně zobrazeny jednotlivé zátěžové kartogramy. Vzájemné porovnání (vyhodnocení) mezi variantami z hlediska přepravní atraktivity (a především „referenční“ posouzení vůči současnému stavu, stavu bez projektu i např. celkovému přepravnímu proudu, který zde není uveden) schází. Tato klíčová kapitola by měla alespoň tabulkově shrnout výsledky a krátce zjištěné výsledky komentovat (např. změnou výkonnosti v procentech) a neomezovat se pouze na obecná konstatování, že „doprava byla převedena	Referenčnímu porovnání je věnována kapitola 7.4.8 jsou zde porovnány cestovní doby, počty spojů. V kapitole 7.4.8.1 je okomentován vývoj ve stavu bez projektu oproti výchozímu stavu. V kapitole 7.4.8.2 je uvedeno porovnání projektových variant včetně relací objemů a módů odkud byla doprava převedena. Je zde uvedeno také zdůvodnění proč k převedení dopravy došlo.	NE	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	z autobusů i IAD“. V opačném případě je interpretace ponechána pouze na čtenáři, přičemž se domníváme, že tato může být učiněna objektivně zpracovatelem s doložením hodnot získaných z modelu. Nadto bychom považovali za vhodné přidat také zátěžový kartogram stávajícího stavu, aby bylo zřejmé, jak jednotlivé varianty mění dnešní situaci.			
42	<p>Opakovaně považujeme za důležité upozornit na specifický rys, který se váže k žst. Staré Město. Ta se z důvodu situování na II. TŽK chová jako „Uh. Hradiště hl.n.“, kam se řada cestujících veřejnosti z celého Uherskohradištska dopravuje MHD a IAD a teprve zde přestupuje na vlak. Ve statistikách je proto evidován tento zásadní lom frekvence právě ve Starém Městě, třebaže velká část cestujících ve skutečnosti začíná svoji cestu v Uherském Hradišti či Kunovicích. Toto chování je mj. způsobeno dopravní technologií v žst. Staré Město vázanou na změnu trakce, neboť nástupem ve Starém Městě lze oproti Uherskému Hradišti „ušetřit“ 15 až 20 minut, což není zanedbatelné. Při změně technologie však lze oprávněně očekávat odlišné chování a vyšší využití stanice v Uherském Hradišti.</p> <p>Funkci Starého Města jako hlavního nádraží lze zřetelně evidovat nejen při cestách na sever, ale také ve spojení na jih. Dle našeho názoru nelze plnohodnotně uvažovat předpokládané ztráty, které jsou dnes v modelu uvažovány na straně cestujících směřujících ze Starého Města ve směru Hodonín. S provozním konceptem odpovídajícím variantě S3b lze oprávněně uvažovat, že řada nástupů/výstupů nebude uskutečňována ve Starém Městě jako v současnosti, ale právě až v Uh. Hradišti (teoreticky i Kunovicích zast.), a proto časové ztráty při spojení Starého Města a Hodonínska nebudou tak znatelné. Jinými slovy, nebudou zde započítány ztráty cestujících mezi Starým Městem a Uh. Hradištěm, neboť v úseku mezi Starým Městem a Uh. Hradištěm část cestujících nepojede, protože nastoupí až/již v Uh. Hradišti. Nevýhodu z přetrasování linky R13 do jádra aglomerace tedy pocítí jen cestující, kteří pojedou z oblasti Otrokovic, Kroměřížska, případně Přerovska na Hodonínsko. Ve skutečnosti se tak může ukázat, že trasa Staré Město – Hodonín nebude prodloužena 900 lidem, jak uvádí prognóza, ale menšímu počtu cestujících. Řada lidí totiž nepojede z titulu nabídky přímého spojení ze Starého Města jako dnes, ale až z Uherského Hradiště, čímž ušetří 10 – 20 min. spojených s cestou mezi bydlíštěm a žst. Staré Město (realizovaných většinou IAD či busem) a především pak dobu zpětné cesty vlakem vedeného přes UH. Takové chování by bylo krajně neracionální, a proto nepravděpodobné. Toto</p>	<p>V prognóze je použit 4 stupňový dopravní model. Zde jsou definovány tzv. zóny, které tvoří obce v řešeném území <u>nikoliv zastávky VD</u>. Modelem jsou vypočteny a zkalkulovány přepravní proudy mezi zónami (obcemi) to jsou tedy osoby které se chtějí přemístit např. z UH do VNM. Následně je vypočteno na základě kvality dopravní nabídky jaký mód k tomu zvolí zda VD nebo IAD. V rámci VD je v posledním kroku výpočtu nutné určit jakou kombinaci módů a trasu pro uskutečnění přepravy VNM UH zvolí. V modelu tedy při kvalitní nabídce ve variantě S3b cestující využívají stanici UH. Oněch 900 osob jsou skutečně tranzitující cestující „severovýchod – jihozápad“ nikoliv Vámi popisovaný problém.</p>	NE	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	mikroměřítka, které je však klíčové pro pochopení dopravního chování cestujících zejména z oblasti mezi Starým Městem a Kunovicemi, je třeba důkladně popsat a vyhodnotit. A to především právě ve vztahu k vedení linky R13 a možným změnám chování obyvatel celé aglomerace.			
43	<p>Konečně považujeme za důležité alespoň v rámci rizikové analýzy prověřit případný vliv prodloužení nástupišť v nejdůležitějších (rychlíkových) stanicích (Uh. Hradiště, Uh. Brod a Luhačovice) nad uvažovaných 180 m. Ve stávající perspektivě se nabídka 5-6ti vozových souprav zdá být z hlediska poptávky přiměřená. Změna provozního konceptu či poptávky (např. v době přepravních špiček) však může generovat delší soupravy a s tím související případné provozně-technologické problémy. Uvítali bychom proto vyhodnocení teoretického prodloužení nástupištních hran jak z hlediska jejich realizace (s ohledem na místní prostorové podmínky), tak především vlivu na ekonomiku projektu. Obdobně by měla být vyhodnocena délky nástupišť 90 m u zastávek a méně významných stanic a to s ohledem na možnost zvýšení kapacity především „pátečních a nedělních“ vlaků vedených ze Slovenska ve směru do Brna a v.v. Slovenské ministerstvo dopravy v nedávné době informovalo MD ČR, že má do budoucna zájem otázku takových spojů řešit. Konkrétnější záměry však dosud nebyly prezentovány.</p> <p>Z formálního hlediska doporučujeme uvést přehledně na jednom místě souhrn všech probíhajících nebo připravovaných projektů, které mají vazbu studií řešené traťové úseky.</p>	<p>Z přepravního hlediska může být doložena předpokládaná obsazenost vlaků ve variantách s očekávanou maximální poptávkou.</p> <p>Z pohledu technického řešení je možné vše, ovšem za cenu vyšších nákladů. Délky nástupišť byly stanoveny ve spolupráci s dopravní technologií a přepravní analýzou na délku nejdelšího uvažovaného vlaku po dobu hodnotícího období. Prodloužení nástupišť bez změny technického řešení je možné z „rychlíkových“ stanic pouze v Uh. Brodě. U ostatních stanic a zastávek by mělo být prodloužení možné bez větších obtíží, ale diskutabilní je spíše návrh délky nástupišť podle pár „pátečních a nedělních“ spojů, jejichž existence se bude možná v budoucnu řešit, a zastavování spojů na takto dlouhém rameni v každé stanici a zastávce.</p> <p>Je uvedeno v úvodu kapitoly 3.</p>	<p>NE</p> <p>NE</p>	
44	<p>Na str. 78 – poslední odstavec na dané stránce uvádí: „Odhlédne nyní od požadavku na zdvojkolejnění některých úseků...“ není s ohledem na výsledky studie relevantní.</p> <p>Obdobně by mělo být v závěru téže podkapitoly „Stavby DOZ a volba trakční soustavy“ zmíněno o jaký rozdíl se jedná (stačí relativní vyjádření). Konstatování, že „rozdíl však není dramaticky vysoký“ není pro daný typ práce dostatečně reprezentativní.</p>	<p>Bude opraveno</p> <p>Bude upraveno</p> <p>Rozdíl v IN na 1 km délky je tak přibližně 30 000Kč. Což představuje zhruba 20% z ceny kabelu, ale jen necelých 5% z ceny realizace tohoto kabelu (včetně montáže, pokládky a zemních prací).</p>	<p>ANO</p> <p>ANO</p>	<p>25.8.2014</p> <p>25.8.2014</p>
45	Na str. 85 – odstavec týkající se žst. Uherský Brod – by bylo vhodné zmínit projekt Dopravního terminálu, který se dílčím způsobem dotkne i kolejiště, resp. nástupišť.	Odstavec bude opraven (viz připomínka č. 18, SŽDC OZŘP)	ANO	
46	Na str. 87 – schéma návrhového stavu žst. Uherské Hradiště – otázka umístění podchodu je v daném stupni přípravy více než předběžná, avšak	Přesné umístění podchodu předpokládáme v dalších stupních dokumentace po podrobnějším průzkumu lokality a přesnějším	NE	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	doporučujeme s ohledem na místní dispozice zamyslet se nad posunutím podchodu mimo prostor výpravní budovy a to ve směru Kunovice „na roh“ budovy stanice. Tímto způsobem by měl být zajištěn přístup do podchodu jak přes budovu, tak také napřímo „z ulice“.	zaměření. Umístění „na roh“ má samozřejmě své výhody, na druhou stranu se tím podchod přibližuje konci nástupiště a tedy prodlužuje vzdálenost z druhého konce a vytváří v podstatě variantu s centrálním přechodem, jen s větším výškovým rozdílem pro cestující. Každopádně na str. 87 se jedná skutečně pouze o schéma.		
47	Na str. 118 – u odstavce 3.4 Silnoproudá zařízení a silnoproudé rozvody považujeme volbu napájecí soustavy za zásadní otázku řešené studie. Při tomto rozhodování je potřeba v první řadě uvažovat s tím, že střídavá soustava je v dlouhodobém horizontu cílovým řešením pro celou síť SŽDC. A to jak z důvodů připravované výstavby nových vysokorychlostních tratí, tak především z hlediska celkového vývoje techniky v této oblasti. Otázkou ovšem zůstává stanovení harmonogramu celosíťového přechodu na střídavou soustavu, tak aby došlo k minimalizaci zmařených investic jak na straně železniční infrastruktury, tak na straně existujícího vozového parku. V úvahu je potřeba rovněž brát i další souvislosti, především pak parametry existující energetické infrastruktury. Pro vaši informaci uvádíme, že MD ve spolupráci se SŽDC připravuje jednotnou koncepci pro tuto oblast. Výsledky předpokládáme již příštím roce. V tuto chvíli nelze předjímat postup přechodu na střídavou napájecí soustavu v navazujících úsecích, které jsou napájeny stejnosměrnou soustavou. Tato problematika je rovněž poměrně podrobně popsána ve studii. Studie by však měla v případě variant se stejnosměrnou elektrizací jasně stanovit, u kterých investic může dojít ke zmaření ještě před ukončením jejich životnosti, s ohledem na možné přepnutí navazujících úseků na střídavou napájecí soustavu. Toto se týká především úseku Nedakonice – Přerov a je to i v souladu se závěry kapitoly 3.4.2 Rozbor problematiky posunu rozhraní napájecích soustav v úseku Nedakonice – Říkovice. Obecně se MD domnívá, že předmětné území, zahrnující širší soubor několika tratí (341, 340, 331, 330 a 300) je vhodným aspirantem pro zahájení přechodu na jednotnou napájecí trakci v rámci ČR.	Na předchozích projednáváních této studie bylo naopak dohodnuto, že studie nebude řešit problematiku volby trakční soustavy, pouze určí rozsah elektrizace řešených tratí, který vykazuje ekonomickou efektivitu, protože investiční náročnost obou trakcí je srovnatelná. Volba trakční soustavy je příliš silně svázána s vývojem trakčních soustav na okolních tratích a zaměření této studie není schopné komplexně posoudit takto složitou otázku. Stanovit, u kterých investic dojde ke zmaření před koncem životnosti, není možné právě z důvodu chybějícího harmonogramu celosíťového přechodu na střídavou soustavu.	NE	
48	Na str. 122 – nadpis „Ovlivnění investice do DOZ“ - Pokud by realizace všech variant projektu počítajících s elektrizací vedla k nutnosti předělání kabelizace položené v rámci nyní realizované výstavby DOZ, bylo by vhodné doplnit informace o termínu dokončení jednotlivých dotčených etap DOZ a případně o přibližnou výši souvisejících nákladů. Tyto informace nejsou obsaženy ani v úvodu kap. 3.	Dokončení staveb DOZ I a II je předpokládáno v roce 2015. (Viz str. 28)  Náklady staveb DOZ nejsou zpracovateli SP známy.	NE  NE	
49	Na str. 27 – V textu SP je uvedeno: Za výchozí stav se bere stav po realizaci	Jedná se o výčet staveb, nikoli o pořadí v jakém probíhají.	NE	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>staveb „DOZ I a II“ a stavby „Dopravní terminál Uherský brod II. stavba – část SŽDC“. Ve stavbě „Dopravní terminál Uherský Brod – II.etapa – část SŽDC“ se bude realizovat úprava kolejiště stanice Uherský Brod a úprava staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizace stavby „DOZ I a II“ by měla být naopak stavbou konečnou, které předchází úpravy v infrastruktuře (peronizace, konfigurace kolejiště, atd.).</li> <li>- Stavba „Dopravní terminál Uherský Brod II. stavba – část SŽDC“ nesmí z věcného ani finančního hlediska vzájemně kolidovat se stavbami, řešenými touto SP. Měl by být nastíněn podrobnější popis toho, jaké budou vzájemné „interakce“ obou projektů.</li> </ul>	<p>Stavba dopravního terminálu je výchozím stavem v této studii. Zařízení vybudovaná v rámci stavby nejsou ve studii představována, což je dle našeho názoru ze studie dobře patrné.</p>	NE	
50	<p>Na str. 77 – V textu SP je uvedeno: Po realizaci staveb DOZ I a II bude většina tratě vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie s dálkovým ovládáním z CDP Přerov. Tato zařízení bude nutné upravit na novou konfiguraci stanic a vyšší traťovou rychlost. Ostatní stanice budou zabezpečeny SZZ 3. kategorie typu ES a mezistaniční úseky TZZ 3. kategorie typu AH, respektive AB, vše dálkově ovládané z CDP Přerov. V případě elektrizace střídavou trakcí bude nutné použít kabely s kovovým pláštěm.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizace DOZ a příslušné infrastruktury musí probíhat v souladu a nikoli naopak. Nejprve všechny příslušné prvky infrastruktury a teprve následně systém DOZ. Zde se jeví postup poněkud nelogicky protichůdný, což patrně navíc způsobuje předpokládanou realizaci záměru až v letech 2026 – 2028, přestože by mohla být dřívější. Vysvětlete tuto skutečnost.</li> <li>- Vysvětlit nestandardní úpravu obou zhlaví v ŽST Hradčovice (str. 89 v textové části).</li> <li>- V definitivním stavu DOZ TÚ Staré Město u UH – Luhačovice – Bylnice – Veselí n. Mor. je nezbytné zapojit do ústředního stavědla i úsek Staré Město u UH – Uherské Hradiště (včetně).</li> </ul>	<p>Není v kompetenci projektanta studie proveditelnosti vysvětlovat, proč byla nejdříve zadána stavba DOZ a až poté SP elektrizace.</p> <p>Je odsunuta osa hlavní koleje dále od budovy, aby přes ni nevedl centrální přechod na poloostrovní nástupiště, který omezuje rychlost v koleji na 50 km/h.</p> <p>Ve studii je s tím samozřejmě počítáno.</p>	<p>NE</p> <p>NE</p> <p>NE</p>	
51	Na str. 78 - Lokální zdvoukolejnění dle technologické potřeby je velmi pozitivní postup, avšak ze SP není zřejmé, kde je realizován.	Není. Bude opraveno.	ANO	25.8.2014
52	Na str. 132 - do kapitoly 3.5.1. by měla být uvedena informace, že mnozí dopravci v rámci investičních strategií uvažují o pořizování vícesystémových vozidel, která jim dávají vyšší flexibilitu.	Strategie dopravců bude doplněna.	ANO	
53	Na str. 134 - tabulka 3.7 uvádí odlišný čas realizace, než je předpokládáno v harmonogramu v kapitole 3.6.	Tabulka 3.7 uvádí teoretický harmonogram v případě, že by studie nebyla ovlivněna stavbami DOZ.	NE	
54	Na str. 139 – Bylo by také vhodné zamyslet se nad vysokými pořizovacími	Hybridní vozba byla z pohledu provozních nákladů/pořizovacích	NE	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno ( <b>DATUM</b> )
	náklady hybridních vozidel. Za schůdnější variantu považujeme využití dvousystémových hnacích vozidel.	řešena a zohledněna. Varianta bez hybridních vozidel = dokladována.		
55	Na str. 237 – kapitola 7.1 „Ovlivněná oblast a rozvoj okolní infrastruktury“ - tabulka 7.1 u stavby VRT Přerov – Ostrava je třeba v souladu s ostatními projekty (ÚTS Přerov – PL, uzle Ova, SP Brno – Přerov) změnit rok 2048 na 2041.	Bude opraveno	ANO	
56	Na str. 257 – obr. 7.25 – vedení linky MHD 805001 není správně. žel. přejezd na hradišsko-veselském zhlaví je trvale uzavřený a proto neprůjezdný. Linka je vedena po hlavní silnici I/55 se zajiždkou ke smyčce u žst. Kunovice.	Bude opraveno	ANO	
57	Na str. 267 – Zmíněný pokles počtu cestujících u projektových variant zahrnujících elektrizaci se jeví jako překvapivý, neboť nabídka se zkracováním jízdních dob, by měla být pro cestující naopak lákavá.	Zřejmě přibude přestup	NE	
58	Na str. 281 – kapitola 7.5.2.1 „Stav železniční nákladní dopravy v řešené oblasti“ - Lze plně souhlasit s tím, že realizace projektu nevyvolá takové změny, které by ovlivnily v současnosti nízkou poptávku po železniční nákladní dopravě. Nicméně by bylo vhodné doložit vyjádření rozhodujících dopravců k jejich potenciálním výhledovým záměrům s dopadem na řešenou trať. Na str. 282 by pak u tab. 7.7 bylo vhodné doplnit komentář k více jak dvojnásobnému nárůstu přepravních výkonů na úseku Kunovice - Vlárský průsmyk mezi roky 2011 – 2012.	Je skutečně nutné žádat o vyjádření u tratě s takto nízkou poptávkou a bez vyššího potenciálu k jejímu zvýšení?	NE	
59	Na str. 306 – kapitola 8.2.2 „Provozní náklady železniční dopravy“ ve 4. odstavci kapitoly je chybová hláška – zřejmě ponechán špatný formát vloženého textu.	Bude opraveno	ANO	