

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí n. Moravou Projednání studie
DATUM	25. listopadu 2014, 9:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov, (zas.m. 101b)
ÚČASTNÍCI	viz prezenční listina
ZAZNAMENAL	Plišková a kol stř. 205 / doplnění Ing. Janeček
PŘÍLOHY	Návrh vypořádání připomínek zpracovatelem SP; Posouzení možnosti dřívější realizace žst. Veselí nad Moravou a žst. Uherské Hradiště

Předmětem jednání bylo projednání připomínek k odevzdání studie proveditelnosti (08/2014) a reakcí zpracovatele na tyto připomínky. K diskutovaným otázkám bylo řečeno následující:

Ing. Heinišová (SŽDC, O07)

- Bude zadána aktualizace SP, která bude obsahovat navíc dopracovanou variantu S2a.
- Zpracování připomínek ke SP (viz Návrh vypořádání) a zpracování varianty S2a do SP bude součástí jednoho odevzdání (aktualizace SP). Zpracovatel SP zašle návrh termínu, do kdy bude SP aktualizována.

Ing. Zeman (SŽDC, O06)

- Do aktualizované SP bude dána informace o možnosti/nemožnosti realizace rekonstrukce žst. Veselí n/M a Uherské Hradiště dříve, než je uvažováno ve SP.
- Odůvodnění nových zastávek ve SP je dostačující.

Ing. Plišková (SUDOP)

- Textové části, které se týkají varianty S1a a zvoleného provozního konceptu, budou zpřesněny.

Ing. Stehlík (SŽDC, O012)

- Jakým způsobem bylo prověřeno (projednáno) navržené vykoupení vlečkové koleje v žst. Uherský Ostroh? Je možné i jiné technické řešení, v případě, že vykoupení nebude možné?

Ing. Mareš (SUDOP)

- Odkoupení vlečky nebylo projednáno, nicméně technické řešení umožňuje alternativní řešení ve stejném objemu finančních prostředků. Bude doplněn komentář k tomuto řešení.

Ing. Špala (SŽDC, O014)

- Ve SP není řešeno případné zavedení ETCS na řešených tratích.



Ing. Janeček (MD, O520)

- Zavedení ETCS je prioritní pro síť TEN-T, pro řešené tratě tedy není v uvažovaném časovém rámci studie proveditelnosti relevantní.

Výsledek diskuze: Do textu SP bude doplněn komentář, proč se ETCS na řešených tratích neřeší.

Ing. Michalica (SŽDC, O07)

- Volba trakční soustavy záleží na rozhodnutí o koncepci v ČR, která by měla vyjít ze studie zadané MD.
- Ve studii jsou posouzeny obě trakční soustavy. Na základě dílčích projednání studie byla pro ekonomické hodnocení upřednostněna střídavá trakce (trakční styk je předpokládán mezi Starým Městem u UH a Uherským Hradištěm).

Ing. Kokojan (SŽDC, SSV)

- Ve studii je třeba zmínit zastávku Baťův kanál – Výklopník, u které je zažádáno o územní rozhodnutí.

Ing. Plíšková (SUDOP)

- K zastávce bude ve studii doplněn komentář; ve studii nebude dále hodnocena.

Ing. Michalica (SŽDC, O07)

- V současné době je na počátku zpracování SP Blažovice – Veselí n/M, která by měla koncepčně navazovat na tuto SP (Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí n. Moravou). Řešená SP se nebude měnit dle výsledků navazující studie Blažovice – Veselí n/M.

Ing. Janeček (MD, O520)

- Je třeba řešenou SP uzavřít (nezatěžovat termín dopracování studie připomínkami již projednanými a nevznášet již požadavky na zpracování dalších variant nad rámec aktuálně uplatněných požadavků), aby mohly následovat další kroky v přípravě realizace navržených opatření.
- Posuzování studie v dalším kole připomínek zaměřit na nově dopracovanou variantu.

Mgr. Ilík (MD, O130)

- Z důvodu snažšího projednávání s kraji by bylo vhodné více rozvést dopady projektu na veřejnou, zejména autobusovou, dopravu.

p. Melzer (SUDOP)

- Detailní popis autobusové dopravy je nad rámec SP. Pro snažší projednání s kraji bude do SP doplněn krátký text s tabulkou a autobusovými relacemi, kterých se projekt nejvíce dotkne.

Ing. Plišková (SUDOP)

- Předpokládaný termín pro odevzdání zpracované aktualizace SP (doplnění varianty S2a) je 1. čtvrtletí 2015.

Shrnutí a závěry jednání

- Zpracování připomínek ke SP (viz Návrh vypořádání) a zpracování varianty S2a do SP bude součástí jednoho odevzdání. Zpracovatel SP zašle návrh termínu, do kdy bude SP aktualizována.
- Do odevzdání aktualizace SP bude dána informace o možnosti/nemožnosti realizace rekonstrukce žst. Veselí n/M a Uherské Hradiště dříve, než je uvažováno ve SP.
- Odůvodnění nových zastávek ve SP je dostačující.
- Zavedení ETCS je prioritní pro síť TEN-T, pro řešené tratě tedy není relevantní. Do textu SP bude doplněn komentář, proč se ETCS na řešených tratích neřeší.
- Volba trakční soustavy záleží na rozhodnutí o koncepci v ČR, která by měla vyjít ze studie zadané MD.
- K zastávce Baťův kanál – Výklopník bude ve studii doplněn komentář; ve studii nebude dále hodnocena.
- SP Blažovice – Veselí n/M by měla koncepčně navazovat na tuto SP (Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí n. Moravou). Řešená SP se nebude měnit dle výsledků navazující studie Blažovice – Veselí n/M.
- Posuzování studie v dalším kole připomínek zaměřit na nově dopracovanou variantu.
- Do SP doplněn krátký text s tabulkou a autobusovými relacemi, kterých se projekt nejvíce dotkne.
- Předpokládaný termín pro odevzdání zpracované aktualizace SP (doplnění varianty S2a) je 1. čtvrtletí 2015.

S ohledem na rozsah projednání účastníci konstatují, že byla objednatel provedena kontrola s plněním dosavadní části díla.

Připomínky k výše uvedenému zápisu zasílejte zpracovateli v termínu do 9. prosince 2014 *do 12:00 hod.* Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zasilatele.

Zapsala s přispěním profesních garantů: **Andrea Plišková a kol. str. 205**















Příloha:

1. Prezenční listina zúčastněných osob
2. Návrh vypořádání připomínek zpracovatelem SP
3. Posouzení možnosti dřívější realizace žst. Veselí nad Moravou a žst. Uherské Hradiště



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP trať Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí n. Moravou Závěrečné projednání studie
DATUM	25. listopadu 2014, 9:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA Olšanská 1a, zasedací místnost č. 101b

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Matěj Maroň	Sudop Praha	267 044 173 matej.maros@sudop.cz	
MARTIN JANEČEK	MD 520	225 131 656 martin.janeczek@mdcr.cz	
MICHAL KLISKÝ	MD 520	225 131 444 MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	
MARTIN FARBIÁK	KORDIS JMK	532 199 815 mfarbiak@kordis-jmk.cz	
JIRÍ MIHALICA	SZDC GR 07	601 326 710 MIHALICA@SZDC.CZ	
ATENA KOŠPAROVÁ	SZDC, s.o., 07	725 919 637 koshparova@szdc.cz	
ALEŠ ZEMAN	SZDC GR 06	702 209 232 zemana@szdc.cz	
DAVID FUKSA	SZDC GR 026	725 919 470 fuksa@szdc.cz	
JIRÍ ŠÍP	SUDOP BRNO	402 206 004 jsipr@sudop-brno.cz	
MILAN STEHLÍK	SZDC CR 012	601 387 025 STEHLIK.M@SZDC.CZ	
FRANTIŠEK BRACHL	KOVODĚL	733 512 096 brachl@kovod.cz	
JIRÍ NOVOLÍK	KWKK	731 555 253 jiri.novolik@kwk-linsky.cz	
LEON KOLOJAN	SSV	724 952 372 koloujan@szdc.cz	
ALENA HEMISOVÁ	SZDC 07	602 650 521 HEMISOVA@SZDC.CZ	

[illegible]

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

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	
SŽDC OPS (O6)				
	K předložené studii proveditelnosti uvádíme, že zůstává v platnosti naše předchozí stanovisko č.j. 31468/2014-O6 ze dne 7. 8. 2014 vč. doporučení k výběru variant. Žádné nové připomínky neuplatňujeme.	Bereme na vědomí	---	
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.	Ve studii je 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.	---	
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.	Bylo 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. Výsledek prověření bude prezentován na pracovním jednání.	NE	
SŽDC OI (O7)				
3	V části A kapitoly 8.2.2 provozní náklady jsou uvedené náklady u projektové varianty S1b vyšší než u varianty bez projektu. Takový vývoj provozních nákladů není blíže popsán a vzbuzuje otázky, čím je tento stav způsoben. Do SP doporučujeme více ozřejmit důvod zvýšení provozních nákladů u této varianty.	Důvodem vyšších měrných provozních nákladů v příměstské dopravě ve variantě S1b oproti variantě S1a je uvažované zdvojení jednotek ř. 650 v projektovém stavu na spojích v relaci Uherské Hradiště – Bojkovice město. Ve variantě S1b totiž (obdobně jako S1a-2) jsou za Uherské Hradiště vyváženy Sp/Os v dvojici jednotek, jelikož na rozdíl od ostatních variant je v úseku Zlín – UH kryta přepravní poptávka a druhá jednotka neodstupuje v UH ve směru na Veselí. Protože hodnoty uváděné v textové zprávě jsou vážené průměry podle měrných nákladů jednotlivých typů vozidel a jejich	NE	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	
		poměrného zastoupení na jednotlivých spojích, projeví se výše uvedený fakt zvýšením průměrné nákladové sazby.		
4	V části A při popisu varianty S1a je vhodné uvést jednoznačně, jaká vozidla projektant navrhuje použít v provozním konceptu. Z některých částí textové zprávy není zřejmé, pro jaký typ vozidel proběhl výpočet provozních nákladů a jiných souvisejících nákladů s nasazením hybridních či klasických vozidel se spalovacím motorem.	V provozním konceptu S1a (původní varianty) jsou uvažovány dvě hybridní jednotky (v úseku Zlín – UH, pak po jedné do Bojk./Bylnice/Veselí) neupřesněné řady provedení, ve variantě S1a-2 jsou na Sp/Os uvažovány dvě jednotky po UH, pak po jedné, a to v možném provedení a la řada 650. Popis bude upřesněn.	ANO	

SŽDC OTH (O13)

5	Stav infrastruktury na všech hodnocených tratích zpravidla neodpovídá současným požadavkům osobní dopravy (výška nástupišť včetně přístupu na ně, orientační systémy, traťové rychlosti atd.). Nad to je obecným trendem převádění nezávislé trakce do úspornější trakční soustavy závislé všude tam, kde je to ekonomicky efektivní. Z těchto důvodů se neztotožňujeme se závěry zpracovatele této studie proveditelnosti a doporučujeme k další přípravě 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 OAE (O14)

6	Jednotlivé varianty elektrizace požadujeme sledovat ve vazbě na uvažovanou změnu trakční soustavy v úseku trati Nedakonice – Říkovice, která je ve studii blíže rozpracovaná. Všechny navazující elektrizace v podstatě podporují toto řešení, které může být rozděleno do etap v závislosti na časovém horizontu realizace staveb. Elektrizace stejnosměrnou trakční soustavou, byť se může z hlediska dopravců nebo územních celků jevit v současnosti jako výhodnější, se ale v budoucnu pravděpodobně stane problematickou, a to nejen k předpokládaným negativním účinkům stejnosměrné trakce v podobě koroze bludnými proudy, ale i z hlediska dodatečných nákladů, které bude nutné vynaložit na uvažované sjednocení trakční soustavy v ČR. V případě přijetí rozhodnutí o konkrétní variantě podporujeme variantu S1a s použitím střídavé trakční soustavy a s posunem styku trakčních soustav do žst. Otrokovice (v první fázi) a následně v konečném řešení až do Říkovice (ve vazbě na elektrizaci tratě Kojetín – Hulín). Konečné rozhodnutí o druhu použité trakční soustavy by mělo vycházet i z celkové strategie elektrizace a mělo by být v souladu se strategickými záměry v oblasti železniční infrastruktury v ČR.	Zpracovatel souhlasí, že konečné rozhodnutí o použité trakční soustavě by mělo vycházet i z celkové strategie elektrizace.	---	
---	---	--	-----	--

SŽDC OST (O26)

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	
7	<p>Kapitola 2 <i>Shrnutí výsledků studie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - První odrážku na str. 18 týkající se procentuálního rozdělení obousměrného přepravního zatížení požadujeme z textu buď bez náhrady vymazat, nebo za ní doplnit následující text: „<i>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).</i>“; procentuální rozdělení obousměrného přepravního zatížení je z pohledu volby trakční soustavy zcela irrelevantní, pokud bychom tuto skutečnost zohledňovali, lze si pokládat otázku, proč byl např. v rámci modernizace IV. TŽK elektrizován úsek Olbramovice – Benešov u Prahy střídavou soustavou, když většina frekvence z tohoto úseku spadáje ku Praze, tzn. ke stejnosměrné trakci. 	<p>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. Co se týká uvedeného procentuálního rozdělení přepravního zatížení – objednatel regionální dopravy neuvažoval s vozebním ramenem Olbramovice – Praha a tuto relaci přenechal rychlíkovým spojům, což ovšem nemůžeme předpokládat u spojení Bojkovice / Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – Otrokovice – Zlín. Infrastruktura by neměla klást zbytečné překážky provozu a proto je uvedení a zohlednění procentuálního rozdělení přepravního zatížení na místě a i relevantní.</p>	NE	
8	<p>Kapitola 3.3 <i>Projektové varianty</i> na str. 72</p> <ul style="list-style-type: none"> - Na konec kapitoly požadujeme doplnit text: „<i>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).</i>“ 	Viz předchozí bod.	NE	
9	<p>Kapitola 3.7 <i>Investiční náklady</i> na str. 133</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 proudů. 	<p>Varianta DC byla od začátku uvažována jako definitivní DC. Navíc bylo na jednáních opakovaně dohodnuto, že vzhledem k minimálním rozdílům v nákladech jednotlivých trakčních soustav NENÍ cílem studie rozhodnutí o trakční soustavě, ALE o rozsahu elektrizace.</p> <p>Ve studii jsou obě trakce porovnávány. O možnosti napřed vybudovat trakci stejnosměrnou a později ji po posunu dělení obou trakčních soustav k Říkovcům 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.</p>	NE	
10	<p>Kapitola 4.6 <i>Rekapitulace hlavních závěrů dopravně-technologické části</i> na str. 172</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ve variantě S2b-2 požadujeme z důvodu stability GVD rozdělit na dva prostorové oddíly rovněž úsek Staré Město u Uh. Hradiště – 	Propustnost ani bezprostředně podoba GVD nic takového nevyžaduje.	NE	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	
	Uh. Hradiště (doplnit do <i>Tabulky 4.22 – Nutně poptávané návěstní body automatického hradla</i> na str. 173)			
11	Kapitola 10 <i>Závěrečné doporučení</i> na str. 340 - Nesouhlasíme s doporučením projektanta sledovat dále pouze variantu S1a , naopak z dopravně-technologického hlediska požadujeme sledovat a upřednostnit variantu S2b , která je také ekonomicky efektivní	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.	---	
SŽDC SSV				
12	V dokumentaci předložené k posouzení nebyla nalezena zmínka o stavbě „Výstavba nové železniční zastávky Baťův kanál – výklopník“, která v době realizace záměru SP může být již vybudována.	Jak je v připomínce uvedeno, zastávka MŮŽE být vybudována. Ale taky nemusí a zpracovatel studie se s její potřebností neztotožňuje, proto zastávka ve SP není uvedena. Pokud by byla realizována, ovlivnila by stav bez projektu i projektové varianty.	NE	
13	Termíny realizace odpovídají projednání. Termíny pro PD nejsou reálné (TZ str. 134). Opravu, která neovlivní realizaci, nutno promítnout do souvisejících harmonogramů.	Tabulka uvádí scénář, který odpovídal v době zpracování studie a byl optimistický, ale nebyl naplněn.	NE	
14	V legendě výkresů je značka „nová kolej v tunelu“ matoucí, v dokumentaci záměru žádný železniční tunel nebyl nalezen.	Nové tunely opravdu navrženy nejsou.	NE	
15	V části 4 nejsou uvedeny varianty kolejových řešení a stanic, které byly již předloženy během zpracování. Např. takové které umožní přestupy hrana/hrana nebo varianty pro stanice, kde mohou nebo mají končit vlaky.	Uvedeny jsou pouze varianty konečné, které prošly projednáním.	NE	
16	Rozhodně v příloze 4.5 navrhnout variantní řešení DSK v km 119,750.	Bylo opakovaně předloženo bez připomínek.	NE	
17	K bodu Přílohy 9: Územní plán – nutno počítat s objekty mimo pozemky dráhy minimálně pro přípojky a přeložky u přejezdů, především komunikací. Nelze vyloučit vyvolané investice, kterými samosprávy investici zpravidla podmiňují. Soulad s ÚP je podmínkou stanoviska EIA. EIA – Proces posuzování lze očekávat vzhledem k délce stavby (35 až 60 km), který při včasné zahájení nebude stavbu brzdit.	Bereme na vědomí	---	
JMK, KORDIS				
18	Žádáme o dopracování varianty S2a. Z faktu, že varianta S2b vychází ekonomicky příznivěji než varianta S1b lze dovozovat, že i varianta S2a vykáže příznivější výsledek oproti variantě S1a, která vykazuje z řešených variant výsledek nejlepší.	Bude předmětem projednání. Jedná se o požadavek nad rámec odevzdané studie.	Bude projednáno	
19	Žádáme o koordinaci závěrů předložené studie se závěry studie proveditelnosti „Elektrizace Blažovice – Veselí nad Moravou“.	Naopak SP „Elektrizace Blažovice – Veselí nad Moravou“ by měla být koordinována s touto studií.	NE	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	
20	Upozorňujeme, že Jihomoravský kraj ve shodě se Zlínským krajem předpokládá i v budoucnosti zachování linky Brno – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště. V IDS JMK je značena R6 + S6, sestává ze střídavě vedených spěšných a osobních vlaků.	Pro stanovení potřeby elektrizace úseku Veselí n/M – Kunovice je přímé spojení Veselí n/M – Zlín (v elektrické trakci) zásadní. Zprovoznění tohoto úseku se předpokládá v roce 2027, do té doby předpokládáme, že se tato problematika vyjasní.	---	
MD ČR				
21	Oproti předešlému odevzdání došlo ke zpřesnění výsledků ekonomického hodnocení projektu a doprovázení nově požadovaných variant; z hlediska obsahu se však studie v nové verzi zásadně neliší. Některé části ekonomického hodnocení by si zasloužily bližší popis a vysvětlení. Není např. zřejmé, co je důvodem levnějšího provozu hybridních vlaků oproti vlakům závislé trakce. Bylo by vhodné, aby tyto otázky zpracovatel odpovídajícím způsobem ve studii komentoval.	Ve výpočtech nebyl v souladu s dílčími dohodami vyplývajícími z průběžného projednání a připomínek detailně uváděn výpočet pro variantu S1a s využitím hybridní vozby (pouze celkové výsledné ERR a ENPV v závěru na str. 322). V tomto alternativním výpočtu nejsou použity nižší měrné náklady na vozidla hybridní vozby („levnější provoz“), naopak jsou oproti jednosystémovým vozidlům provozně dražší. Zpracovatel uvede pouze výsledek přehledněji s odpovídajícím komentářem.	ANO	
22	Zpracování výsledku rizikové analýzy pro variantu S1a zhodnocující reálnost zavedení hybridních vozidel se jeví jako ne zcela dostatečné. Tato informace je sice uvedena na str. 332 (4. odstavec), doporučujeme však výsledky uvádět také v souhrnných tabulkách a v hlavním textu, aby nedocházelo k mylným interpretacím.	Tato skutečnost (uvedení pouze celkového výsledku v závěru) byla dohodnuta v rámci průběžného projednávání připomínek (v dílčím odevzdání byla varianta s hybridním provozem prezentována plnohodnotně). Z tohoto důvodu a pro větší přehlednost uváděných dat (už teď text detailně popisuje 6 variant) nebyly podrobné hodnoty k této variantě uvedeny. Zpracovatel uvede pouze výsledek přehledněji s odpovídajícím komentářem.	Částečně ANO	
23	Některé části textu si i nadále vzájemně odporují. Jmenovitě se jedná např. o části, kde se hovoří o potřebě zdvojkolejnění (str. 158 – 159), aniž by se s tímto požadavkem dále pracovalo v technickém řešení či dopravní technologii. Obdobně je tomu v případě převodu z IAD – na str. 265 není převod z IAD uvažován, zatímco na str. 268 v revidované dopravní prognóze se tato možnost připouští. Doporučujeme znovu revidovat celý text (nejlépe jedním editorem), je zde patrná nesourodost z důvodu několikerého přepracovávání.	Bude sladěno.	ANO	
24	Dodatečně žádáme oproti původnímu zadání prověřit také variantu S2a (elektrizace Luhačovic a Veselí n. Mor.). Ta sice původně nebyla požadována, ale dle výsledků hodnocení ostatních variant a nezanedbatelných přepravních proudů mezi Uh. Hradištěm a Veselí nad Moravou existuje předpoklad možného pozitivního výsledku ekonomického hodnocení takové varianty. Tato skutečnost je důležitá nejen s ohledem na	Bude předmětem projednání. Jedná se o požadavek nad rámec odevzdané studie.	Bude projednáno	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	
	celkové výsledky studie, ale souvisí s navazujícími projekty, např. SP Blážovice – Veselí n. Mor. Z tohoto důvodu je potřeba, aby z předmětné studie mohlo být definováno technické řešení včetně provozního konceptu pro úsek Kunovice – Veselí n. Moravou včetně posouzení jeho ekonomiky. Důvodem pro prověření této varianty je také nižší efektivita varianty S1a (i) po započítání rizik vyplývajících z nasazení hybridních vozidel, případně (ii) alternativní varianty S1a využívající méně výhodný provozní koncept s přestupy v místech silné frekvence a vyšším podílem nezávislé trakce.			
25	Současně považujeme (s odkazem na výsledky ekonomického hodnocení i z důvodu zajištění regionálně nejatraktivnějšího provozního konceptu respektujícího hlavní přepravní relace a lomy frekvence) za odůvodněné přezkoumat/verifikovat výsledky varianty S2b.	Může být prověřena.	ANO	
26	Za ne zcela dostatečnou považujeme podrobnost kapitoly 7.4 Analýza stávajícího stavu osobní dopravy. Dopravní analýza byla doplněna o počet převedených cestujících na přepravně nejsilnějších ramenech (str. 271), avšak celkový popis struktury veřejné dopravy (dle jednotlivých variant) schází. Bylo by užitečné doplnit kapitolu popisem organizace VHD (případně přepravními vztahy v IAD) v daném území. Popis vlivu na VHD je klíčovým výstupem studie, neboť je uvažován především převod cestujících mezi autobusovou a železniční dopravou, tzn. že přepravní vztahy by měly být v tomto materiálu kvantitativně (např. i graficky) podchyceny, a to vždy pro jednotlivé varianty.		ANO	
27	Konečně kartogramy na str. 272 – 278 zachycují prognózu pro jednotlivé varianty absolutně v osobách, bohužel však pouze pro železniční dopravu. Doplnění této kapitoly na odpovídající podrobnost a strukturu (např. schéma vedení linek, pentlogram jejich vytížení apod.) považujeme za důležité zejm. vzhledem k potřebě diskutovat výsledky s dotčenými orgány krajské samosprávy (JmK, ZIK). MD pro tuto diskusi musí disponovat dostatečně robustní argumentací vycházející právě z výsledků SP.		ANO	
28	Formální připomínkou je požadavek sladit čas realizace v tabulce 3.7 a harmonogramu v kapitole 3.6.	Uvedené tabulky nemají vzájemnou souvislost. V tab. 3.6 je uveden „neoptimističtější“ odhad a v tab. 3.7 skutečný uvažovaný harmonogram realizace.	NE	
SŽDC OZŘP (O12)				
29	na str. 102 u popisu ŽST Ostrožská Nová Ves je uvedeno, že užitečné délky dopravních kolejí budou 580 až 665 m, ale na obrázku 3.28 – Schéma navrhovaného stavu ŽST Ostrožská Nová Ves je uvedeno 505 až 660 m,	Bude dáno do souladu.	ANO	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	
	nutno dát do souladu;			
30	na str. 102 u popisu ŽST Uherský Ostroh je uvedeno, že stávající vlečková kolej č. 5 bude vykoupena. V textu však není uvedeno, zda byl s majitelem vlečky tento požadavek projednán. V případě jeho nesouhlasu a tedy nemožnosti jejího vykoupení nebude předložená konfigurace kolejiště reálná a bylo by nutné navržené řešení změnit.	Bude v textu okomentováno.	ANO	
31	Z dopravně-technologického i provozního hlediska doporučuje odbor základního řízení provozu k dalšímu sledování variantu S2b, tzn. rekonstrukci a elektrizaci úseku Staré Město u U.H. – Luhačovice/Bojkovice město/Veselí n/M. Elektrizace bude využitelná dálkovou dopravou a současně i dopravou regionální – zajištěno přímé spojení vozidly/jednotkami závislé trakce v úseku /Vizovice/ – Zlín – Uherské Hradiště – Bojkovice město/Veselí n.M. Problematikou typu napájecí soustavy se podrobně zabývá kapitola 3.4.2. a zvolené řešení musí být v souladu s koncepcí stanovenou Ministerstvem dopravy.	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.	---	

Posouzení možnosti dřívější realizace žst. Veselí nad Moravou a žst. Uherské Hradiště

1 ÚVOD

Za výchozí stav Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou se bere stav po realizaci staveb „DOZ I a II“. Kvůli těmto stavbám a z toho plynoucím zmařeným investicím, byl začátek realizace stanoven na rok 2023.

V řešeném úseku ale existují stanice, které nejsou součástí uvedených staveb a jejichž technický stav vyžaduje brzký zásah. Konkrétně se jedná o žst. Veselí nad Moravou a žst. Uherské Hradiště.

2 POSOUZENÍ

Ve stavbě DOZ I - „DOZ Újezdec u Luhačovic (mimo) – Vlárský průsmyk“ se řeší dálkové ovládání stanic a mezistaničních úseků na trati Újezdec u Luhačovic (mimo) – Vlárský průsmyk. Ve stanicích Vlárský průsmyk, Bohuslavice nad Vlárí, Slavičín a Nezdenice se vybudují definitivní SZZ typu elektronické stavědlo. Pro nové prvky SZZ v kolejišti bude položena částečně nová kabelizace a částečně bude využita stávající kabelizace. Kabelizace stávající i nová bude provedena kabely TCEKPFLEY, které nevyhovují střídavé trakci 25 kV, 50 Hz. V žst. Bylnice a Bojkovice se provedou úpravy stávajících elektronických SZZ pro možnost dálkového ovládání stanic Vlárský průsmyk a Bohuslavice nad Vlárí z Bylnice a ovládání stanic Slavičín a Nezdenice z Bojkovic. V mezistaničních úsecích Horné Srnie – Vlárský průsmyk a Bohuslavice n.VI. – Slavičín se vybuduje definitivní TZZ 3. kategorie. U ostatních mezistaničních úseků budou provedeny úpravy stávajícího TZZ 3. kategorie typu AH pro možnost dálkového ovládání. Proveďte se náhrada stávajících PZS za nová reléového typu u přejezdů v km 149,050 v žst. Bohuslavice nad Vlárí a v km 163,045 v žst. Vlárský průsmyk.

Ve stavbě DOZ II - „DOZ trati Veselí nad Moravou (mimo) – Újezdec u Luhačovic“ se řeší doplnění technologie staničních a přejezdových zařízení v úseku Vlárský průsmyk – Veselí nad Moravou (mimo) pro možnost dálkového ovládání z centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově. Nouzové řídicí pracoviště bude zřízeno v žst. Bylnice. V matečných stanicích Bylnice, Bojkovice, Uherský Brod a Kunovice bude z původních JOP ponecháno jedno pracoviště pro nouzovou obsluhu traťových stavědel při mimořádnostech (Vlárský průsmyk a Bohuslavice nad Vlárí z Bylnice, Slavičín a Nezdenice z Bojkovic, Uherský Ostroh a Ostrožská Nová Ves z Kunovic a Hradčovice, Újezdec u Luhačovic a Luhačovice z Uherského Brodu). Na vstupech do dálkově řízené oblasti budou instalovány terminály pro zadávání čísel vlaků. Bude vybudován i bezpečný přenos dálkové diagnostiky na dohledové pracoviště v Přerově. Bude zároveň řešena i realizace dispečerského pracoviště v Přerově včetně jeho technologického zázemí.

Žst. Veselí n/Moravou je zabezpečena SZZ 2. kategorie podle TNŽ 34 2620 elektrodynamickým zabezpečovacím zařízením s řídicím přístrojem v DK a třemi stavědly St.1 na kunovickém zhlaví a PSt2 (spádovištní) a St.3 na bzenecko-sudoměřickém zhlaví. Návěstidla jsou světelná, odjezdová návěstidla jsou skupinová a u staničních kolejí jsou zřízena vložená návěstidla. Výhybky jsou ovládány elektromotorickými přestavníky. Izolované kolejnice jsou IK 2011

napájené SIK-1. Toto SZZ je z roku 1950 a s obtížemi se udržuje v provozním stavu. Ve variantě bez projektu je nutné toto zařízení v dohledné době vyměnit za moderní SZZ 3.kategorie typu elektronické stavědlo.

Žst. Uherské Hradiště je zabezpečena SZZ 2. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu TEST 14 s počítači náprav Frauscher. Návěstidla jsou světelná. Výhybky jsou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky. Výhybka a výkolejka na manipulační koleji č.7 jsou stavěné ručně a uzamykány s vazbou na SZZ pomocí EMZ. Pro místní obsluhu ústředně stavěných výhybek na lichém zhlaví je zřízeno PSt1.

Obě stanice nejsou součástí staveb DOZ I a II, ale uvedené stavby zasahují do prostoru stanic. V žst. Veselí nad Moravou se jedná o:

- terminál pro zadávání čísel vlaků
- optický kabel v úseku Veselí n/M – Uh. Ostroh, který je v žst. Veselí n/M vyveden a ukončen ve sdělovací místnosti
- přenosová stanice SDH-STM4, která bude doplněna o zařízení PDH1 vybavené kartami pro přenos nf okruhů MB, AUT, 2-drát, 4-drát, řízení zapojovačů a rozhlasů na trati
- k dispečerskému ovládacímu bloku TRS bude doplněn přepojovač linek PL47. Přepínání dispečerských pracovišť na trati bude možné pouze z žst. Veselí n/M pomocí přepínací skříňky PS47 připevněné k dispečerské ovládací soupravě ZO47.

V žst. Uherské Hradiště o:

- terminál pro zadávání čísel vlaků
- přenosový trakt SDH-STM4, na nějž bude stanice napojena prostřednictvím média převodník
- připojení EOVS na InS Přerov

Ekonomické hodnocení

Z hlediska ekonomického hodnocení je v případě požadavku na dřívější realizaci žst. Veselí nad Moravou a žst. Uherské Hradiště nutné tyto dvě investice hodnotit zvlášť. Důvodem je především časová souslednost a fakt, že investici v rámci všech tratí řešených ve SP nelze rozdělit do dvou bloků, mezi nimiž se několik let „nic neděje“. Je to proti smyslu metody CBA, která předpokládá realizaci celé investice na začátku hodnotícího období (navíc pokud možno v prvním roce).

Nabízí se tedy možnost provést samostatné hodnocení uvedených rekonstrukcí a následně tyto vyjmout ze SP (resp. uvažovat je jako dokončené ve výchozím stavu), což by mělo pravděpodobně za následek zlepšení výsledků jednotlivých variant SP (došlo by k poklesu investičních nákladů zřejmě většímu než poklesu přínosů). Na druhou stranu je potom otázkou, zda se podaří najít dostatečné přínosy pro samostatnou realizaci uvedených stanic (ze stejného důvodu, který je uveden výše).

3 ZÁVĚR

Rekonstrukce obou stanic může proběhnout před rokem 2023. Žst. Uherské Hradiště by pravděpodobně byla zapojena do CDP Přerov, protože okolní síť je taktéž dálkově řízena

z CDP Přerov. V případě žst. Veselí nad Moravou je možné, že stanice zůstane řízena místně, protože je do stanice zaústěno více tratí bez dálkového řízení. A dále je nutné si uvědomit, že žst. Veselí nad Moravou nebude elektrizována, ale budou provedeny pouze předelektrizační úpravy, maximálně budou zřízeny trakční podpěry. Samotné trakční vedení bude navazovat na elektrizace sousedního mezistaničního úseku.

V ostatních stanicích, které jsou součástí stavby DOZ II, vyvolá zásah do konfigurace kolejiště změnu zabezpečovacího zařízení a úpravu příslušné části řídicího softwaru v CDP Přerov, přičemž náklady na úpravu SW budou činit přibližně 20% z nákladů na SZZ dané stanice. Čili ne náhrada nějakých technologických celků, ale právě těchto 20% na úpravu softwaru by mohlo být považováno za zmařené investice stavby DOZ II. Zda se skutečně jedná o zmařené investice, nebo pouze o úpravu v průběhu životnosti zařízení, je nejspíš otázka výkladu příslušných nařízení a k rozhodnutí by tedy mělo dojít po poradě zástupců SŽDC a SFDI.

Z hlediska ekonomického hodnocení je v případě požadavku na dřívější realizaci žst. Veselí nad Moravou a žst. Uherské Hradiště nutné tyto dvě investice hodnotit zvlášť.
