

Stavba: **SP tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí n. Moravou**

Záznam z porady:

konané dne 26. června 2014 od 09:30 do 12:00 na závodu SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, zasedací místnost č. 7.

Obsah jednání :

Předmětem jednání bylo projednání připomínek ke konceptu studie proveditelnosti (dílčí plnění 04/2014) a reakcí zpracovatele na tyto připomínky. Následně proběhla diskuze k několika bodům, ze které vyplynuly následující závěry:

Shrnutí a závěry jednání

- Připomínky JMK, KORDIS budou projednány na samostatném jednání.
- Připomínky SŽDC O26 a O13 budou projednány korespondenčně, vzhledem k omluvě jejích zástupců z jednání.
- Do finálního odevzdání SP budou dopracovány: varianta S1a bez hybridních vozidel (vč. informativního uvedení výsledku varianty S1a s využitím hybridních vozidel bez podrobného výpočtu) a varianta S3a.
- Zpracovatel poskytne zadavateli podkladový materiál, který se bude týkat vyhodnocení dopadu do SP zahrnutí rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ve stanici Veselí n/M do výchozího stavu.
- Do SP budou zahrnuty ŽST Rohatec a ŽST Staré Město u UH pouze v rozsahu nezbytně nutném vzhledem k navrhovaným řešením ve SP.
- Inflační koeficient pro přepočet IN zůstane v hodnotě, která byla použita pro dílčí odevzdání 04/2014 (podle dříve platného pokynu SFDI).
- Přepavní prognóza bude dopracována dle návrhů uvedených ve vypořádání připomínek. V přepravní prognóze a následně v CBA bude zohledněna doprava převedená z IAD.
- Zpracovatel SP poskytne Odboru investičnímu (O7) zdůvodnění navržených nových zastávek; posouzení zvýšení rychlosti Veselí n.M. - odb. Dolní Stolařka; rozdělení investičních nákladů na stanice a úseky.

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

Připomínky k výše uvedenému zápisu zasílejte zpracovateli v termínu do 9. července 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. stř. 205**

Dne 27.06.2014 v 15:00 hod

Příloha:

1. Prezenční listina zúčastněných osob
2. Návrh vypořádání připomínek



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP trať Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí n. Moravou Projednání studie
DATUM	26. června 2014, 9:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA Olšanská 1a, zasedací místnost č. 7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Igor KOKOJAN	SZDC, s.o. St. sp. ytr	424 982 352 kokojan@szdc.cz	y
Pavel TIKMAN	SUDOP PRAHA	267 094 185 pavel.tikman@sudop.cz	
Miroslav ŠERY	SUDOP BRNO	972 62 5818 m.sery@sudop-brno.cz	šery
JAKUB BAZGIER	SS ZABAD	bazgier@szdc.cz	
JIRÍ JIPR	SUDOP BRNO	604 88 1038 jsipr@szdc-brno.cz	Jipr
PAVEL KROŠKA	GŘ SZDC 014	425 780 186 kkroska@szdc.cz	
Radovan ONDRUŠKA	GŘ SZDC 012	602 435 577 ondruska@szdc.cz	Onruska
PAVEL KAVAN	ZÚNSKÝ KRAJ	731 555 227 pavel.kavan@kr-zlinsky.cz	
Igor ŠTAVIL	Zlínský kraj	731 555 202 igor.stavil@kr-zlinsky.cz	Štasil
František BRACHLE	LOVED	733 572 096 brachle@loved.cz	
PETR PŠENIČKA	SZDC - 04	725 115 888 psenicap@szdc.cz	Pšenicka
Leoš Hromádka	MD 0520	225 131 444 leos.hromadka@mder.cz	
Jan Šupal	MD 0110	225 131 170 jan.supal@mder.cz	Šupal
JAN ILÍK	MD 0130	225 131 035 jan.ilik@mder.cz	



[illegible]

**Reakce zpracovatele na připomínky ke SP tratí Staré Město u UH – Luhačovice /
Bylnice / Veselí nad Moravou,
dílčí odevzdání duben 2014**

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
SŽDC OST			
1	Část A. Textová část Kapitola 2 <i>Shrnutí výsledků studie</i> <ul style="list-style-type: none"> s doporučením na str. 26 dále rozpracovat a zkoumat variantu S1a nesouhlasíme, tuto variantu považujeme především z provozního hlediska za nevhodnou, z ekonomického hodnocení není navíc zřejmé, zdali a jak je do něj promítnut provoz hybridních vozidel 	Konstatování, názor, provozní koncept odpovídá možnostem infrastruktury a v otázce linky R6 lze dále diskutovat o možné alternativě v doplňkových špičkových spojích. Jedná se o doporučení na základě výsledků EH, které je prezentováno pouze v závěru EH a z něj vyplývá. Provoz hybridních vozidel byl zohledněn v rámci provozních nákladů vlaků (včetně zvýšených odpisů z důvodu nutnosti nákupu nových vozidel). Konkrétní samostatný vliv hybridních vozidel na výsledek EH nelze dost dobře vyjádřit, protože jejich využití souvisí především s provozním konceptem a jeho vlivem, nejen se samotnými provozními náklady.	NE
2	Kapitola 3.3 <i>Projektové varianty</i> <ul style="list-style-type: none"> kombinované varianty a varianty s elektrizací soustavou 3 kV DC nedoporučujeme s ohledem na negativa spojená s budováním nových úseků elektrizovaných stejnosměrnou trakce dále sledovat 	Bereme na vědomí	---
3	Kapitola 3.3.5 <i>Varianty „S2“ – Kunovice – Veselí nad Moravou</i> <ul style="list-style-type: none"> není zřejmý důvod ponechání stávající rychlosti do 100 km/h v úseku Veselí n. Mor. – Kunovice, v případě rekonstrukce tohoto úseku požadujeme zvýšit rychlost do 120 km/h již ve variantách „S2“ a dále také ve variantách „S3“ a „S4“ (ponechání stávající maximální rychlosti považujeme za nežádoucí) 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 <i>Zabezpečovací zařízení</i> na str. 102 (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 v části <i>Zabezpečovací zařízení</i> na str. 102 patrně chybně uveden úsek Bzenec – nová odbočka, zřejmě se má jednat o úsek Veselí nad Moravou – nová odbočka, ve kterém požadujeme uvažovat vždy s rychlostí 120 km/h (odstranit poznámku o možné výhledové rychlosti pouze 100 km/h) 	<p>100 vs. 120 km/h – prodloužení zábrzdné vzdálenosti (záhlaví stanic), prodloužení doby uzavření přejezdů (delší přibližovací úseky) v koexistenci s dominantně zastávkovým konceptem vlaků osobní dopravy, kterému přinese dle směru vyšší traťová rychlost úsporu v cestovní době UH – VL ve výši 0,5 – 1,0 minutu. Proto zpracovatel variantu S2b ponechal v maximální traťové rychlosti do 100 km/h a variantu S3b provedl (otestoval a pominul negativa) do rychlosti 120 km/h ve snaze o krácení jízdních dob vlaků R linky R13, jakožto linky velice citlivé na délku jízdních dob vůči následujícím uzlům.</p> <p>Z dopravně-technologického hlediska lze rozpor vůči části zabezpečovacího zařízení přijmout v úrovni „zálohy“ k variantám S2b-1 a S2b-2, úsek Újezdec u Luhačovic – Luhačovice je doporučen k rozdělení vždy. Bude uvedeno v soulad.</p> <p>V úseku Ostrožská Nová Ves – Kunovice bude ponecháno stávající TZZ bez hradla na trati - viz opravený text po připomínkách 04/2014.</p> <p>V textu zabezpečovacího zařízení je popsáno rozdělení úseku Bzenec -</p>	NE ANO ANO

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
		Veselí nad Moravou novou odbočkou, proto jsou uvedeny úpravy zabezpečovacího zařízení v úseku Bzenec - nová odbočka Dolní Stolařka a v úseku nová odbočka - Veselí nad Moravou. Rychlosti 100 a 120 km/h jsou uvedeny variantně.	
4	<p>Kapitola 3.3.6 <i>Varianty „S3“ „S2“ - Veselí nad Moravou – nová spojka tratí 330 a 340</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ obrázek 3.32 – Schéma navrhovaného stavu spojka Stolařka na str. 111 – navržené kolejové řešení odb. Dolní Stolařka je zcela nevhodné, protože neumožňuje jízdu z 2. TK od Veselí n. Mor. Na odb. Horní Stolařka (nutné jízdy proti správnému směru, které však nejsou v modelových GVD zapracovány), kolejové řešení odb. Dolní Stolařka požadujeme upravit tak, aby byla možná jízda ze 2. TK od Veselí nad Moravou na odb. Horní Stolařka rychlostí 120 km/h (stejně řešení jako na odb. Horní Stolařka) 	<p>Rozsah dopravy na této trati a modelový GVD nevyžadují umožnění jízdy na novou spojku z obou kolejí. Požadované řešení prodraží variantu S3x aniž by znamenalo výrazný kvalitativní posun. V GVD je vše správně – v úseku Veselí nad Moravou – Dolní Stolařka jízdnou proti správnému směru a ve Veselí nad Moravou v obou směrech po SK č. 1. Z pohledu propustnosti úsek nemůže být v žádném případě nedostačující, z pohledu sestavy GVD nemá zpracovatel vázanou podobu GVD v úseku Brno hl. n. – Veselí nad Moravou ve výhledovém stavu k dispozici, resp. provozní koncept, který by v konstrukční poloze narážel na potřebu dvukolejného provozu Sp/Os v úseku Bzenec – Veselí nad Moravou v době průjezdu R13.</p>	NE
5	<p>Kapitola 3.4.2 <i>Rozbor problematiky posunu rozhraní napájecích soustav v úseku Nedakonice - Říkovice</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ nesouhlasíme se závěrem, že přesun styku trakčních soustav z ŽST Nedakonice do mezistaničního úseku Staré Město u Uh. Hradiště – Huštěnovice není možný z důvodu požadavku na zajištění oboustranného napájení stejnosměrného trakčního vedení; v případě střídavé varianty elektrizace úseku St. Město u Uh. Hradiště – Luhačovice bude muset být v úseku Nedakonice – St. Město u Uh. Hradiště vybudováno nové střídavé napájecí vedení pro zajištění záložního napájení nově elektrizovaného úseku do Luhačovic (záložní zdroj pro NS Uherský Brod), předpokládáme tedy, že pokud by bylo místo nového střídavého napájecího vedení vybudováno vedení stejnosměrné v úseku Nedakonice – nový styk trakčních soustav v úseku St. Město – Huštěnovice, bylo by možné přepnout ŽST Staré Město u Uh. Hradiště na střídavou soustavu 25 kV 50 Hz a zároveň zajistit oboustranné napájení stejnosměrného úseku do Otrokovic 	<p>Posun styku trakčních napájecích soustav z žst. Nedakonice za stanici Staré Město ve směru na Huštěnovice a úsek Nedakonice – Staré Město včetně Starého Města provozovat střídavou trakční napájecí soustavou způsobem uvedeným v připomínce, je technicky realizovatelný záměr, ovšem za cenu značného navýšení nákladů stavby na vybudování stejnosměrného napáječe v délce 7,2km mezi měnirnou Nedakonice a žst. Staré Město a dále za cenu navýšení nákladů na změnu izolační hladiny trakčního vedení v úseku Nedakonice – Staré Město z 3kV na 25kV. Investiční náklady na vybudování nového stejnosměrného kabelového napáječe v délce 7,2km činí cca 90 mil. Kč. Náklady na změnu izolační hladiny z 3kV na 25kV v úseku Nedakonice – Staré Město činí cca 25 mil. Kč. Uvedeným řešením dojde k úspoře nákladů za vybudování záložního napájení 25kV v úseku Nedakonice – Staré Město v ceně 21 mil. Kč (stejnosměrný napáječ je mnohem nákladnější, protože stejnosměrná soustavu vyžaduje vést jak plusové kabely, tak minusové kabely v celkovém počtu 14ks z důvodu vysokého proudového zatížení). Celkové navýšení ceny stavby by v případě realizace výše uvedeného záměru činilo cca 94 mil. Kč.</p>	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	Veselí n. Mor. – St. Město u Uh. Hradiště bylo zpochybněno ze strany KORDISu JMK jako v praxi „de facto“ nerealizovatelné	Ize Sp ve Veselí ukončit a v úseku Veselí – UH navrhnout jednotkové Os doplňující na cca 30 minut v období špičky kmenové Os, avšak ve variantě S1a bez přípojů k R18 (v UH)/R13 (ve Starém Městě), kterých lze dosáhnout až po úpravě traťové rychlosti a konfigurace ŽST Ostrožská Nová Ves (obdobně S2b).	
9	<p>Kapitola 4.4.7 Model GVD S3b-1</p> <ul style="list-style-type: none"> o v úseku Uherské Hradiště – Bojkovice město nejsou zakresleny posilové spoje, se kterými je uvažováno ve všech předchozích modelech GVD a které jsou rovněž uvažovány ve schématech linkového vedení (linka Sp/Os je v úseku Uh. Hradiště – Bojkovice město vedena v intervalu 30-60/120), s vedením posilových spojů je uvažováno i v kapitole 4.4.1 Obecné konstrukční předpoklady sestavy modelových GVD na str. 161 o zastavovací politika linky R13 je v rozporu s kapitolou 4.1.3 Rozsah osobní dopravy – výhledový stav, podle které mají vlaky této linky zastavovat v Uh. Hradišti, Kunovicích zastávce, Ostrožské Nové Vsi, Uherském Ostrohu a Veselí n. Mor., v návrhovém GVD S3b-1 však vlaky zastavují pouze v Uh. Hradišti a Veselí n. Mor. 	<p>Posilové Os budou dle požadavku v modelech GVD doplněny (S3b vjezd v UH na obsazenou SK, v úseku Hradčovice – UH nonstop). Idea trasování posilových spojů je ve všech modelových GVD obdobná.</p> <p>Jedná se o opomenutí z původního předpokladu – popis zastavování bude upraven na Uherské Hradiště a Veselí nad Moravou.</p>	<p>ANO</p> <p>ANO</p>
10	<p>Kapitola 4.4.8 Model GVD S3b-2</p> <ul style="list-style-type: none"> o viz připomínky ke kapitole 4.4.7 Model GVD S3b-1 	Viz výše – bude doplněno.	ANO
11	<p>Kapitola 4.4.9 Model GVD S4b</p> <ul style="list-style-type: none"> o viz připomínky ke kapitole 4.4.7 Model GVD S3b-1 o v popisu této varianty GVD projektant uvádí, že se mírně liší jízdní doby vlaků linky R13 v úseku Kunovice – Veselí n. Mor. z důvodu nejvyšší traťové rychlosti pouze 100 km/h, v modelovém GVD pro tuto variantu (příloha 4.16) jsou však jízdní doby vlaků v tomto úseku identické jako ve variantě S3b-2, navíc není zřejmé, proč by v této variantě měla být rychlost v úseku Kunovice – Veselí n. Mor. omezena pouze 100 km/h 	<p>Viz výše – bude doplněno/opraveno.</p> <p>V modelu S4b je cestovní doba R13 mezi UH a Veselím o minutu delší, a to jak vůči S3b-1, tak S3b-2 (ty jsou shodné). Projektant ve variantě S4b ponechal maximální traťovou rychlost na 100 km/h proto, že není vzhledem k nedostatkům tohoto řešení v lince R13 bezprostředně tlačěn k maximálnímu krácení cestovních dob za cenu prodloužení zábrzdě vzdálenosti -> záhlaví, prodloužení provozních intervalů, obsazení přejezdů...</p>	<p>ANO</p> <p>NE</p>
12	<p>Kapitola 4.6 Rekapitulace hlavních závěrů dopravně-technologické části</p> <ul style="list-style-type: none"> o v této kapitole projektant hovoří o nutnosti rozdělení mezistaničního úseku Újezdec u Luhačovice – Luhačovice na dva prostorové oddíly ve všech variantách, nicméně v popisu jednotlivých variant a v popisu jednotlivých variant modelových GVD se o zřízení návěstního bodu hovoří pouze u některých variant (ne u všech) 	V popisu modelů GVD jsou zmiňována bezprostřední opatření k dosažení provozního konceptu, avšak v žádné z variant nelze zpochybnit úlohu návěstního bodu vůči stabilitě GVD při aplikaci rušících Os (prodloužených do Uherského Brodu ve špičce).	NE

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	<ul style="list-style-type: none"> 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) 	Výše uvedené odporuje druhému bodu v úseku Staré Město – Uherské Hradiště, kde je naopak dělení požadováno, aniž by bylo racionálně zdůvodněno – navíc správně uvedené, že pouze v jednom z modelů se sobě trasy blíží ve sledu téhož směru vlivem konstrukce posilových Os.	NE
13	<p>Část B. Výkresová část Příloha 2.7.2 Situace navrhovaného stavu úsek Veselí nad Moravou – Bzenec</p> <p>Podle situace v této příloze je uvažováno s rychlostí 120 km/h i v úseku Bzenec – odb. Dolní Stolařka, v rozporu s tím však není v tomto úseku uvažováno se zajištěním přenosu kódu VZ (podle kapitoly 3.3.6 <i>Varianta „S3“ – „S2“ – Veselí nad Moravou – Nová spojka tratí 330 a 340</i> na str. 108 v části A. <i>Textová část</i> je přenos kódu VZ uvažován pouze v úseku odb. Dolní Stolařka – Veselí n. Moravou).</p>	Bude opraveno na rychlost 100 km/h.	ANO
14	<p>Obecně</p> <p>V úseku Rohatec – Sudoměřice nad Moravou (varianty „S4“) požadujeme prověřit zvýšení rychlosti nad 60 km/h. Nejvyšší rychlost považujeme s ohledem na směrové poměry v tomto úseku za nedostatečnou (limitující jsou pouze oblouky na vjezdu do ŽST Rohatec a ŽST Sudoměřice nad Moravou).</p>	Bude prověřeno. Omezující jsou i délky přechodnic u všech oblouků ve zmíněném úseku a oblouk o poloměru 314 m v km 2,357 – km 2,529.	ANO
15	V úseku Veselí n. Mor. – Kunovice požadujeme uvažovat rychlost 120 km/h ve všech variantách, které počítají s rekonstrukcí tohoto úseku, tzn. S2x, S3x i S4x, nikoliv pouze ve variantě „S3“.	Viz odpověď na připomínku 3. Ve variantách S2x a S4x převažují nevýhody spojené se zvýšením rychlosti, proto zůstane zachována max. rychlost 100 km/h.	NE
16	Posilové spoje vedené dle návrhových GVD v úseku Uh. Hradiště – Bojkovice město jsou výchozí z Uherského Hradiště, nicméně z navrženého modelu GVD není zřejmé, jak je souprava pro tyto vlaky do výchozí stanice navážena (odstavení v Uherském Hradišti není s ohledem na navrženou kapacitu stanice možné).	Fragment GVD je pouze 2h a tudíž z něj nemůže být patrná záležitost dostupnosti náležitosti pro posilové Os. První posilový Os začíná v Bojkovicích (městě) po 5 h ráno, tudíž s možným nocováním v ŽST Bojkovice, čemuž odpovídá i poslední posilový spoj opačného směru v odpolední špičce. Odstavení v Uherském Hradišti by však z kolejové dispozice bylo rovněž možné, avšak dle výše uvedeného není uvažováno přes noc – maximálně v sedle bez odstupu do Starého Města.	NE
17	V předložené dokumentaci chybí varianty S1b a S3a, včetně investičních nákladů, ekonomického hodnocení atd., jejichž zpracování bylo dohodnuto na výrobní poradě dne 16.4.2014. Bez posouzení těchto variant nelze podat k předložení studii relevantní stanovisko O26.	Na uvedené výrobní poradě bylo dohodnuto, že varianty budou součástí finálního odevzdání SP, ne předloženého dílčího odevzdání. Projektant prověřil možné varianty k dopracování. Jejich podoba bude projednána na poradě k dokončení SP.	ANO (finální odevzdání)

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
SŽDC OPS			
18	Požadujeme rozklíčovat náklady stavby dle jednotlivých stavebních celků a to dle jednotlivých profesí. Uvedené celkové náklady jednotlivých variant jsou nedostačující.	Bude doplněno	ANO
19	Ve variantě S3 je nutno uvažovat náklady na úpravu DOZ a ETCS na 2. TŽK v úseku Bzenec-Přívóz – Moravský Písek (předpokládáme, že v době realizace této stavby bude koridor již ETCS vybaven). Z dokumentace není zřejmé, zda je s těmito aspekty uvažováno.	V rozpočtu zabezpečovacího zařízení jsou uvažovány náklady na úpravu ETCS na trati Petrovice u Karviné - Přerov - Břeclav při zásahu do této trati. Úpravy jsou popsány v části Zabezpečovací zařízení v kapitole Ná vaznost stavby elektrizace na stavbu ERTMS/ETCS. Bylo zpracováno v dubnu 2014 v rámci došlých připomínek.	
20	Ve všech variantách požadujeme doložit nutnost kolejových úprav v již zmodernizované stanici Staré Město u Uherského Hradiště (břeclavské zhlaví – úprava pro rychlost 60 km/h).	Úpravy žst. Staré Město u Uh. Hradiště i žst. Rohatec budou ze studie vypuštěny.	NE
21	Ve variantě S3 je uvažováno se spojkou „Stolařka“ mezi tratěmi 330 a 340 dle KJŘ. Výstavba nové spojky však není doložena dopravně-technologickými ukazateli s vlivem hlavně na 2. TŽK v úseku Bzenec-Přívóz – Moravský Písek (tj. posoudit vliv vzájemně se křížících vlakových cest a případně redukci stávajícího počtu oddílů autobloku).	V případě trvání požadavku na průkaz bude dopracováno. Ve variantě S3 při zřízení odboček Horní a Dolní Stolařka je uvažováno s úpravou polohy oddílových návěstidel autobloku na trati 330 v mezistaničním úseku Moravský Písek - Bzenec přívóz.	ANO
22	V textové části dokumentace (soubor STUH A. Textová zpráva.pdf) se v části 4. Dopravně-provozní technologie objevují neplatné odkazy. Požadujeme opravit nebo vypustit.	Bude opraveno.	ANO
23	Žst. Kunovice je navržena pro nové linkové vedení. V případě změny linkového vedení na „stávající“ stav však bude docházet k ohrožení cestujících díky vjezdu vlaku přes centrální přechod. Je možné deklarovat, že linka „Veselí nad Moravou – Bylnice“ nebude provozována ?	I z pohledu dálkového řízení provozu lze řešit organizačně postupné vjezdy vlaků na dané staniční koleje i v případě, že by byly nadále provozovány vlaky mimo Uherské Hradiště.	NE
24	Podle technické zprávy i grafických příloh s linkovým vedením se uvažuje s linkou Os Uherský Brod – Luhačovice. Je nutno zdůvodnit potřebu kusé koleje s jazykovým nástupištěm v žst. Újezdec u Luhačovic.	Os na této lince budou do Uh. Brodu dojíždět jen v dopravní špičce. Většina spojů bude ukončena v žst. Újezdec u Luhačovic na zmiňované kusé koleji.	NE
25	Žst. Uherský Brod – v dokumentaci se uvádí, že bude dobudováno ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2. Tento stav by však už měl nastat po dostavbě žst. Uherský Brod v rámci stavby „Dopravní terminál Uherský Brod - II. etapa, část SŽDC – nástupiště u koleje 1 a 2a“, který bude obsahovat též rekonstrukci kolejí. Doporučujeme uvedení dokumentace do souladu s výše uvedenou stavbou.	Bude zpracováno	ANO

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
SŽDC OI			
26	Technické řešení variant: Považujeme za vhodné doplnit vždy kilometrickou délku stavebně upravovaných úseků v jednotlivých variantách do textové části. Kilometrické délky je možné vyčíst z výkresů, ale v textu chybí.	Bude doplněno	ANO
27	Varianta S3 - Navržen silniční nadjezd u spojky Stolařka náhradou za současný přejezd číslo P8156. Dle našeho názoru je vybudování silničního nadjezdu s ohledem na význam přejezdu nadbytečné. Bylo zváženo i jiné řešení přejezdu (např. posunutí více na jih, či úplné zrušení a vybudování náhradní přístupové cesty)?	S ohledem na význam překonávané železniční trati se nám jeví řešení jako adekvátní. Jiná řešení byla samozřejmě zvažována, ale toto bylo vybráno jako technicky, ekonomicky i legislativně nejvhodnější.	NE
28	Textová část Str. 23: Spojka Stolařka: „...nová spojka Stolařka není zanesena v žádných nástrojích územního plánování. V případě její realizace je nutno počítat s obtížným projednáváním s ohledem na její umístění.“ S touto formulací nesouhlasíme a navrhuje ji upravit. V tuto chvíli nelze předjímat vývoj projednávání, dle našeho názoru je na projednání dostatek prostoru obzvlášť s ohledem na termín realizace.	Zpracovatel považuje za nezbytné upozornit na možná rizika jednotlivých variant, právě i s ohledem na včasné zahájení případného projednávání. Novostavba traťové spojky na území Ptačí oblasti Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, která je součástí soustavy NATURA 2000, takovým rizikem nepochybně je.	NE
29	Doporučujeme doplnit přejezd P8156 (současný přejezd na místě navrhovaného nadjezdu spojky Stolařka) do přílohy 3.1. Jaký je dopravní moment na současném přejezdu P8156?	Dopravní moment není v tomto případě směrodatný. Jedná se o úrovně křížení jediné přístupové cesty se zpevněným povrchem k soukromým objektům a II. TŽK s traťovou rychlostí 160 km/h. Dále viz odpověď na připomínku č. 24.	NE
30	Ze studie není jasné, z jakého důvodu dochází k vysunutí nástupiště ŽST Nezdenice. Prosíme o vysvětlení resp. doplnění informace do textové části.	Z důvodu umožnění nástupu a výstupu osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Je zmíněno v kap. 3.3 „Projektové varianty“, odstavec „Konfigurace stanic“ (str. 75)	NE
31	Obecná připomínka pro všechny varianty: Ze studie není zřejmé, z jakého důvodu nejsou navržena opatření pro zvyšování traťové rychlosti. Prosíme o vysvětlení a doplnění do textové části.	Zvyšování traťové rychlosti navrženo je! Například v úseku Kunovice – Újezdec u Luhačovic z 80 km/h na 100 km/h.	NE
32	Ekonomické hodnocení: Chybí rozdělení CIN na jednotlivé úseky stavby, rozdělení nákladů v ekonomickém hodnocení je nedostatečné. Doporučujeme doplnit jednotlivé stavební úseky a jejich CIN v rozvržení po stavebních úsecích pro všechny varianty včetně jednotkových nákladů (dle struktury JASPERS).	Pro účely výpočtu ekonomické efektivity je prezentované rozdělení nákladů dostačující. Podrobnější rozbor (např. dle struktury JASPERS) není svým rozsahem pro kapitolu EH vhodný a může být doplněn do jiné kapitoly nebo jako samostatná příloha textové části.	ANO
33	Varianta S3b - Náklady na výstavbu spojky Stolařka a elektrizaci úseku Stolařka – Veselí jsou cca 1,08 mld. Kč. Tato částka se jeví jako vysoká a z dokumentace není zřejmé, co tuto cenu způsobuje. Je třeba vyčíslit, jaké jsou náklady na výstavbu samotné spojky, kolik stojí přeložky komunikací, zapojení trati 340 do trati 330, samotná elektrizace úseku.	Bude doplněno	ANO

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
34	Obdobně doporučujeme postupovat také u ostatních projektových variant. Je nutné vyčíslit náklady na jednotlivé stavební celky ideálně rozčleněné na jednotlivé profese (zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, trakce, koleje, budovy atd.) a rozdělené na traťové úseky a stanice.	Bude doplněno	ANO
35	Formulace (str. 291, kap. 8.1.3): „Náklady na mimořádné opravy jsou uvažovány pro všechny řešené úseky ve všech variantách dohromady. Pro všechny varianty je tedy celková hodnota nákladů na opravy za celou dobu hodnotícího období ve stavu Bez projektu shodná ve výši 3 835 806 tis. Kč v CÚ 2023.“ – tato formulace je nejasná, prosíme o upřesnění.	Jedná se o popis systematiky stanovování nákladů na mimořádné opravy ve variantě Bez projektu, kdy je kvůli srovnatelnosti uvažováno s celkovými náklady všech řešených úseků do všech variant. Ve variantách, kde je řešen menší rozsah infrastruktury (např. varianty S1 a S2) a část se ponechává ve stavu Bez projektu je pro tyto neřešené úseky stejná výše nákladů uvažována i v projektové variantě a diferenční tok je tak nulový. Vysvětlení bude v textu rozšířeno.	ANO
36	Měrné náklady na provoz vlaků: Jakým způsobem byly odhadnuty měrné náklady na hybridní vozidla? Jakým způsobem ovlivňuje měrné náklady hybridní provoz?	Odhad byl proveden na základě rozboru nákladů dle jednotlivých položek (trakční palivo, odpisy, obsluha, náklady na opravy a údržbu) u stávajících výkonově obdobných vozidel a úprav výše jednotlivých dílčích položek s ohledem na nový typ vozidla (např. výše odpisů zohledňující nákup nových vozidel, výše nákladů na palivo s ohledem na dvojitý pohon). Vzhledem k nedostatku vstupních údajů se však jedná i tak pouze o odhad, který se v porovnání s budoucími reálnými částkami může lišit.	NE
37	Přepravní prognóza: Textová část str. 16: „A v neposlední řadě mají dotčené tratě velký potenciál v zajišťování osobní dopravy mezi významnými sídly tohoto regionu“ – Výsledky přepravní prognózy (zejm. var S3b) tomu však neodpovídají.	Bude opraveno na: „Řešené tratě mají velký význam v zajišťování osobní dopravy mezi významnými sídly tohoto regionu.“	ANO
38	V rámci přepravní prognózy doporučujeme držet rozdělení přepravních proudů pro dálkovou a regionální dopravu (EC, Ex/R/Os).	Bude doplněno	ANO
39	U varianty S3b dojde k pozitivním i negativním přínosům plynoucím z přetrasování linky R13 – je nutno doložit kolik tranzitujících cestujících bude touto změnou poškozeno. Je nezbytné, aby bylo na základě dat dopravce zhodnoceno, jak velkému počtu cestujících se prodlouží cestovní doba přetrasováním linky R Olomouc – Břeclav – Brno přes Veselí nad Moravou (tj. identifikace stávajícího počtu cestujících v relacích Olomouc/Přerov/Otrokovice/Zlín – Hodonín/Břeclav/Brno apod.) Dopravní model následně musí vyhodnotit, kolik přibude cestujících z důvodu přímého vedení linky R i linek Os (Zlín – Uherské Hradiště – Veselí n. M. /	Data dopravce nejsou řešením, jelikož se jedná o tranzit, bylo by potřeba zahrnout celou Moravu a to je mimo časový rámec studie. Pro kontrolu výsledků strategického modelu zejména v regionálních vazbách byla zpracována matice vyjížděky ze SLDB 2011 v podrobném členění 1obec=1zóna. Výsledky po zatížení jsou obdobné jako výsledky strategického modelu v ose Staré Město - Bojkovice. Rozdílem je vyšší růst zatížení v ose Veselí n. M. – UH – Staré Město (cca o 300 osob více na tomto rameni převedeno z Busu), ale i vyšší podíl cestujících kteří ve variantách 3a a 4a budou	ANO

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	Bojkovice (variantně Luhačovice). Zároveň je třeba rozdělit počet cestujících dle druhů vlaku, resp. na dálkové cesty a regionální.	cestovat místo po II. TŽK přes Veselí (dojde tedy ke zhoršení časových úspor). Na základě takto revidovaných – výstupů (zejména zvýšení zatížení na Veselí n. M.) bude upravena část přepravní prognózy a vstupy pro CBA. Podrobnosti o převedené dopravě budou rozvedeny v textu a segmenty dopravy uvedeny v kartogramech.	
40	Žádáme uvést princip výpočtu cestovních a vnímaných c. dob pro klíčové přepravní vztahy a to zejména ve variantě BP a var S3b.	Princip výpočtu uvedených hodnot je uveden na str. 265/266. „Dále je uvedeno porovnání parametrů dopravní nabídky pro uvedené relace a sledované módy. Pro stanovení cestovní doby „dveře – dveře“ bylo uvažováno centrum měst (centrální náměstí) identifikovaných základních relací. Pro módy železnice a bus je tedy připočten čas na dosažení výchozí/cílové stanice či zastávky. Čas dosažení je uvažován jako kombinace chůze, IAD (odvoz k vlaku) a MHD. Zastoupení MHD v tomto čase závisí na rozsahu a nabídce MHD v konkrétním městě. Pro cestu IAD je připočten čas na docházku k parkovišti a parkování. Tento čas je zahrnut pouze ve větších městech.“	NE
41	K tabulkám na straně 266 doporučujeme doplnit také tabulku s velikostmi časových přírážek pro jednotlivá města (v tabulkách je uvedena souhrnná cestovní doba na jednotlivé relace, z nichž není patrné, jakou část činí čistá cestovní doba).	Bude doplněno	ANO
42	Kapitola 7.2. – obr. 7.5, 7.6 a 7.7 – obrázky obsahují pouze oblast pro varianty S1 a S2. Byla provedena také demografická analýza u oblastí okresu Hodonín (Veselí nad Moravou, Rohatec, Strážnice)? Textová část str. 244: Jaký má vztah celorepublikový průměr na míru automobilizace na Slovácku? Dtto železniční doprava, letecká doprava atd.	Základ dopravního modelu tvoří celá ČR, model byl zpodrobněn pro celou relevantní oblast tedy i Veselí nad Moravou, Rohatec, Strážnice. Obrázek bude adekvátně opraven. Kapitola popisuje trendy vývoje dopravy v ČR. Prognóza je zpracována pro celou ČR včetně Slovácka.	ANO
43	U přepravní prognózy je nutné provést dělení přepravních proudů v pentlogramech mezi jednotlivými segmenty vlaků (EC, Ex / R / Os), aby bylo zřejmé, jaké je využití v jednotlivých segmentech vlaků	Viz. připomínka č. 38.	ANO
44	Jako velmi podhodnocený se jeví nárůst o 2-3 % poté, co budou zavedeny přímé vlaky ze zlínské aglomerace do aglomerace uherskohradištské. U var S3b navíc dojde k ideální obsluze vlaky regionální dopravy, tím že budou přímými linkami propojena všechna důležitá sídla (Zlín, Otrokovice, Staré Město, Uh. Hradiště, Uh. Brod, Luhačovice, Bojkovice, Veselí n. M.) Přesto na rameni Kunovice – Veselí n. M. dojde oproti stávajícímu stavu k nárůstu	Po zavedení přímých vlaků dojde oproti variantě BP k růstu o cca 15%. Ve směru na Veselí n. M. bude model revidován s ohledem na výsledky SLDB 2011. Viz reakce na přip. 39.	ANO

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	pouze o 150 cestujících, přestože dojde k výraznému zkrácení jízdní doby, tím že dojde k odstranění přestupu ve Starém Městě.		
45	V dokumentu se uvádí, že vlivem projektu nedojde k převedení dopravy, u varianty S3b je uvedeno, že dokonce dojde k negativnímu vlivu projektu odlivu cestujících na IAD. Vzhledem k tomu, že konkrétně ve var S3b dojde k novému přímému rychlejšímu a nepřestupovému spojení olomoucké, zlínské, uherskohradištské a hodonínsko-břeclavské je třeba míru těchto vlivů na převedenou i absolutní míru dopravy významně přehodnotit. Na str. 16 je uvedeno, že zde existuje „velký potenciál“ mezi sídly v řešeném území, výsledky přepravní prognózy toto tvrzení však popírají.	Převedená doprava z IAD s ohledem na srovnání cestovních dob „dveře“ – „dveře“ není uvažována. Aby tento předpoklad platil na obě strany bude z výstupů pro ekonomické hodnocení odstraněn předpoklad převedení zpět na IAD ve variantách S3b a S4b.	ANO
46	Koncepce: Z jakého důvodu dochází u varianty S4 k prodloužení linky S6 do Javorníka nad Veličkou? S ohledem na stávající vozbu je nasazení větších souprav z linky S6 z pohledu objednatele dopravy nevýhodné.	Jedná se o ideový návrh, ne závazný a rozhodný z pohledu provozního konceptu varianty, na možné provozní propojení obou ramen, která v S4b vyžadují stejnou trakci – nezávislou. Ve směru Velká nad Veličkou by zřejmě mohla dojíždět vozidla redukované přepravní kapacity (např. jedna jednotka) z S6, umožnil-li by proměnu soupravy pobyt ve Veselí nad Moravou.	NE
47	V předložené dokumentaci by měla být dopracována také varianta S3a (případně projektantem navržena jiná varianta), jejichž cílem by měla být snaha o nalezení maximálních přínosů a minimalizaci investičních nákladů.	Projektant prověřil možné varianty k dopracování. Jejich podoba bude projednána na poradě k dokončení SP.	ANO
48	Navržení nových zastávek Drslavice, Luhačovice zast. a Milokoš – je třeba podrobně zhodnotit potenciál 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.	V zadání je požadováno prověření posunu stávajících nebo návrh nových míst zastavení. Byla vytipována místa, kde by zřízení zastávek mohlo mít smysl a následně bylo zhodnoceno, jestli v dané oblasti skutečně existuje dostatečný potenciál nových cestujících, a jestli další místo zastavení příliš neovlivní konstrukci GVD.	
49	Zastávka „Ostrožská Nová Ves zastávka“ má obrat pouze cca 25 cestujících za 24 hodin při přepravním proudu 2100 cest./24h. S ohledem na výše uvedené by bylo vhodné zvážit projíždění zastávky a neprovádět její obnovu.	Z pohledu technického řešení zpracovatel doporučuje rekonstrukci zastávky nebo zrušení nástupiště. Zachování stávajícího stavu bude pravděpodobně narážet na stavební práce spojené s elektrizací dotčeného úseku. V projektových variantách nedojde k nárůstu obratu přesahujícímu 100osob/den.	
50	Textová část str. 141: Linka R13 Olomouc – Břeclav – Brno má uvedeno zastavení ve stanicích/zastávkách Uherské Hradiště, Kunovice zastávka, Ostrožská Nová Ves, Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou, ale v GVD Příloha 4.14 a příloha 4.15 tento stav není zakreslen. Doporučujeme textovou zprávu opravit.	Jedná se o pochybení/pozůstatek původně uvažované koncepce zastavovací – bude opraveno na pouze Uherské Hradiště a Veselí nad Moravou.	ANO

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
51	Přípomínky formální: Příloha Výkres 2.1.2 - Nečitelná kóta rychlostního profilu	Bude opraveno	ANO
52	Příloha výkres 2.2.1 – Chybějící kóty rychlostního profilu v úseku zast. Polichno – Luhačovice	Nechybí. Na celé trati Újezdec u Luhačovic a Luhačovice je rychlost 50 km/h, pouze v jednu směru dochází v Polichně k propadu na 20 km/h (kvůli rozhledovým poměrům na přejezdu).	NE
53	Příloha výkres 2.3.1 – Nečitelná kóta poloměru oblouku v km 128,900	Bude opraveno	ANO
54	Textová zpráva A: chybně uvedené odkazy na tabulky či obrázky (např. str. 138, 139, 142, 143-148, 150, 154 atd.)	Bude opraveno	ANO
SŽDC OAE			
	Zabezpečovací zařízení K vlastní technické náplni z hlediska zabezpečovacího zařízení není připomínka. Po dokončení staveb zabezpečovacího zařízení DOZ I a DOZ II bude toto zařízení v cílovém stavu. Výběr variant elektrizace O14 neovlivní, výsledkem jakékoliv varianty však bude zhoršení (poškození) tohoto cílového stavu (kabelizace).	konstatování	
55	Stavba DOZ II je v úseku Veselí n/Moravou (mimo) – Újezdec u Luhačovic. V textu je chybně uváděno Újezdec u Luhačovic (mimo). Újezdec u Luhačovic někde zahrnut být musí!	Oficiální název stavby DOZ2 je "DOZ na trati Veselí nad Moravou (mimo) - Újezdec u Luhačovic (mimo)", i když v této stavbě bude zahrnut Újezdec u Luhačovic. Na tuto skutečnost jsme byli upozorněni i v rámci zpracování stavby ETCS Petrovice u Karviné - Přerov - Břeclav, že je nutno dodržovat oficiální názvy staveb.	NE
	Přípomínky ke Studii proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou – koncept dílčí plnění 11/2013		
56	V případě použití trakční soustavy 25 kV, 50 Hz pro elektrizaci dotčené tratě a zřízení styku trakčních soustav v blízkosti žst. Staré Město u Uherského Hradiště je nutno posoudit kabelizaci také na trati Přerov – Břeclav a to do vzdálenosti 5 km od místa styku (viz ČSN 34 2040 ed. 2 čl. 4.2). Platí obecně pro všechny varianty řešení.	Přípomínky k předchozí dílčí varinatě v dubnu 2014 již byly zpracovány.	--
57	Kapitola 2.3.6 varianta „S3“ a kapitola 2.3.7 varianta „S4“ – Vzhledem k předpokladu, že v době realizace některé z variant bude již traťový úsek Přerov – Břeclav vybaven systémem ERTMS/ETCS je nutno do studie zpracovat taktéž úpravu systému ERTMS/ETCS (pro variantu S3 zpracování nové odbočky a vstupy/výstupy do/z oblasti ERTMS/ETCS, pro variantu S4 úpravu kolejíště žst. Rohatec).	Přípomínky k předchozí dílčí varinatě v dubnu 2014 již byly zpracovány.	---
58	Kapitola 2.4.2 – Jeden z odstavců kapitoly hovoří o použití napájení z trakčního vedení pro zabezpečovací zařízení jako o jednoduchém a levném řešení s použitím trafostanice. Použití prostého transformátoru pro napájení zabezpečovacího zařízení z trakční soustavy 25 kV, 50 Hz lze realizovat, avšak klade zvýšené požadavky na napájecí zdroj použitý v zabezpečovacím zařízení, neboť interval dovolených napětí je pro trakční soustavu větší než pro standardní distribuční soustavu dle ČSN EN 50160.	Přípomínky k předchozí dílčí varinatě v dubnu 2014 již byly zpracovány.	---
59	Vzhledem k předpokládané době realizace některé z variant (po roce 2023) nelze vyloučit, že podmínkou pro spolufinancování z fondů EU bude také vybudování systému ERTMS (ETCS + GSM-R) při úpravách zabezpečovacího zařízení v rozsahu dle jednotlivých variant. Tuto skutečnost studie nepostihuje. (Ing. Špála)	Přípomínky k předchozí dílčí varinatě v dubnu 2014 již byly zpracovány.	---

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
60	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. V tomto směru je DC trakční napájecí soustava oproti soustavě AC napájení podstatně problematičtější a ochrana především mostních a tunelových objektů před korozi bludnými proudy ze stejnosměrných proudových soustav musí splňovat nepoměrně náročnější technické podmínky (ČSN EN 50162, ČSN EN 50122-2 ed. 2, TP 124, TKP 25A, SR 5/7 a další). Také ochrana úložných zařízení (liniových i neliniových) proti korozi bludnými proudy je u DC soustavy technicky a cenově náročnější. Samostatnou velmi problémovou oblastí jsou pak místa vzájemné interakce mezi AC a DC trakčními soustavami (viz ČSN EN 50122-3). Na základě prakticky zjištěných negativních zkušeností (hoření izolovaných kolejových styků - Nedakonice, Svitavy, Dolní Žleb aj.), kdy je nutno ve specifických případech ještě dodatečně řešit vznikající negativní interakční jevy na styku obou soustav dalším samostatným elektrickým zařízením, by se jejich počet měl zejména v ohledu na bezpečnost, uzemnění a zpětný obvod vždy minimalizovat. (Ing. Dostál)	Připomínky k předchozí dílčí varinatě v dubnu 2014 již byly zapracovány.	---
61	Část A. Textová část – koncept Strana 130, 2. Odstavec: text „V takovém případě ztratí střídavá část trakční napájecí stanice v Nedakonících svůj smysl a ...“. V TNS Nedakonících bude střídavá část potřebná pro napájení TV. Opravte slovo střídavá za stejnosměrná.	Bude opraveno	ANO
62	Podle našeho názoru je nutné volbu trakční soustavy rozhodnout co nejdříve tak, aby mohla být daná trakční soustava respektována při řešení dalších investičních záměrů a oprávných prací v dotčené oblasti.	Konstatování	---
SŽDC OTH			
63	Požadujeme doložit odůvodnění volby návrhového parametru průjezdného průřezu Z-GČD pro úsek Újezdec u Luhačovic – Luhačovice. Ve smyslu ČSN 73 6320 je základním cílovým průjezdným průřezem pro dráhy regionální i celostátní Z-GC. Pokud by bylo jeho dosažení ekonomicky neodůvodnitelné, požadujeme prověřit prostorovou průchodnost pro průjezdný průřez Z-GCZ3 (viz tab. Str. 76).	Bude opraveno na Z-GC.	ANO
64	Na obrázku 3.19 schémata navrhovaných variant jsou vyznačeny úseky Popovice u Uherského Hradiště – Hradčovice a Kunovice – Ostrožská Nová Ves jako dvoukolejné. V současném stavu se jedná o úseky jednokolejné, v technické zprávě a v grafických přílohách není obsažen podrobnější popis těchto úprav.	Jedná se o staré schéma. Úseky zůstávají jednokolejné. Bude opraveno.	ANO
65	V úseku Újezd u Luhačovic – Luhačovice se nacházejí velmi nepříznivé směrové poměry, které zapříčiňují nízkou traťovou rychlost a náročnou údržbu. Jelikož je navržena elektrifikace, požadujeme prověření možnosti zlepšení směrových poměrů za cenu lokálních přeložek.	Poloměr menší než 200 m má v tomto úseku polovina oblouků (12) a další 4 mají poloměr pod 300 m. Tyto oblouky se objevují ve 3 až 4 za sebou. Trať navíc vede v těsném souběhu se silnicí II/490, kopíruje koryto Luhačovického potoka, nebo prochází intravilánem obcí. Z toho důvodu je hledání lokálních přeložek s náklady odpovídajícími významu tratě těžko představitelné.	NE
66	K návrhům kolejových řešení železničních stanic varianty S1a: Žst. Uherské Hradiště: rychlost v ostatních dopravních kolejích bude odpovídat možnostem rychlostní návěstní soustavy. Staroměstské zhlaví řešte bez převýšení, většina vlaků bude ve stanici zastavovat, a tak bude zhlaví poježděno nižšími rychlostmi s přebytkem převýšení. Do předjízdových kolejí je postačující rychlost 60 km/h.	Vjezd ze směru St. Město u Uh. Hradiště je možný traťovou rychlostí do všech kolejí, takže není potřeba se není třeba omezovat na možnosti rychlostí návěstní soustavy. Navíc se jedná o obloukové zhlaví, kde je hlavní směr výhybek určen řešením druhého zhlaví. Řešení bez převýšení by znamenalo propad rychlosti na 55 km/h.	NE

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
67	Žst. Kunovice: není zřejmé z jakého důvodu je mezi odbočnou výhybkou ve směru Uherské Hradiště a následně parametry oblouku $R = 247$ m vytvořen propad rychlosti na 60 km/h. Odbočení i GPK předmětného oblouku řešte pro rychlost 70 km/h. Nesouhlasíme s vložením křižovatkové výhybky na místo jednoduchých výhybek, jedná se o neodůvodněné zhoršení stavu vzhledem k zajišťování provozuschopnosti. Rovněž nesouhlasíme se zřízením úrovněového přístupu na nástupiště. Pro tuto žst. se jedná o velmi nevhodný případ použití centrálního přechodu, kdy na dálkově ovládané trati bude nutné přecházet hlavní kolej. Nad to bude nutné omezit v místě centrálního přechodu rychlost. Navrhněte mimoúrovňový přístup na nástupiště.	Možné zvýšení rychlosti bude prověřeno. Křižovatková výhybka bude pojížděna primárně v přímém směru (z UH do koleje č.2, z Veselí n/M do koleje č.4) navíc umožní zachování ostatních výhybek ve zhlaví i nástupiště v přibližně stávající poloze. Centrální přechod je sice veden přes oficiální hlavní kolej, ale všechny vlaky osobní dopravy budou vedeny ve směru Uh. Hradiště – Kunovice – Uh. Brod po 2. koleji. V případě křižování budou osobní vlaky z Uh. Brodu zastavovat před přechodem na 1. koleji. V návrhovém GVD není uvažováno s pravidelnými vlaky Veselí n/M - Kunovice – Uh. Brod.	ANO NE NE
68	Žst. Hradčovice: bez připomínek, zde je použití úrovněového přístupu na nástupiště odůvodněné.	Bereme na vědomí	---
69	Žst. Uherský Brod: koncepčně z hlediska technického bez připomínek, pouze není zřejmé, proč je ve směru Luhačovice navrženo $V = V_{130} = 70$ km/h. Je zde ponechána mostní konstrukce s prvkovou mostovkou neumožňující využití $V_{130} > V$?	V oblouku není most, pouze přejezd. Vzhledem k němu a k tomu, že ve stanici všechny vlaky zastavují, nebylo zvýšení V_{130} na 75km/h uvažováno.	---
70	Žst. Újezdec u Luhačovic: řešení luhačovického zhlaví pomocí DKS a C 1:11-300 není nezbytné, ale vzhledem k nízké rychlosti v sudé kolejové skupině je z hlediska zajišťování provozuschopnosti ještě přijatelné.	Bereme na vědomí	---
71	Žst. Luhačovice: pokud není úroveň nástupiště v úrovni okolního terénu, doplňte způsob přístupu na nástupiště.	Bude doplněno	ANO
JMK, KORDIS			
72	Linkování regionální dopravy dle dopravní technologie SP ve většině variant nerespektuje zápis z koncepční porady objednatelů regionální dopravy, konané z iniciativy GŘ SŽDC (OPS) dne 17.9.2013 v Brně. Ve variantách S2, S3, S4 je to sice dáno zadáním rozsahu elektrizace, avšak: <ul style="list-style-type: none"> - Ve variantách S1a, S1b, S1c, S1d je možno dohodnuté linkování dodržet. - V případě doporučení kterékoliv varianty odchylné se od zápisu ze dne 17.9.2013 by toto mělo být projednáno s objednateli dopravy na obdobném jednání. 	Zápis lze považovat za vstupní v rozsahu dopravy, čehož se drží varianta bez projektu. Každá z projektových variant má svá specifika z pohledu dosažitelných přímých přepravních relací, a proto postupně linkové vedení doznává změn. V případě dogmatického dodržování dohodnutého, což respektuje spíše možnosti infrastruktury ve stavu bez projektu, bude popřena část benefitů skýtaných např. podílem elektrizace dané varianty. Odchyly byly projednávány detailně s KOVEDem, jehož oblasti se změny dominantně týkají a nad rámec informací podávaných při jednáních může být projednán samostatně i s KORDISem.	NE ANO

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
73	Na základě žádosti Jihomoravského kraje zadává SŽDC studii proveditelnosti „Elektrizace trati Blažovice – Veselí nad Moravou“. Vzhledem k zamýšlenému vedení linek R6, S6 v relaci Brno – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště (v souladu se závěry výše zmíněné koncepční porady objednatelů regionální dopravy a jen s nepatrnou odchylkou oproti současnému stavu) žádáme o posouzení elektrizace úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště i v rámci této druhé studie včetně možnosti využití tohoto elektrizovaného úseku pro provoz hybridních vozidel na linkách R6,S6.	Jednou z omezujících podmínek okolní infrastruktury k předmětnému souboru tratí Slovácka byla i neelektrizovaná trať Blažovice – Veselí nad Moravou. Posouzení stavu opačného lze provést, avšak nad rámec dosud dokladovaného plnění dokumentace – bude ještě projednáno se zadavatelem.	NE
74	Ke studijnímu grafikonu varianty S1a: vedení svazků Sp (projíždějících všechny stanice a zastávky) a zastavujících Os v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště není frekvenčně ani ekonomicky opodstatněné. Ve špičkách pracovních dnů je optimálním řešením proklad taktů vytvářející cca 30 minutový interval.	Připomínku bere zpracovatel na vědomí a tohoto sporu si je zároveň vědom. Proto Sp není plně zastávkový a má-li být vůbec v úseku Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště zachován, je zrychlením primárně určen pro cestující mířící k přípojmům ve Starém Městě. Alternativa k navrženému bez Sp, ale jednotkově doplňovanými Os na proklad cca 30minutový je možný, avšak bez přípojí k R18 a R13 do doby úprav v traťové rychlosti přes kunovický triangl a v ŽST Ostrožská Nová Ves. Bude řešeno na jednání.	Ne/Ano?
75	Žádáme, aby ev. návrh situování nové zastávky Veselí nad Moravou-Milokošť byl konzultován s Jihomoravským krajem a městem Veselí nad Moravou.	Bereme na vědomí. Konzultace doporučujeme v dalším stupni dokumentace.	---
MD ČR			
76	Jednohlasně byl rovněž potvrzen zájem zainteresovaných odborů na dopracování varianty S3a, která umožní prověřit kombinaci pouze populačně a přepravně nejsilnějších úseků – Staré Město u Uh. Hradiště - Luhačovice a Veselí n. Moravou - Kunovice, odkud pramení, alespoň se domníváme, také největší část celospolečenských přínosů. Smyslem tohoto řešení je prověřit a nalézt další ekonomicky efektivní variantu, která nebude zatížena negativními vlivy plynoucími z opatření navržených na trati č. 341 východně ze žst. Újezdec u Luhačovic a umožní zavedení nových provozních konceptů ve směrech hlavních přepravních proudů regionu. Toto řešení koneckonců zpracovatel ve studii sám navrhuje a to v souladu se závěry dílčího projednání. MD předpokládá, že tato varianta bude zapracována do finální verze Studie proveditelnosti.		
77	V této souvislosti je třeba zvážit, zda s nově prověřovanou variantou (viz předchozí odstavec) opětovně nepřezkoumat také ekonomickou efektivnost možného přetrasování linky R13 do jádra slovácké aglomerace s	Investiční náklady budou detailněji doloženy. Silniční nadjezd není navržen, kvůli významu pozemní komunikace,	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	využitím spojky Stolařka. V dopravní technologii bylo dokázáno, že vedení této linky přes Veselí nad Moravou a Uherské Hradiště ve variantě S3b v zásadě umožňuje zachování rozhodných konstrukčních podmínek v uzlových vazbách i odpovídajících technologických časů pro obrat soupravy v Brně hl. n. a je tedy v zásadě možné. Nezodpovězenou otázkou nicméně zůstává, zda lze pro takové řešení nalézt odpovídající technické řešení, které bude ekonomicky ospravedlnitelné, neboť vyčíslené náklady 1,08 mld. Kč pro tak krátký úsek tratě považujeme za neadekvátně vysoké. V této souvislosti např. není zřejmé, proč byl v prostoru spojky Stolařky navržen nový silniční nadjezd. Domníváme se, že vzhledem k významu této komunikace není takové řešení opodstatnitelné. Zcela pak postrádáme návrh/přehled alternativních možností, které by mohly mít pozitivní vliv na ekonomiku tohoto záměru.	ale kvůli významu překonávané železniční tratě, což je II. TŽK s traťovou rychlostí 160 km/h. Alternativní možnosti byly samozřejmě prověřovány, ale neznamenal výrazné snížení nákladů, ale naopak zvýšení rizik spojených s projednáváním stavby.	
78	Rovněž není zřejmé, proč zpracovatel v textu (str. 23) předjímá obtíže se zanesením této spojky do ÚPD. Zpracovatel by se měl soustředit především na konstatování faktů – popis skutečností (ale i rizik – v tomto případě např. existenci chráněných území), ale nepředjímat průběh procesů, za něž nenese zodpovědnost. Navrhujeme znění této části textu upravit.	Zpracovatel nepředjímá obtíže, ale právě upozorňuje na rizika, která mohou v případě realizace této varianty nastat, aby zdůraznil naléhavost včasného zahájení projednávání.	NE
79	Z věcného hlediska považujeme za více než překvapivé, že si obsah některých kapitol protiřečí. Např. na str. 261 je uvedeno, že žst. Luhačovice leží přibližně uprostřed města, zatímco o dvě strany dál je již žst. Luhačovice umístěna mimo obec. Obdobně rozporuplně působí úvodní odstavec kapitoly 7.4.6., kde se uvádí, že se nepředpokládá růst ve využití systému P+R, přičemž ještě v témže odstavci je proklamováno, že v případě hůře dostupných stanic lze uvažovat o přepravě cestujících na žel. stanici s využitím IAD. Uvedené rozpory zbytečně snižují důvěryhodnost kapitoly věnované přepravní prognóze, která je jedním z klíčových vstupů pro hodnocení předloženého materiálu. Jisté výhrady lze mít i ke grafům (obr. 2.2, resp. 7.34), které znázorňují vývoj osobokilometrů pro jednotlivé varianty. S ohledem na obvyklou časovou rezistenci, která provází zavádění nových produktů v dopravě, si nejsme jisti ostrým zlomem průběhu křivky ani její následnou linearitou. Tato by měla spíše reflektovat postupný „náběh“ tak, jak si veřejnost bude zvykat na nový atraktivnější provozní koncept, tzn. křivka, že by měla odpovídat v čase rostoucí saturaci přepravního trhu.	V kap. 7.4.6 se netvrdí že žst. Luhačovice leží mimo obec viz. zmíněná věta: „Ze zmíněných obcí lze předpokládat horší dostupnost železniční stanice z důvodu rozložení obce, <u>nebo</u> neexistence MHD, <u>či</u> umístění stanice mimo obec v obcích Luhačovice, Bojkovice, Kunovice a Uherský Ostroh.“ Jedná se o dopravu <u>na stanici</u> nikoliv o celou cestu je tedy zmiňován systém K+R. Mezi lety 2026 a 2028 dojde ke zprovoznění celého dopravního konceptu, proto vyšší trend růstu. V roce 2030 předpokládáme plnou adaptaci na provozní koncept proto sledujeme globální trend růstu. Po roce 2050 je předpokládána stagnace. Ve variantách S3b a S4b určitý odskok v přepravních výkonech není způsoben náhlým růstem přepravní poptávky ale růstem osobokilometrů z důvodu delší trasy kterou musí cestující v těchto variantách využít.	NE
80	Zcela samostatnou kapitolou je pak oblast přepravní prognózy, která obsahuje několik kontrainformací. Předně to jsou konstatování	Viz. předchozí reakce k připomínkám č.: 37 a 45	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	<p>zpracovatele, že dotčené tratě mají s ohledem na strukturu osídlení a jejich populaci velký potenciál v zajišťování osobní dopravy regionu – výsledky přepravní prognózy však tomuto předpokladu neodpovídají. MD v této souvislosti přijde přinejmenším překvapivé, že zpracovatel nebyl s to tyto rozporuplné informace vzájemně odladit. Jinými slovy, zkušenost zpracovatele na jednu stranu poukazuje na potenciál, avšak v rozporu s očekáváním je potvrzena pouze varianta minimální. S ohledem na protichůdnost těchto zjištění/konstatování by bylo vhodné tyto výsledky/rozpor náležitě komentovat. Rovněž je překvapující, že není uvažováno s převodem z IAD. S ohledem na předpokládané přepravní časy může být toto tvrzení považováno i po ukončení modernizace železnice ve srovnání s IAD za pravdivé na většině uvedených relací. Ze srovnání cestovních dob (str. 266) nicméně vyplývá, že rozdíl mezi železniční dopravou a IAD na přepravně silném úseku Uherské Hradiště – Uherský Brod je pouhé 2,5 min. (IAD 21 min., vlak 23,5). Přesto ani zde k žádnému převodu z IAD ve prospěch železnice nedochází, třebaže je obecně známo, že již při srovnatelných jízdních dobách dochází k převodu mezi dopravními módy.</p>		
81	<p>Ve vztahu k přepravní prognóze nám v předloženém materiálu rovněž schází bližší analýza pozitivních a negativních přínosů vyplývajících z přetrasování linky R13 do jádra aglomerace. Text se omezuje na konstatování založené na agregaci, tj. že přínosy na straně cestujících veřejnosti budou jen marginální, což vyplývá z podobného rozsahu benefitů a ztrát, které vznikají především na straně tranzitujících cestujících, kterým je prodlužována jízdní doba. Schází však detailní rozbor, kolik tranzitujících cestujících bude touto změnou „poškozeno“. Není ani zřejmé, kolik přibude cestujících z důvodu zavedení bezpřestupních linek z oblasti Zlína do Uherského Hradiště s větvením do Bojkovic/Luhačovic a Veselí n. M., které do určité míry převezmou úlohu stávajících autobusů. V tomto ohledu nás překvapily výsledky prognóza nárůst cestujících jen o 2-3 % poté, co budou zavedeny přímé vlaky ze zlínské aglomerace do aglomerace uherskohradištské a to tím spíše, že provozní koncept uvažuje se Sp vlaky, které právě ve srovnání s autobusovou dopravou budou mezi rozhodujícími centry aglomerace dosahovat velmi atraktivních časů.</p>	<p>Viz. předchozí reakce k připomínkám č.: 39 a 44</p>	
82	<p>V kontextu výše uvedeného nerozumíme důvodům negativního vlivu projektu na odliv cestujících ve prospěch IAD ve variante S3b. Vzhledem k tomu, že konkrétně ve var S3b dojde k novému přímému rychlejšímu a</p>	<p>Viz. předchozí reakce k připomínkám č.: 45, 42</p>	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	nepřestupovému spojení olomoucké, zlínské, uherskohradištské a hodonínsko-břeclavské aglomerace je třeba míru těchto vlivů na převedenou i absolutní míru dopravy významně přehodnotit. Daný problém pravděpodobně souvisí také s rozsahem analýzy pracovních příležitostí, která je omezena jen na předmětné území Slovácka. Toto vymezení však není správné a to především z důvodu polycentricity celého území a jeho silné provázanosti se Zlínskem a Hodonínkem. Řada pracovních příležitostí se nachází v těchto sousedních regionech, tzn., že by kapitola měla reagovat na organické uspořádání vztahů v regionu a být (alespoň rámcově) zpracována i s vazbami směřujícími vně region. Jinými slovy, měla by reflektovat přístup uplatněný v kapitole provozního konceptu, který z podstaty věci pracuje s širším územím.		
83	Na tomto místě 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 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.	Souhlasíme, s tímto již v prognóze počítáme. Pouze doplňujeme že by se jednalo zejména o relaci Uherské Hradiště – Otrokovice, Napajedla, Zlín. /spora je cca 11minut.	ANO
84	Dle našeho názoru nelze mj. z tohoto důvodu do budoucna plnohodnotně uvažovat předpokládané ztráty, které jsou dnes 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 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.	Souhlasíme, s tímto již v prognóze počítáme.	ANO
85	Konečně souhlasíme také s dopracováním varianty S2b', jež má prověřit		

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	alternativní možnosti provozního konceptu oproti variantě S2b.		
86	Str. 15: opravit bod Dopravní sektorové strategie, 2. fáze: schváleno vládou ČR 2013		
87	Str. 16: zavedení přímých osobních vlaků do Zlína – toto studie nemůže výslovně předpokládat, je nutná koordinace s projekty modernizací tratí Brno – Přerov a Kojetín – Hulín	Bude upřesněno – zpracovatel se domnívá, že v tomto ohledu nic koncepčního neohrožuje, neb přímá linka Brno – Zlín je výhledově vytrvale poptávána, byť v nutné souvislosti s vývojem okolní sítě.	NE
88	Str. 30: Trať Bzenec – Veselí nad Moravou je označena jako č. 340/318A.	Bude opraveno	ANO
89	Str. 43: 4. odst. ...v úseku Staré Město – Vlára – jak je specifikována Vlára? Taková žst. neexistuje	Bude opraveno	ANO
90	Str. 71: Tabulku dodat i v grafické podobě – přehlednost a srozumitelnost na první pohled	Nerozumíme připomínce, tabulka je v grafické podobě.	---
91	Str. 77: překlep ve slově „vodný“	Bude opraveno	ANO
92	Str. 77: jaký je důvod toho, že v minulé verzi nebyl navrhován systém GSM-R a nyní ano?	Připomínka OAE SŽDC (viz připomínka 59)	---
93	Str. 79: překlep ve slově „vývoj“	Bude opraveno	ANO
94	Str. 81: z čeho vychází nový návrh na zřízení dvou nových zastávek?	Z přesvědčení projektanta, že v daném místě mají smysl.	---
95	Str. 81: překlep ve slově „úseku“	Bude opraveno	ANO
96	Str. 85: v kapitole Žst. Hradčovice – není zřejmé, z jakého důvodu je potřeba přeložit přejezd na uherskobrodském zhlaví.	Kvůli velmi malému úhlu křížení ve spojení se zvýšením traťové rychlosti na 100 km/h.	---
97	Str. 88: není zřejmé, proč je žst. UH umístění podchodu navržen v prostoru výpravní budovy (perónu), když se prostorově jedná o velmi stísněné území	Protože se jedná o prostorově stísněné území i jinde v rozumné blízkosti výpravní budovy. Navíc umístění podchodu není z pohledu efektivnosti studie rozhodující a může být v dalších stupních dokumentace změněno.	---
98	Str. 99: ve větě „Podvarianty d nejsou...“ je zřejmě chyba – má být „jsou“?	Věta je správně.	---
99	Str. 101: vypustit větu „V případě varianty S3...“ – zde není relevantní	Pakliže vypuštění věta neznamena vypuštění zvýšení rychlosti, tak relevantní je.	NE
100	Str. 101: není zřejmé, z čeho vychází nový návrh na zřízení nové zastávky?	Z přesvědčení projektanta, že v daném místě mají smysl.	---
101	Str. 111: odbočka Dolní Stolařka: jaký je důvod umístění kolejových spojek až za odbočku?	Trasování stávající trati (most, blízký oblouk) a neprokázané potřeby jízdy z 2.TK na spojkou Stolařka. Spojka není umístěna za odbočkou, ale v odbočce (paralelně s odbočnou výhybkou do spojky Stolařka.	---
102	Str. 137: opravit odkaz na tabulku Dtto na str. 139, 142, 143, 145, 146, 148, 150, 154	Bude opraveno.	ANO

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
103	Str. 139: v tabulce 4.1 doplnit rozsah osobní dopravy na úseku Bzenec – Veselí nad Moravou Dtto na str. 140, 142, 144, 145, 147	Bude doplněno.	ANO
104	Str. 143: 2. Odstavec – není dokončena věta „V Uherském Hradišti je dosaženo odpovídající...	Bude přeformulováno.	ANO
105	Str. 141: z čeho vychází zkrácení intervalu linky Sp/Os Zlín střed – Staré Město u U. H. – Uherské Hradiště – Kunovice – Bojkovice až na 30 minut?	Jedná se o období stávajícího stavu, kdy v pomyslném cca prokladu k R18 jsou v období špiček trasovány ke kmenovým Sp/Os posilové Os, které v danou dobu interval krátí na 30 minut, avšak o hodinu dále (kdy jede R) činí interval Sp/Os 60 minut.	NE
106	Str. 151 a 152: bylo by vhodné také doplnit tabulky jízdních dob v úseku Bzenec – Veselí nad Moravou	Bude doplněno.	ANO
107	Doporučujeme pro kapitoly 5.3 a 5.4 zaznamenat předmětné lokality do mapového podkladu tak, aby byla na první pohled zřejmá jejich lokalizace vůči sledovanému záměru.	Viz výkresová část, přílohy B.1.1 a B.1.2	NE
108	Str. 235: z tabulky 7.2 doporučuje vypustit a dále nepracovat s položkou „obchvat Kunovic“, neboť tato není zakotvena v žádných strategických materiálech MD. Jako součást clusteru „I/55 Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště“ byl záměr hodnocen v dokumentu Dopravní sektorové strategie, ale s negativním výsledkem v dopravně-společenském pilíři hodnocení.	Bude opraveno	ANO
109	V kapitole Makroekonomické ukazatele je třeba zmínit, že kromě makroekonomických ukazatelů mají na mobilitu vliv i jiné faktory. Rozhodující je např. také rozmístění/koncentrace pracovních příležitostí v území a jejich poloha vůči hlavním rezidenčním areálům, které podmiňují strukturu a formu pracovních vztahů a tedy i dojížděky.	V kapitole 7.3 a v tab. 7.3 jsou požadovaná data uvedena.	NE
110	Kapitola by měla obsahovat vedle podkapitoly 7.4.2 Stávající poptávka v železniční dopravě také kapitolu věnovanou autobusové dopravě, která je paralelní vůči sledovanému záměru. Obdobně by mělo být znázorněno i zatížení IAD.	Požadované je uvedeno v kapitole 7.4.4 a 7.4.5	NE
111	Str. 251: zohlednit také jeden pár spojů denně na trase Praha – Staré Město u Uherského Hradiště dopravce Leo Express	Bude doplněno	ANO
112	Vzhledem k průmyslové základně regionu studie oprávněně konstatuje, že pro nákladní dopravu nelze v řešeném území očekávat zásadní změny zájmu o přepravy po železnici. Zcela však byly opomenuty aktivity na slovenském území nacházející se v bezprostřední blízkosti hranice – cementárna Horné Srnie a sklárny Nemšová, které výhledově mohou mít	Zdroje a cíle cest ND na Slovensku budou doplněny i když je pravděpodobné, že působením projektu nevznikne zvýšená poptávka ani ze Slovenska.	ANO

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	pro rozvoj nákladní dopravy nezanedbatelný vliv.		
113	Str. 276: bylo by vhodné posunutí tabulky 7.42	Bude opraveno	ANO
114	Str. 279: ověřit čísla tratí v tabulce 7.7	Bude opraveno	ANO
115	Str. 301: opravit odkazy	Bude opraveno	ANO
SŽDC OZŘP			
116	<p>4.1.3 Rozsah osobní dopravy – výhledový stav (str. 140)</p> <p>Ve výhledové dopravě jsou uvedeny i následující relace:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sp/Os Zlín střed – Staré Město u U.H. – Uherské Hradiště – Kunovice – Bojkovice - Sp/Os Zlín střed – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou (ve variantách S1a, S2b, S3b, S4b) <p>V současnosti je zpracovávána Studie proveditelnosti „Modernizace a elektrizace tratí Otrokovice – Vizovice“ (zpracovatel SUDOP Brno, spol. s r.o.) a je proto nutné zkoordinovat rozsah výhledové dopravy výše uvedených relací, protože by měl být v obou těchto studiích shodný. Na str. 22 se hovoří o umožnění potřebných obrátů souprav v ŽST Zlín střed v pravidelném hodinovém špičkovém intervalu s předpokladem vedení souprav dvojicemi jednotek, což opět nutno koordinovat tak, aby tomuto požadavku odpovídal návrh ve studii zpracovávané SUDOPem Brno.</p>	Přímé spojení Zlína s Uherským Hradištěm je součástí krajské dopravní koncepce. Na dotaz zpracovatele v úvodu studie, zda se má vázat na konkrétní provozní koncept trati Zlín – Otrokovice, nebylo ze strany zadavatele či zpracovatele tamní SP možné provozní koncept potvrdit a naopak zadavatel očekával podklad z provozního konceptu z SP Slovácka k SP Otrokovice – Zlín.	NE
117	Návazně na bod 4.1.3 (Rozsah osobní dopravy – výhledový stav) nejsou uvedeny předpokládané délky souprav na jednotlivých linkách, aby bylo možno posoudit, zda délky nástupišť navržené ve studii jsou dostačující. Požadujeme doplnit.	Problematika výhledové délky souprav je řešena v textu v kapitole 4.4.1, avšak délky vlaků v popisu linek téže kapitoly budou pro větší přehlednost doplněny.	ANO
118	K délkám nástupišť pro informaci uvádíme, že v současnosti provozovaná linka Sp jedoucí v trati Brno hl.n. – Veselí n.M. – Bojkovice – /Bylnice/ je pravidelně řazena ze 4 vozů klasické stavby + hnací vozidlo s možností posílení o 1 vůz (na 5 vozů) a z této skutečnosti také vychází i navrhované délky nástupišť, která budou upravována před realizací stavby DOZ 1 a DOZ 2 z důvodu zajištění bezpečnosti cestujících při křížování vlaků na dálkově ovládané trati. S ohledem na řazení je navržena délka nástupiště 140 m u hlavní koleje, resp. 160 m u předjízdny koleje určené pro křížování osobních vlaků (5 vozů + hnací vozidlo). Obdobně i zastávky, na kterých pravidelně zastavují Sp vlaky, mají délku nástupní hrany 140 m.	Zpracovatel bere na vědomí. Ve výhledovém stavu projektových variant však v souvislosti s podílem elektrizace a posunem v konstrukčních polohách Os v úseku Kunovice – Bojkovice (– Bylnice) proti Sp od Brna není s přímou vzbou Sp Brno – Bojkovice... nadále uvažováno. Tento záměr byl konzultován s objednavateli regionální dopravy v průběhu porad a vzhledem k představeným důvodům (včetně výhledových oběhů náležitostí) byl přijat jako možný. Proto si zpracovatel dovolil omezit délky nástupišť projektově zasahovaných úseků na navrhovanou výhledovou vzbou.	NE
119	Str. 143: U variant S1a, S1b je navrženo přetrasování vlaků dálkové dopravy (linka	Popis linky Ex2 v 4.1.3 bude upraven – omezen na varianty, které její původní trasování zachovávají.	ANO

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	Ex2), jedoucí v trase Praha – Veselí n.M (a opačně) z důvodu absence elektrizace v úseku Kunovice – Veselí n.M. nově do ŽST Zlín střed. V rozsahu výhledové dopravy (bod 4.1.3) je však linka Ex2 uvedena. Jedná se o nesoulad, protože požadavek objednavatele byl jako podklad ke studii předložen, ovšem projektant navrhuje jiné řešení. Požadujeme, aby navržená změna byla projednána a odsouhlasena s objednavatelem.	Řešení je naprosto v souladu s ujednáním objednavatele, jelikož objednavatel předložil vstupní předpoklady a na průběžných jednáních (i k jiným projektům) byl uvedený návrh/záměr odsouhlasen (seznámen jak odbor 130, tak 190).	
120	Chybně je popsán stávající stav týkající se přeprahu vlaků jedoucí ve výše uvedené relaci, tj. na lince Ex2. V ŽST Staré Město u U.H. nedochází v rámci přeprahu k odvěšování (ve směru opačném k přivěšování) vozů, ale celá souprava pokračuje po provedené výměně hnacího vozidla ve směru ŽST Veselí n.M. Dle služební pomůcky zpracované ČD, a.s. je v pátek (zpět v sobotu) vedena tato souprava o délce 9 vozů, což při délce vozu 26,4 m znamená délku soupravy 238 m (bez hnacího vozidla). V současnosti vyhovuje pro tuto délku soupravy nástupiště v ŽST Uherské Hradiště i ŽST Ostrožská Nová Ves, kde tento vlak zařazený do kategorie IC zastavuje. Ve zbývajících dnech je vedena tato souprava o délce 7 vozů, což je délka 185 m (bez hnacího vozidla).	Stávající stav v dokumentaci je vztažen k předchozímu GVD 2012/2013, kdy byla studie započata zpracováním a zpracovateli nebyly známy alespoň konečné návrhy stávajícího GVD. Proto jsou záležitosti titulované „současným“ stavem podřízeny minulému GVD. K přeprahu ve Starém Městě lze doplnit slovo „případně“ k manipulaci soupravy, ke které v minulých letech spolu s výměnou hnacího vozidla docházelo. K problematice délky soupravy Ex2 – ve výhledovém stavu (opět po projednání na MD) je uvažováno s proměnou soupravy v Olomouci v očekávaném tamním pobytu linky a tudíž není uvažováno s obdobou délky soupravy uvedenému ke stávajícímu stavu (9/7 vozů).	NE
121	Ze stanoviska objednavatele (MD) k této lince je nutno vycházet i při návrhu délek nástupišť. Pokud budeme brát do úvahy současný stav, je potřebné ve stanicích, kde vlak linky Ex2 zastavuje, navrhnout jedno nástupiště o délce 250 m, což by vyhovovalo pro soupravu s 9 vozy včetně rezervy na přesnost zastavení. Bude-li však vedena v úseku Staré Město u U.H. – Uherské Hradiště pouze linka R18 (do/z Luhačovic), je navržená délka nástupišť 180 m dostačující pro 6 vozů.	Stanovisko, resp. projednání s MD, je vůči navrhované délce hran v souladu. Objednavatel je s parametry plně seznámen, tzn. s navrhovanou vzbou do úseku Staré Město – Luhačovice/Veselí nad Moravou omezenou na 6 vozů, tzn. s uvažovanou výhledovou případnou proměnou soupravy v Olomouci hl. n.	NE
122	str. 158: V tabulce 4.15 je uvedena nesprávná hodnota tOBS v posledním řádku tabulky – místo 9,50 má být pravděpodobně uvedeno 8,50 min.	Chybně uvedená hodnota bude opravena.	ANO
123	str. 160: V textu je konstatováno, že není potřebné dělení mezistaničního úseku Kunovice – Hradčovice návěstním bodem automatického hradla; upozorňujeme na skutečnost, že AH s návěstním bodem je v tomto úseku již v současnosti zřízeno (Ahr Popovice).	Informaci bereme na vědomí. Text bude upraven cca do podoby, že z výsledků propustnosti není bod primárně poptáván, ale je zachováván ze stávajícího stavu.	ANO
124	bod 4.4.2 Model GVD S0 (Příloha 4.9) – varianta bez projektu V návrhu GVD jsou zakresleny trasy Os, které křižují s vlakem R v ŽST Újezdec u L. (uvedeno, že se jedná o trasy Os podle potřeby). S ohledem na	Zpracovatel uznává vážnou chybu danou nepozorným kopírováním tras..., byť si je vědom omezení v konfiguraci kolejiště Újezdce. Bude napraveno.	ANO

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	konfiguraci kolejíště a tedy zapojení tratě ve směru od Luhačovic pouze do dopravní koleje č. 2 je takový návrh z hlediska zajištění bezpečnosti velmi problematický. Projíždě-jící R musí být veden po koleji bližší k výpravní budově, než stojí křižující Os. S takto navrženým GVD tedy nelze souhlasit.		
125	Str. 163, předposlední odstavec – znění je nesrozumitelné, požadujeme přeformulovat. Dále je v tomto odstavci konstatováno, že vlaky jedoucí v trati Veselí n.M. – Staré Město u U.H. jsou konstruovány s úvratí v ŽST Kunovice. Tento návrh požadujeme odsouhlasit s objednavatelem regionální dopravy, protože jde o zhoršení stávajícího stavu a dojde k prodloužení cestovní doby pro většinu cestujících, protože jejich cílovou stanicí je ŽST Uherské Hradiště.	Odstavec bude přeformulován. Návrh varianty bez projektu v Os Veselí – Staré Město je projednán s KOVEDem, kdy byl seznámen s důvody takového návrhu. Zhoršení cestovních dob (vůči části spojů současného stavu – některé taktéž úvratí) si je zpracovatel vědom.	ANO
126	Návrh na zřízení nástupišť v záhlaví stanice je z provozního hlediska akceptovatelný pouze v případě, že ve stanici nebude docházet k pravidelnému křižování a nebude tedy z tohoto důvodu docházet k zastavení „navíc“. V případě, že dle návrhového GVD bude ve stanici docházet k pravidelnému křižování, považujeme takové řešení z provozního hlediska za nevhodné a upřednostňujeme řešení s nástupišti u dopravních kolejí.	Právě z tohoto důvodu je nástupiště v záhlaví navrženo pouze v žst. Nezdenice. Ke zmíněné situaci navíc dochází pouze v alternativním modelu GVD jedné varianty.	---
127	Ve stanicích, kde pravidelně dochází, příp. může dojít, ke křižování vlaku zastavujícího s vlakem projíždějícím, je návrh řešení s poloostrovním oboustranným nástupištěm z hlediska bezpečnosti nevhodný. Může se vyskytnout provozní situace, kdy dojde k ohrožení bezpečnosti cestujících vjíždějícím vlakem a to v případě, že zastavující vlak jede ze směru, kdy při vjezdové vlakové cestě musí nejdříve projet přes centrální přechod a až po jeho projetí zastavuje u nástupiště. Přes tento přechod se však mohou pohybovat cestující přicházející na poloostrovní oboustranné nástupiště na tento zastavující vlak. Vlak projíždějící, se kterým tento zastavující Os křižuje, je veden po hlavní koleji sníženou rychlostí. K této provozní situaci může dojít v ŽST Újezdec u L. a ŽST Uherský Ostroh (viz Model GVD S2b-2 v ŽST Újezdec u L., Model S3b-2 a S4b v ŽST Uherský Ostroh).	V žst. Újezdec u Luh. je preferována krátká přestupní vzdálenost mezi pravidelně na sebe navazujícími vlaky. Ke zmíněné situaci navíc dochází pouze v alternativním modelu GVD jedné varianty. V žst. Uherský Ostroh není dostatečně dlouhý prostor pro vnější nástupiště u 2. SK.	NE NE
128	Odb. Dolní Stolařka je kolejově navržena tak, že při výluku 1. traťové koleje v úseku Odb. Dolní Stolařka – ŽST Veselí n.M. nebude možný provoz vlaků linky R13 po spojnici Odb. Dolní Stolařka – Odb. Horní Stolařka v obou směrech. Touto situací se však „Textová část“ nezabývá – nutno navrhnout řešení. S ohledem na dvouhodinový takt linky R13 a rozsah dopravy v úseku Bzenec – Veselí n.M. považujeme za možné přesunutí kolejové spojky pro V=60 km/h před odbočnou výhybku směr Odb. Horní Stolařka. Vlaky linky	Výluku 1. TK předpokládáme současně s výlukou TK spojky Stolařka. Vzhledem k tomu, že zpracovateli není detailně znám výhledový vývoj konstrukce GVD v úseku Brno – Veselí nad Moravou (vyjma zřejmě stabilní trasy Sp), umístil spojku na V = 60 km/h paralelně za účelem možného vykrytí současných vlakových cest na vstupu/výstupu k ŽST Veselí	NE

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne
	R13 budou v úseku Odb. Dolní Stolařka – ŽST Veselí n.M. vedeny obousměrně po 1. traťové koleji. Nutno popsat možný vliv na vlaky jedoucí ve směru Bzenec – Veselí n.M.	nad Moravou. Polohy tras linky S6 zřejmě nebudou shodné se stávajícím stavem, a to v důsledku uvažovaného rozšíření špičkové četnosti Sp, případně výhledově s realizací záměru na elektrizaci. Proto zpracovatel volil větší variabilitu v umístění spojek vůči provoznímu konceptu trati Brno – Veselí nad Moravou a tím vyšší riziko pro relativně nízkou četnost jízd vůči samotné spojce Stolařka. Nicméně připomínku/návrh bereme na vědomí a o finální podobě může být ještě diskutováno.	