

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí n. Moravou Projednání připomínek k dílčímu odevzdání studie
DATUM	5. února 2014, 12:00 – 14:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA, Olšanská 1a, zasedací místnost č. 7
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Andrea Plišková a kol. stf. 205

Po zahájení porady vedoucí projektu **Andrea Plišková** (SUDOP PRAHA) shrnula postup prací a připomínky k dílčímu odevzdání. Následně proběhla diskuze k několika bodům, které vyplynuly z připomínek.

V záznamu jsou uvedeny závěry diskuze.

**Varianty k dalšímu dopracování (S1a, S1b, S2b, S4b, S3b)** – Z doporučení zpracovatele v rámci dílčího odevzdání a ze stanoviska MD v došlých připomínkách k tomuto odevzdání vyplynulo, že v dopracování studie budou dále sledovány varianty S1a, S1b, S2b, S3b a S4b. V rámci technického řešení budou pro porovnání vyčísleny pro tyto varianty investiční náklady pro stejnosměrnou i střídavou trakci (rovněž se zohledněním vlivu bludných proudů), pro celkové hodnocení na úrovni SP je však dostatečné z důvodu téměř shodné finanční náročnosti uvažovat o elektrizaci bez bližší specifikace. V ekonomickém hodnocení budou tyto varianty nicméně vyhodnoceny se zahrnutím cílového stavu v podobě střídavé trakce. Stejnosměrná trakce bude zohledněna v analýze citlivosti na investiční a provozní náklady, včetně nákladů spojených s bludnými proudy apod. Posun místa styku trakčních soustav na 2. koridoru nebude součástí této studie.

**Zastavovací politika linky R13 v oblasti Slovácka** – Na základě připomínek zpracovatel studie (p. Fuksa) prověřil provozní koncept linky R13 v souboru variant S3, případně S4 s důrazem na minimalizaci prodloužení cestovní doby v trase mimo TŽK, tj. pouze se zastavením v Uh. Hradišti a Veselí nad Mor. Zástupce organizátora dopravy Zlínského kraje KOVED (p. Brachtl) upozornil na prodloužení cestovní doby při přetrasování linky R13, což by mohlo zapříčinit odliv cestujících z této linky. Rovněž z pohledu dopravců může toto přetrasování znamenat možné komplikace v obrazech souprav (p. Uhlíř, SŽDC, OŘ Brno). Studie by měla prověřit, jaký vliv bude míst přetrasování linky R13 (p. Pšenička, SŽDC úsek modernizace dráhy) přes Veselí n. Moravou. V přepravní prognóze je třeba zhodnotit, jak se projeví vedení linky skrze hustě osídlené území jádrové oblasti Slovácka. Pro účely zhodnocení přínosů (a záporů) přetrasování linky R13 je vhodné zmapovat přepravní vztahy v oblasti, a tak určit vztahy, kterým by se v případě přetrasování linky prodloužila cestovní doba

**Nesledování variant, které vyžadují pořízení hybridních vozidel** – hybridní vozba se týká z výše uvedených variant k dalšímu zpracování pouze varianty S1a. Varianta S1a je nejméně investičně náročnou variantou s výrazným odstupem vůči variantám následujícím, avšak neobsahující rozsah elektrizace plně pokrývající vozební ramena regionálních linek. Proto je doporučena k dalšímu sledování a v základním návrhu spjata s hybridní vozbou, která je schopna v části své trasy využít dispozic elektrizace a zároveň zajistit obsluhu v celé délce linky bez nutnosti přestupu. Zpracovatel si je plně vědom rizik plynoucích z doporučení na pořízení hybridní vozby, jak z omezené nabídky výrobců, ve své atypičnosti zřejmě omezení oběhové vazby pouze na předmětnou linku a především vyšších pořizovacích nákladů, které budou promítnuty do provozních nákladů v hodnocení varianty S1a. V případě odmítnutí úvah v použití hybridní vozby bude ve variantě elektrizace v úseku Staré Město u U. H. – Újezdec u Luhačovic využívána pouze vlaky R (5 párů).



**ŽST Uherské Hradiště** – Technické řešení žst. Uherské Hradiště nebude a priori omezeno na pozemky dráhy. Ve studii bude navrženo takové řešení, které odpovídá předpokládaným budoucím potřebám i významu této stanice v železniční síti. Přednostně proto bude sledována varianta s ostrovním nástupištěm a podchodem.

**Délky nástupních hran** – Délky nástupních hran budou navrženy na nejdelší předpokládané zastavující vlaky v navrženém provozním konceptu pro roky 2023+, tzn. **v místech zastavení vlaků R délky 180 m** (Uherské Hradiště, Uherský Brod, Luhačovice, Veselí nad Moravou, Strážnice – var. S4, případně další v úseku Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou dle zastavovací koncepce). **V úsecích za Uherským Hradištěm vyjma výše jmenovaná místa zastavení vlaků R je navrhována délka nástupišť 90 m**, odpovídající tříčlankové jednotce výhledové vozby, a to ve variantách založených na předpokladu spojování/rozpojování Sp/Os v Uherském Hradišti. V Bojkovicích městě resp. Bojkovicích je navrženo rozlomení dnešního uceleného ramene Os s cílem ve zefektivnění oběhové činnosti náležitostí a respektu v odlišnosti úseků z pohledu nároků na přepravní kapacitu vozidel. **V úseku Bojkovice město (mimo) – Bylnice** lze očekávat primárně provoz maximálně dvoučlankového vozidla (jednotky), tzn. **s využitím délek nástupišť do 60 m**. Tomu by však zásadně odporoval stávající stav, kdy ráno ve směru Vlárský průsmyk – Brno a v podvečer ve směru opačném jsou provozovány přímé Sp vlaky jednotné vozby, přepravně dimenzované na potřeby v celé trase, tzn. do 4 vozů klasické stavby. Ve výhledovém provozním konceptu není s přímou vozbou uvedených vlaků již uvažováno a spojení je zajišťováno přestupní vazbou v Uherském Hradišti.

**Zahájení stavby 2023** – Na základě stanoviska SŽDC OPS, které bere v úvahu realizaci předchozích staveb DOZ na řešených úsecích, bude ve studii uvažováno se zahájením výstavby v roce 2023. Uvedený rok byl součástí dílčího odevzdání a v připomínkách nebyl rozporován. Vzhledem k tomu, že řešené stavby nejsou zahrnuty v žádných koncepčních materiálech MD (Dopravní sektorové strategie 2, Indikativní seznam velkých projektů - navržené stavby pro OPD 2) ve střednědobém horizontu, lze tento horizont považovat za relevantní. Doba hodnocení bude 30 let (výstavba + provoz), vzhledem k možnosti realizace uceleného úseku v období 3 let ve všech variantách. Tímto úsekem je Staré Město u U. H. – Luhačovice.

**Železniční přejezdy** – Vzhledem k vysokému počtu přejezdů (cca 120) nebudou všechny přejezdy řešeny detailně se zákresem do situace. V rámci studie budou navržena (a do investičních nákladů započítána) nezbytná opatření, přičemž budou využita úlevová ustanovení v normách obsažená.

**Zaznamenali: Andrea Plišková a kol. stř. 205**

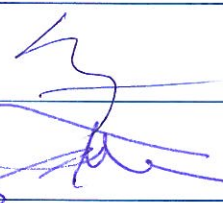
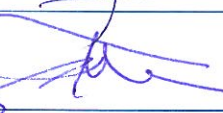


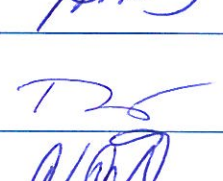
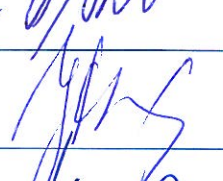
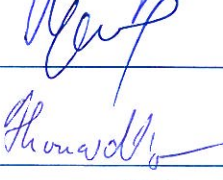


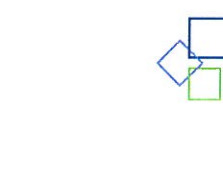
Příloha:

1. Prezenční listina
2. Prezentace
3. Připomínky s reakcí zpracovatele





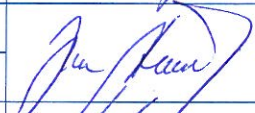






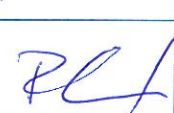


# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP trati Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí n. Moravou Projednání studie
DATUM	5. února 2014, 12:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA Olšanská 1a, zasedací místnost č. 7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Igor KOKOVAN	SŽDC so. SSV	424 982 352 kokovan@szdc.cz	
Pavel TISKMAN	SUDOP PRAHA	267 094 175 pavel.tiskman@sudop.cz	
Jiří Šipr	SUDOP Brno galsko	604 88 1038 jsipr@sudop-brno.cz	
Zdeněk Olšan	SUDOP Brno		
RUDOLF UHLÍŘ	SŽDC, s.o. ČR KRNVO	980 621 004 UHLIR@SZDC.CZ	
ALBÍN SERVIT	SŽDC, s.o. ČR PRAHA 012	972 646 212 servit@szdc.cz	
PAVEL DORNICÁK	SŽDC, s.o. ČR OLŠANSKÁ	724 338 914 dornicak@szdc.cz	
PAVEL ŘÍHA	SŽDC, s.o. ČR 012	942 320 863 hloa@szdc.cz	
PIROSLAV HLADÝ	FRAN CONSULT STŘ. OLŠANSKÁ	739 913 005 PIROSLAV.HLADY@101.CZ	
JIRÍ VYCHODIL	FRAN CONSULT Olšanská	724 236 147 jiri.vychodil@velkabystrice.cz	
Leos Hromádka	MD 0520	225 131 444 leos.hromadko@mdcr.cz	
ALENA HEINIČOVÁ	SŽDC, mělník	HENICOVA@SZDC.CZ	
PETR PŠENIČKA	SŽDC JSEK MODERNIZACE DRAH	725 115 888 psenicka@szdc.cz	
JAN ILÍK	MD 0130	225 131 035 jan.ilik@mdcr.cz	





JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARTIN FARBIÁK	KORDIS JMK	532 199 815 mfarbiak@kordis-jmk.cz	
JIRÍ MICHALICA	SZDC GR-06	601 36 710 MICHALICA@SZDC.CZ	
Jan Křemen	SZDC GR 026	602 162 740 kremen@szdc.cz	
VLADIMÍR KUDYN	SZDC GR 014	419 924 747 kudyn@szdc.cz	
KAREL DALEŠICKÝ	GR SZDC - 014	606 024 299 dalesicks@szdc.cz	
PAŤLA NOVOTNÝ	ATEHER T-PLAN	603 716 088 p.novotny@t-plan.cz	
Jan Šnopsch	ML ČR, O/AO	25 121 170 jan.snopsch@mlcr.cz	
FRANŠJEK BRACHLE	HOVED) 25	733 512 096 brachle@hoved.cz	
PAVEL KAVAN	ZK DOP	731 555 227 pavel.kavancr-zkdsty.cz	
ANDREA PLISKOVA	SUDOP PRAHA	267 094 309 andrea.pliskova@sudop.cz	
MATEJ MAREŠ	SUDOP PRAHA	267 094 309 matej.mares@sudop.cz	
David FUKSA	SUDOP Praha a.s.	267 094 174 david.fuksa@sudop.cz	

## Připomínky k projednání



- varianty k dalšímu dopracování (S1a, S1b, S2b, S4b, S3b)
- zastavovací politika linky R13 v oblasti Slovácka
- nesledování variant, které vyžadují pořízení hybridních vozidel
- ŽST Uherské Hradiště
- délky nástupních hran
  
- zahájení stavby 2023
- železniční přejezdy

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
<b>SŽDC SSV</b>			
1	Je proto nutno předložit varianty stavby nejen pouze definované zadáním ale další varianty zohledňující etapizaci stavby, časově (termínové) možnosti realizace a zahojování provozu v elektrické trakci. Předložit varianty z hlediska různého stupně atraktivity železnice pro cestující a jejího zvyšování.	Zpracovatel v dílčím odevzdání studie proveditelnosti doporučil varianty, které podle jeho názoru je vhodné a smysluplné sledovat.	NE
2	Studie musí jako výstup obsahovat podmínky, podle kterých má pokračovat příprava stavby z hlediska dodržení legislativy a přitom dosažení nejkratších lhůt přípravy a pro ukončení realizace. Proto je třeba předložit časovou rozvahu postupu akce z hlediska lhůt daných legislativou, splnění kroků nutných k získání platného územního rozhodnutí a postupů, bez kterých je to obtížné až nemožné. Jde o veřejnou prospěšnost stavby (v ZÚR), proces EIA a další.	Začátek realizace je stanoven na rok 2023, což by měla být dostatečně dlouhá doba i pro standardní průběh přípravy. Stavba není ani součástí žádného z koncepčních materiálů, který řeší stavby ve střednědobém horizontu.	NE
3	Atraktivita spočívá ve spokojenosti cestujících, kterou podporuje spolehlivost (dodržování jízdního řádu), ceně a rozsahu placené služby (fungování integrovaného systému) a pohodlí tedy volbě vozidel a jednoduchosti přestupů (hrana/hrana) mezi pokud možno více druhy dopravy. K linkování je třeba předložit objednatelům varianty, případně etapy, s linkami respektujícími strukturu železniční sítě a podporující integrované systémy. Počítat variantně s připuštěním přestupů na styku soustav, nebo na styku tratí především různé kategorie. Návrhy variant byly zhotoviteli zaslány ve vyjádření k poradám a některé jsou v zápisech uvedeny.	Atraktivita spočívá také v odstranění zbytečných přestupů, respektive návrhu linek podle přepravní poptávky a úpravám železniční sítě tak, aby mohla železniční doprava plnit svoji úlohu páteřního dopravního systému v rámci IDS.	NE
4	Technické otázky je třeba řešit tak, aby bylo možno stanovit spolehlivý a dostatečný rámec pro veřejnou prospěšnost stavby. To znamená stanovit místa, kde bude stavba na cizích pozemcích z titulu nové (druhé) koleje, úprav zhlaví, budování trakčního vedení a napájecích linek, kabelizace a znát místa, kde mohou být řešena mimoúrovňová křížení, zohlednit komplexní rozsah předelektrizačních úprav. Úplný rámec akce je třeba stanovit, i přestože jako nejlépe proveditelná může vyjít úprava mezi Starým	Podle informací z KÚ Zlínského kraje je veřejná prospěšnost zakreslována do situací v měřítku 1:100 000 a v případě železničních tratí 60 m od osy koleje, což je pro řešenou stavbu dostatečný prostor, výjimku můžou tvořit pouze napájecí linky trakčního vedení. Mimoúrovňová křížení nejsou v rámci studie navrhována. V grafikonu je dostatečný prostor pro jeden pár manipulačních vlaků, aniž by jeho trasa byla zakreslena.	NE

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
	Městem u Uherského Hradiště a Luhačovicemi. Zavedením integrace veřejné dopravy může být zvýšena poptávka a objednávka vlaků i na dalších úsecích tratí. Ohled je třeba brát i na nákladní dopravu a navrhnout pro ni vhodné trasy v grafikonu.		
5	V podrobnostech je třeba řešit potřebu druhé koleje mezi Uherským Hradištěm a Kunovicemi. Provoz v žst. Staré Město u Uherského Hradiště z hlediska variant a také etap při styku elektrizačních soustav, zvážit varianty s minimem úprav i s připuštěním přestupů.	Potřeba druhé koleje mezi Uh. Hradištěm a Kunovicemi se neprokázala. Připuštění přestupů ve St. Městě u Uh. Hradiště zpracovatel nedoporučuje. Styk trakčních soustav v případě volby střídavé trakce bude umístěn v mezistaničním úseku, nikoli ve stanici.	NE
6	Závěrem je tedy konstatováno, že zhotovitel má navrhnout a předložit k posouzení složkám SŽDC, s.o. i varianty zmiňované na jednáních a poradách a ze stanovisek z tohoto projednání.	Zpracovatel si je vědom pouze dvou navrhovaných variant, a sice obnovy zrušené tratě ve Starém Městě a umístění styku trakčních soustav v žst. Staré Město u Uh. Hradiště. Obě zmíněné varianty zpracovatel zhodnotil a opustil, protože se neprokázala jejich výhodnost oproti variantám základním.	NE
<b>SŽDC OŘ OLM</b>			
1	TZ str.38 se uvádí dl. nástupiště ONV lázně 180 m, skutečnost je 130 m; zast. Kunovice zast.se uvádí dl. nástupiště 76 m, skutečnost je 203 m	Bude opraveno	ANO
2	str.58 přejezdy 2,917 a 3,556 je mylně uvedeno zabezpečení přejezdů pouze výstražným křížem, tyto přejezdy jsou po rekonstrukce a zabezpečeny PZS	Bude prověřeno. Nesoulad je způsoben rozdílností podkladů.	ANO
3	str.58 přejezdy 125,267, 126,615, 127,184 a 127,637 prošli 2013 rekonstrukcí a ve studii se uvažuje s jejich výměnou protože nevyhovují?	Bude prověřeno. Nesoulad je způsoben rozdílností podkladů.	ANO
4	změny konfigurace kolejiště je potřebné projednat s odborem základního řízení provozu	Konstatování	
5	str.67 - v žst. Bojkovice by se mělo uvažovat s rekonstrukcí Nezdenického zhlaví, které rekonstrukcí neproběhlo	Bude doplněno	ANO
6	str.70 v žst. Slavičín a Bohuslavice se uvažuje s dl. nástupiště 90 m. v rámci připravované stavby DOZ se uvažuje s dl.140 a 160 m. nutno prověřit i u dalších stanic a zastávek s odborem základního řízení provozu.	Délka nástupišť je stanovena na délku nejdelšího předpokládaného vlaku v navrženém provozním konceptu (2023+), což je v tomto úseku 90 m.	NE

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
	Dále se uvažuje v žst. Bojkovice s 2 dopravním a 1 manipulační kolejí, v rámci připravované DOZ je projednáván jiný návrh.	Dvě dopravní koleje jsou s ohledem na předpokládaný provoz podle zpracovatele dostatečné.	NE
7	Při provádění statickém přepočtu mostních objektů (zvýšení traťové třídy zatížení nebo rychlosti) bude u masivních mostů provedena diagnostika stavu výztuže.	Bude součástí navazujícího stupně dokumentace	NE
8	U stejnosměrné trakce jsou bludnými proudy nejvíc ohroženy masivní objekty s měkkou nebo i tvrdou výztuží. Pokud nedojde k přestavbě těchto objektů, bude nutné po určitém časovém období od zavedení provozu stejnosměrné trakce provést opětovnou diagnostiku stavu výztuže	Bude součástí navazujícího stupně dokumentace	NE
<b>SŽDC OŘ Brno</b>			
1	OŘ Brno – SBBH (vypracoval pí. Bábíková B. tel.: 602 563 722) - SBBH souhlasí s podmínkou: Z předložené studie se na jednotlivých úsecích stavby v působení OŘ Brno, /Veselí-Rohatec, Veselí -Bzenec / jedná o nahrazování kabelových rozvodů, obnova žel. svršku a spodku, zab.zař. Stavba se stavebně nedotkne objektů ve správě SBBH. Dotčeny mohou být sítě ve správě SBBH. Z tohoto důvodu požadujeme před započítáním prací požádat o vytýčení sítí správce SBBH./Bábíková 602563722/.	Bude součástí navazujícího stupně dokumentace	NE
2	OŘ Brno – SMT (vypracoval Ing. Vlasák V. tel.: 602 571 650) - Navržená studie se týká mostních objektů v naší správě na TÚ 2302, 2391 a 2411, problematika mostních objektů však není detailněji řešena. Studie nestanovuje konkrétní návrhové parametry řešených tratí (např. průjezdný průřez, dovolené traťové třídy zatížení, atd...), pouze v úseku Rohatec - Sudoměřice počítá se zvýšením únosnosti a úpravou žel. mostů, ovšem bez konkrétních požadavků. Obecně lze z hlediska mostních objektů v naší správě s návrhy na zvýšení rychlostí v jednotlivých traťových úsecích souhlasit, upozorňujeme však, že již v současnosti nejsou na některých mostech splněny požadavky normy ČSN 73 6201 na volný mostní průřez (jedná se především o objekty na TÚ 2302, kde je osová vzdálenost kolejí větší než normou požadovaná) a bude tak třeba	Bude uvedeno v dalším odevzdání.	ANO



Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
	počítat minimálně s prostorovou úpravou kolejí.		
3	<p><u>OŘ Brno – ST Břeclav</u> – (vypracoval Ing. Jagošová M. tel. 725 821 825) - ST Břeclav nesouhlasí s navrženou konečnou úpravou kolejí v žst. Sudoměřice. Jak uvádí studie, je v této žst. nadále plánované křižování osobních vlaků. Redukcí na dvě staniční koleje nebude tedy možné odstavení kolejových vozidel údržby v traťových úsecích Rohatec - Sudoměřice - Strážnice. Tím by se velmi zkomplikovala veškerá údržba předmětných traťových úseků.</p> <p>Doporučujeme projednat kolejové uspořádání žst. Strážnice také z hlediska nákladní dopravy a to nejen s ČD Cargo a.s., ale i se soukromými dopravci (BF Logistic).</p> <p>Dále je v žst. Strážnice navrženo poloostrovního nástupiště mezi 1 a 3 kolejí s centrálním přechodem, přes kolej č. 3. V tom případě může být kolej č. 3 pojížděna rychlostí max. 50 km/hod - viz ČSN 734959, kap.5.</p>	<p>Odstavení vozidel údržby je možné na nevyužívané trati směr Skalica na Slovensku.</p> <p>Zpracovatel bere na vědomí.</p> <p>Kolej je v místě centrálního přechodu pojížděna rychlostí 50 km/h, nicméně vjezd ze směru Sudoměřice je možný rychlostí 60 km/h, neboť vlaková cesta končí před centrálním přechodem.</p>	<p>NE</p> <p>NE</p>
4	<p><u>OŘ Brno – ÚŘP</u> – (vypracoval Ing. Mgr. Černý A. tel.: 602 739 131) – Doporučujeme v souvislosti s chystanou akcí vyhodnotit vliv předpokládaných postradatelností na předmětných tratích.</p> <p>V rámci realizace jednosystémového stavu se přikláníme k popsaným variantám v bodě 2.5.1, které počítají s vybudováním střídavé trakční napájecí soustavy.</p>	<p>Zpracovatel bere na vědomí.</p> <p>Zpracovatel bere na vědomí.</p>	
<b>SŽDC OST</b>			
1	<p><u>Část A. Textová část</u></p> <p>V dokumentaci nedoporučujeme používat pojmy „sudé“ a „liché“ zhlaví, především vzhledem k několika změnám směru staničení v řešené oblasti je toho označení matoucí.</p>	Bude upraveno	ANO
2	<p><u>kapitola 2.3 Projektové varianty</u></p> <p>Do střídavé varianty elektrizace doporučujeme zahrnout také přepnutí ŽST Staré Město u Uh. Hradiště, úseku Nedakonice – Staré Město u Uh. Hradiště na 25 kV 50 Hz a přemístění místa styku trakčních soustav do mezistaničního úseku Staré Město u Uh. Hradiště – Huštěnovice.</p>	Výše uvedené doporučení není možno jednoduchým způsobem zajistit. Studie obsahuje vysvětlení, proč přemístění místa styku z Nedakonice do mezistaničního úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Huštěnovice je technicky velmi obtížně realizovatelné a je vzhledem k elektrizaci dalších	Je třeba projednat

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
		<p>odbočných tratí Otrokovice – Zlín a Hulín – Kojetín neefektivní. Na hlavní výkonově velmi zatížení tratí Břeclav – Přerov, není možno zřídit místo styku trakčních napájecích soustav, aniž by v místě styku byla umístěna kombinovaná napájecí stanice, jak tomu je například v žst. Nedakonice. Příčinou tohoto požadavku je velké proudové zatížení trakčního vedení v případě stejnoměrné soustavy 3kV, které vyvolává potřebu oboustranného napájení trakčního odběru, což je rozdíl oproti střídavé soustavě, která je vždy napájena jednostranně tj. z jedné napájecí stanice. Měničny na velmi zatížených tratích vždy pracují v paralelním chodu tedy tzv. „Do sebe“. Měničny se chovají jako dvě baterie, které když se propojí paralelně, tak se zvětší jejich proudová kapacita. S ohledem na uvažované elektrizace odbočných tratích je výhodnější, posunout místo styku napájecích soustav do Otrokovic nebo raději až do Říkovic. Vybudování nové kombinované napájecí stanice v mezistaničním úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Huštěnovice nepřipadá z finančních důvodů v úvahu (investiční náklady by činily cca 300 mil. Kč), nehledě na to, že není jisté, zda by se podařilo vybudovat k nové kombinované napájecí stanici přípojku venkovního vedení 110kV. Jediným technicky přijatelným řešením, které by zajistilo zřízení styku napájecích soustav v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Huštěnovice, by bylo vybudovat nové napájecí vedení z napájecí stanice Nedakonice až do nového styku soustav tj. v délce cca 8km, které by bylo dimenzováno na plný výkon měničny. Tímto způsobem by bylo zajištěno oboustranné napájení trakčních odběrů v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Otrokovice. V takovém případě by střídavé napájecí vedení v úseku Nedakonice – Staré Město u Uherského Hradiště, které je předmětem studie proveditelnosti, nebylo nutno realizovat, protože úsek Nedakonice – Staré Město by byl provozován střídavou napájecí soustavou. V železniční stanici</p>	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
		Staré Město u Uherského Hradiště bude nutno upravit stávající zabezpečovací zařízení vzhledem k tomu, že není konstruováno na provoz střídavou trakční soustavou 25kV, 50Hz.	
3	V kapitole <i>Zabezpečovací zařízení</i> doplnit přenos kódu VZ u TZZ typu AH i AB. Zavedení přenosu kódu VZ doporučujeme i s ohledem na požadavky k jednotlivým variantám SP v uceleném úseku Rohatec (Bzenecká spojka) – Veselí n. Moravou – Kunovice – Staré Město u Uh. Hradiště.	V kapitole Zabezpečovací zařízení se doplní přenos kódu VZ u TZZ typu AH i AB podle požadovaného rozsahu.	ANO
4	<b>kapitola 2.3.1 Varianta „S1a“ – St. Město u Uh. Hradiště – Luhačovice</b>  Mezistaniční úsek Staré Město u Uh. Hradiště – Uh. Hradiště požadujeme rozdělit na dva prostorové oddíly (platí pro všechny varianty SP).	Bude-li to potřeba, bude doplněno.	ANO
5	Ve všech variantách doporučujeme v ŽST Uherské Hradiště vybudovat nástupištní hranu i u 5. SK a jako podvariantu uvažovat s vybudováním podchodu.	5. SK je primárně koncipována jako kolej pro nákladní vlaky, navíc zřízení nástupiště u ní vyžaduje zábor cizích pozemků. V případě podvarianty s podchodem budou ve stanici k dispozici pouze 3 dopravní koleje (nebo bude nutný zábor cizích pozemků)	NE  NE
6	<b>kapitola 2.3.3 Varianta „c“ – „S1a“ + „b“ + Bojkovice město – Pitín</b>  Není zřejmé, proč je v nové ŽST Pitín budováno nástupiště v délce 180 m, v dopravně se nepočítá se zastavováním vlaků dálkové dopravy. V případě zřízení nové dopravní Pitín doporučujeme vybudovat ve stanici dvě průjezdné koleje.	Správně má být 170m bude opraveno  Zpracovatel bere na vědomí.	ANO
7	<b>kapitola 2.3.4 Varianta „d“ – „S1a“ + „b“ + „c“ + Pitín – Bylnice</b>  Není doložena potřeba zdvoukolejnění v úseku Popovice u Uh. Hradiště – Hradčovice ve variantách S3d a S4d. Minimálně do dalšího stupně SP požadujeme doplnit výhledový model GVD, ze kterého bude potřeba zdvoukolejnění v uvedeném úseku zřejmá.	Bude součástí následujícího odevzdání dokumentace, včetně dokladu v modelovém GVD.	ANO
8	<b>kapitola 2.3.5 Varianta „S2“ – Kunovice – Veselí nad Moravou</b>  Vzhledem k příznivým směrovým poměrům požadujeme rychlost v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou zvýšit alespoň na 120 km/h. Rychlost 100 km/h je v uvedeném úseku již ve stávajícím stavu, ponechání stávající rychlosti nepovažujeme za žádoucí. Není doložena potřeba zdvoukolejnění v úseku Ostrožská Nová Ves – Kunovice ve variantách S3 a S4. Minimálně do dalšího stupně SP požadujeme doplnit výhledový model GVD, ze kterého bude potřeba zdvoukolejnění v uvedeném úseku zřejmá.	Rychlost 100 km/h je dostačující v případě čteného zastavování rychlíků. V případě zastavování pouze ve Veselí n/M a Uh. Hradišti je zvýšení rychlosti možné, ale pouze v úseku Uherský Ostroh – Kunovice (- Uh. Hradiště) a za předpokladu prodloužení zábrzdné vzdálenosti a vybavení trati TZZ s přenosem kódu VZ. Potřeba zdvoukolejnění je stále prověřována. Zpracovatel si je vědom náročností případného zdvoukolejnění a snaží se proto rozsah minimalizovat. Navržený rozsah vychází z provozního konceptu s vlaky kategorie Os, Sp a R v řešeném úseku. Výhledový model GVD bude součástí dalšího odevzdání	ANO  ANO
9	<b>kapitola 2.3.6 Varianta „S3“ – „S2“ – Veselí nad Moravou – Nová spojka tratí 330 a 340</b>  Na nové spojení doporučujeme sledovat rychlost 120 km/h, včetně jejího zapojení do tratí 330 a 340 na odb. Horní a Dolní Stolařka rychlostí 120 km/h z důvodu minimalizace pravděpodobných kolizí s trasami vlaků na II. TŽK.	Zpracovatel bere na vědomí.	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
10	<p><b>kapitola 2.3.7 Varianta „S4“ – „S2“ – Veselí nad Moravou – Rohatec</b></p> <p>Vzhledem k příznivým směrovým poměrům požadujeme rychlost v úseku Rohatec – Veselí nad Moravou zvýšit alespoň na 120 km/h, včetně prověření možnosti lokálních přeložek v místech největších propadů traťové rychlosti.</p>	<p>V úseku Rohatec – Sudoměřice n/M je možné (a účelné) zvýšit traťovou rychlost maximálně na 70 km/h.</p> <p>V úseku Sudoměřice n/M – Strážnice je v rámci stávající osy možné zvýšení rychlosti na 90, resp. 100 km/h s lokálními propady. Požadavek na zvýšení rychlosti na 120 km/h by znamenal přeložky 18 z 26 stávajících oblouků o stávající souhrnné délce 5,042 km.</p> <p>Zpracovatel navrhuje nejprve ekonomicky prověřit variantu zvyšování rychlosti v ose a teprve v případě výrazně kladného výsledku navrhopvat přeložky.</p>	NE
11	<p><b>kapitola 2.6 Harmonogram realizace</b></p> <p>V harmonogramu 103 doporučujeme zprovoznění úseku Kunovice – Veselí n. Moravou – Rohatec (– Bzenecká spojka) v jednom roce (2027).</p>	Uvedené by znamenalo rekonstrukci a elektrizaci cca 50 km trati (včetně stanice Veselí n/M) ve dvou letech, což zpracovatel považuje za optimistický výhled a raději ponechává určitou časovou rezervu.	NE
12	<p><b>kapitola 4 Shrnutí a doporučení dalšího postupu</b></p> <p>K dalšímu sledování doporučujeme pouze varianty <b>S1b</b> a <b>S4b</b> a prozatím neopouštět ani variantu s Bzeneckou spojkou (<b>S3d</b>). Ukončení elektrizace v Újezdci u Luhačovic, resp. v Luhačovicích je z hlediska provozního konceptu nevhodné (závislou trakci lze zajistit pouze vozbu 5 párů vlaků v relaci Praha – Luhačovice). Stejně tak nepovažujeme za vhodné ukončení elektrizace ve Veselí nad Moravou, kdy není umožněno přetrasování rychlíkové linky R13 přes Veselí nad Moravou, což považujeme za jeden z hlavních přínosů elektrizace trati v této oblasti.</p>	S připomínkou lze souhlasit jen částečně. Soubory variant S1 a S2 nejsou primárně určeny k přetrasování linky R13, k tomu směřují svým rozsahem elektrizace soubory variant S3 a S4. Doporučení S1b může být doporučena za předpokladu, že z pohledu přepravních proudů bude upřednostněna vozba přímá ve směru Otrokovice – Bojkovice a opomíjena přímá vozba srovnatelného přepravního proudu ve směru Otrokovice – Veselí nad Moravou. Proto byla doporučena vzhledem k jednotě vozby buď varianta S1a, nebo S2b.	NE
13	<p><b>Část B. Výkresová část</b></p> <p><b>příloha 2.2.2 Situace navrhovaného stavu úsek Uherský Brod – Luhačovice</b></p> <p>Není zřejmý důvod rychlostního omezení přes ŽST Újezdec u Luhačovic na 50 km/h (podle schématu navrhovaného stavu stanice v části A.1 <i>Textová část</i>, je rychlost přes stanici 100 km/h).</p>	Bude opraveno	ANO
14	<p><b>Přílohy – Linková schémata</b></p> <p>V linkových schématech jsou u některých linek patrně chybně uvedeny počty vlaků. Např. na lince Sp Zlín střed – Bojkovice – Bylnice je v jejím dílčím úseku předpokládán interval 60/120 minut při celkovém počtu 20 párů vlaků za den, což by znamenalo, že linka je v provozu cca v čase 4:00 – 23:00 při stálém hodinovém intervalu (bez sedla). S intervalem 120 minut je tedy počítáno pouze o víkendech?</p>	Bude opraveno – v případě nesnížení návrhového počtu páru spojů ze strany přepravní prognózy bude interval upraven na 60/60 min.	ANO
15	<p><b>Obecně</b></p> <p>V rámci SP požadujeme rovněž prověřit možnost posunu nevhodně umístěných zastávek blíže k obcím.</p>	Posun stávajících zastávek je prověřován.	NE



Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
16	Minimálně u všech dále sledovaných variant požadujeme dopracování výhledových GVD.	Modelový GVD bude k dále posuzovaným variantám součástí následujícího odevzdání.	ANO
17	<p>Ve všech variantách počítajících s elektrizací tratě až do Rohatce je nutné počítat i s kolejovými úpravami samotné ŽST Rohatec. Vzhledem k rychlostnímu omezení ve směrovém oblouku na sudoměřickém záhlaví stanice (prozatím navržena stávající rychlost 50 km/h, která bude, doufám, v dalším zpracování zvýšena) lze při průjezdu vlaku ve směru Břeclav - Rohatec - Strážnice počítat na břeclavském zhlaví s jízdou přímým směrem traťovou rychlostí na 1.SK a teprve na přerovsko-sudoměřickém zhlaví s jízdou do odbočky směr Sudoměřice (totéž v opačném směru). To však vyvolává nutnou změnu konfigurace přerovsko-sudoměřického zhlaví, protože v uvedeném směru (z 1. SK na traťovou kolej do Sudoměřic) je rychlost pouze 40 km/h, což je pro pravidelné využití zcela nevyhovující. Přerovsko-sudoměřické zhlaví ŽST Rohatec tedy požadujeme upravit tak, aby při jízdě z 1. SK směr Sudoměřice a od Sudoměřic na 2. SK byla rychlost odpovídající alespoň rychlostnímu omezení ve směrovém oblouku na sudoměřickém záhlaví stanice.</p> <p>Ze stejného důvodu požadujeme prověřit také úpravu břeclavsko-hradištského zhlaví ve Starém Městě tak, aby do/od Uh. Hradiště z/na 1. a 2. SK byla rychlost alespoň 60 km/h.</p>	V dosavadním odevzdání výhledový stav ŽST Rohatec a Staré Město u U. H. nebyl, avšak do dalšího odevzdání je s dokladem tamní situace počítáno, včetně obdobných úprav uvedených v připomínce – tzn. se zvýšením rychlosti v odbočném směru výhybek do souladu s rychlostí v navazujícím úseku.	ANO

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
<b>SŽDC OAE</b>			
1	<p><b>Rozmístění trakčních napájecích stanic za dodržení platných norem:</b></p> <p>Norma ČSN 33 3505 ed. 2 Základní požadavky na trakční napájecí a spínací stanice</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>rozmístění a stavební dispozice trakčních napájecích stanic se musí provádět podle energetických výpočtů a musí být brán zřetel na předpokládaný objem dopravy v desátém roce provozu;</li> <li>trakční napájecí stanice se situuje tak, aby zpětné trakční vedení bylo připojováno ke zpětnému kolejnicovému vedení mimo oblast železniční nebo seřadovací stanice a mimo výhybek;</li> <li>v případě, že trakční napájecí stanici je nutno umístit v místě, kde dochází k větvení elektrizovaných tratí, musí být zpětné vedení připojeno před rozvětvením tratí;</li> <li>je třeba brát zřetel na polohu energetického vedení vn a umístění rozvoden vn, popř. energetického vedení vn;</li> <li>transformátory trakční transformovny musí být připojeny na trojfázovou soustavu cyklicky k dodržení předepsané napěťové nesymetrie nebo na základě dohody mezi provozovatelem a dodavatelem elektrické energie;</li> <li>musí být vyhodnoceny poměry v uvažovaném místě výstavby trakční napájecí stanice a zvaženy možnosti využití stávajícího zařízení, jako jsou např. komunikace, vlečky, popř. možnosti dalšího využití stávajících inženýrských sítí apod.;</li> <li>je nutné brát zřetel na výhledové napájení odbočných tratí při jejich elektrizaci;</li> </ul> <p>musí být vyhodnoceny energetické poměry, zkratové i napěťové, poměry v trolejovém vedení při běžném i mimořádném způsobu napájení (např. ze sousední napájecí stanice) tak, aby i za výluky jedné trakční napájecí stanice mohlo být zajištěno napájení s minimálně omezujícími účinky;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>spínací stanice je nutno situovat do míst zajišťujících zvýšení výkonnosti a propustnosti elektrizovaných tratí v závislosti na snížení energetických ztrát a úbytku napětí v trakčním vedení;</li> <li>podpůrné trakční měnlmy situovat do míst požadovaného zvýšení výkonu a spolehlivosti pevných trakčních zařízení buď jako samostatný celek, nebo jako doplněk stávající spínací stanice.</li> </ul>	<p>Přípomínky, které jsou součástí výše uvedené kapitoly, bere projektant na vědomí, přičemž je toho názoru, že obecné zásady platné pro rozmísťování napájecích stanic, které přípomínky obsahuje projektová dokumentace respektuje. Stanovisko OAE však kromě obecných zásad obsahuje i přípomínky, které vzhledem k podrobnostem, které řeší, není možno zapracovat do studie proveditelnosti, ale až do dalších stupňů projektové dokumentace.</p>	NE
2	<p><b>Zpětné proudy, bludné proudy, styk obou trakčních soustav AC s DC</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>V tomto směru je DC trakční napájecí soustava oproti soustavě AC napájení podstatně problematictější 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 nelineiových) proti korozi bludnými proudy je u DC soustavy technicky a cenově náročnější.</li> <li>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.</li> </ul>	<p>Negativních účinků bludných proudů stejnosměrné trakční napájecí soustavy si je projektant velmi dobře vědom a proto na tento fenomén v projektové dokumentaci důrazně v několika kapitolách upozornil a doporučil, aby při výběru trakční napájecí soustavy, bylo kritérium negativních účinků bludných proudů považováno za zcela zásadní nevýhodu stejnosměrné trakční napájecí soustavy 3kV. Tuto nevýhodu bude možno vyvážit pouze nějakou velkou výhodou soustavy 3kV ss, kterou však projektant v případě jejího nasazení na tratích uvažovaných k elektrizaci v rámci této studie nevidí.</p>	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
3	<p><b>Zabezpečovací zařízení</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>V případě použití trakční soustavy 25 kV, 50 Hz pro elektrizaci dotčené tratě a zařízení 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.</li> <li>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 zapracovat taktéž úpravu systému ERTMS/ETCS (pro variantu S3 zapracování nové odbočky a vstupy/výstupy do/z oblasti ERTMS/ETCS, pro variantu S4 úpravu kolejíste žst. Rohatec).</li> <li>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.</li> <li>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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na styku soustavy AC trakce 25 kV, 50Hz a DC trakce 3kV se zahrne do posouzení kabelizace do vzdálenosti 5 km od místa styku. Protože ve studii nejsou k dispozici výpočty vlivů trakce 25 kV, 50 Hz, navrhne se výměna kabelizace v okruhu 5 km od místa styku všech kabelů staničního zabezpečovacího zařízení delších než 500 m a u traťového zabezpečovacího zařízení všech kabelů, neboť norma ČSN 34 2040 ed.2 požaduje provést výpočty vlivů na kabely SZZ delší než 500 m a pro všechny kabely TZZ a DOZ.</li> <li>Bude doplněna úprava systému ERTMS/ETCS pro novou odbočku z tratě Přerov – Břeclav v úseku Moravský Písek – Bzenec-Přívov a v žst. Rohatec.</li> <li>Napájení zabezpečovacího zařízení musí vyhovovat požadavkům TNŽ 34 2600, TNŽ 34 2620 a ve smyslu důležitosti podle ČSN 37 6605. Jednou z možností je napájení ze dvou el.přípojek, z nichž jedna je z trakční soustavy 25 kV, 50 Hz. Samozřejmě, že počáteční náklady na zdroj zab.zař. jsou v tomto případě vyšší, ale z hlediska provozu je toto řešení levnější, neboť energie dodávaná z TV je levnější než energie dodávaná z distribuční soustavy E.ON.</li> <li>V současné době nelze opravdu vyloučit, že bude vznesen požadavek na vybudování systému ERTMS/ETCS a GSM-R i na řešených tratích. Na tuto skutečnost by bylo vhodné ve studii alespoň upozornit. Bude doplněn text.</li> </ul>	<p>ANO</p> <p>ANO</p> <p>ANO</p>

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
4	<p><b>Typizované vybavení stanic, zastávek a traťových úseků sdělovacím zařízením.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paušální náhradu všech sdělovacích zařízení dodávaných ve stavbách DOZ I a DOZ II s předpokládanou realizací v roce 2015 nepovažujeme za efektivní, a to ani po ukončení ekonomické životnosti těchto zařízení. Bude se jednat o nová zařízení podle současně platných standardů SŽDC, kde není důvod je neprovozovat i po ukončení jejich ekonomické životnosti. Obzvláště negativní je z tohoto pohledu náhrada kabelizací provedených ve stavbách DOZ I a DOZ II (zmařené investice).</li> <li>• Použití přenosového zařízení na bázi paketové komunikace (bez technologie SDH) bylo ze strany O14 připomínkováno již pro stavby DOZ I a DOZ II.</li> <li>• S ohledem na dobu realizace nedoporučujeme uvažovat síť SOE, doporučujeme zvážit pokrytí trati systémem GSM-R.</li> </ul>	<p>K bodu 1. Vzhledem k tomu, že stavba obsahuje i kompletní kolejové úpravy svršku i spodku a to i ve stanicích i na trati a kabelové trasy jsou vedeny převážně ve vzdálenosti do 3m od osy koleje vyplývá nutnost výměny kabelů z jejich dotčení, ne z přání projektanta. Ponechat kabelové trasy lze pouze v místech, kde jsou situovány mimo bankety, odřezy náspů a prostor budování příkopů. Ve stanicích dojde k jejich celkové rekonstrukci, tedy i ke změně dispozic nástupišť, zhlaví a počtu kolejí. Z toho vyplývá, že i ve stanicích se dá předpokládat, že stávající kabelizace bude z větší části dotčena výstavbou. Rovněž z toho vyplývá, že bude muset dojít k výměně nebo minimálně k přemístění většiny venkovních prvků. Zachováno tak teoreticky může být pouze vnitřní zařízení. Vzhledem k rychlosti jejich vývoje je však otázka, zda v případě změn nástupišť a tedy počtu informačních panelů, rozhlasů a podobně bude možné dokompletovat či upravit stávající zařízení. Navíc za deset patnáct let mohou být požadovány zcela nové standardy, které toho zařízení musí plnit. Z toho vyplývá, že se dá počítat s využitím pouze vnitřních rozvodů, hodinových zařízení, EZS a možná ASHS. Ostatní zařízení spíše budou dotčena změnami. Zachována zařízení představují pouze zlomek ceny celého zařízení.</p> <p>K bodu 2. Pokud bude použito ve stavbách DOZ nové zařízení paketového přenesu dat, které není na bázi SDH, pak se dá předpokládat jeho využití. Podle zpráv výrobců zatím není nové zařízení dovyvinuto. První vzorky budou nejdříve za rok. Stavba DOZ bude však zahájena již na jaře. Nedá se tedy předpokládat, že může být nové přenosové zařízení pro stavbu dodáno a použito.</p> <p>K bodu 3. Bude zapracováno. Systém SOE bude vynechán a nahrazen GSM-R.</p>	<p>NE/je třeba projednat</p> <p>ANO</p>



Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
5	<p>Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (ing. Dudek)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Po dobu výstavby doporučujeme pro dálkové ovládání s výhodou použít navrhované pracoviště pohotovostního výpravčího v žst. Bylnice.</li> </ul>	Je s tím počítáno.	NE
<b>SŽDC OZŘP</b>			
1	A.Textová zpráva, 1.5 Vymezení řešeného území (str.9) – stavbou dotčené tratě nutno uvádět i dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“ (viz www.szdc.cz). Z identifikačních údajů připravované stavby musí jasně vyplývat plnění TSI CCS, TSI OPE, TAF TSI, ... – tedy uvést, že se jedná, příp. nejedná o „část dráhy celostátní, která je zařazená do evropského železničního systému“.	Bude doplněno	ANO
2	A.Textová zpráva, 2.1 Výchozí stav (str.11) – požadujeme používat terminologii Pokynu generálního ředitele č. 9/2013 „Pracoviště pro dálkové řízení“ tak, aby předložená dokumentace byla jednotně chápána všemi profesemi. Nesprávně je zde například na str. 11 uvedeno „regionální dispečerské pracoviště (RDP) v Přerově“ (správně patří „centrální dispečerské pracoviště (CDP) v Přerově“). Dokumentaci je nutné sjednotit v tomto smyslu ve všech profesích a částech.	Bude zapracováno	ANO
3	A.1 Textová zpráva, 2.3 Projektové varianty, 2.3.1 (str. 57) Není zřejmý důvod návrhu ovládání úseku tratě Staré Město (mimo) – Kunovice (mimo) z JOP Kunovice. Obě tyto stanice (včetně tratí, na nichž leží) jsou, resp. budou ovládány z CDP Přerov a je zcela nesystémové navrhovat ovládání žel. stanice Uherské Hradiště, nacházející se v daném úseku, z JOP Kunovice. Požadujeme ovládání úseku tratě Staré Město (mimo) – Kunovice (mimo) z CDP Přerov.	Bude opraveno	ANO
4	A.1 Textová zpráva, 2.3 Projektové varianty, 2.3.1 (str. 59) V ŽST Uherské Hradiště je zcela dominantní osobní doprava (tvoří v podstatě 100% počtu vlaků vedených přes tuto ŽST). Proto je nutné se zaměřit na optimální návrh uspořádání nástupišť. Nepovažujeme za prioritní navrhovat kolej č. 5 bez nástupní hrany (s délkou přes	V uvažovaném provozním konceptu je uvažováno primárně s obsazením kolejí a sledu vlaků na vjezdu takovém, že nedochází k ohrožení přístupu cestujících na nástupištní hrany vzdálenější. Tzn. v případě, že by měly být Sp směru Brno ukončeny v Uherském Hradišti, jsou ukončovány na SK 2, avšak s vjezdem v cca s 10minutovým předstihem vlastnímu křižování vlaků Os. Sp/Os Zlín	ANO

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
	500 m), ale nutno zcela upřednostnit potřeby osobní dopravy. Návrh konfigurace kolejiště včetně nových nástupišť musí vycházet z podrobněji zpracované dopravní technologie a plánu obsazení kolejí při zohlednění situování centrální přechodu. Např. považujeme za potřebné pro končící vlaky ve směru od Veselí n.M., resp. tranzitní vlaky jedoucí ve směru Veselí n.M. – Uherské Hradiště – Uherský Brod a opačně navrhnout u koleje č. 2 vnější nástupiště vlevo od centrálního přechodu (ve směru ke kunovickému zhlaví), aby tyto vlaky při vjezdových cestách nebyly vedeny přes centrální přechod a omezil se pohyb cestujících na centrálním přechodu (z vnějšího nástupiště přímo odchod do přednádražního prostoru). Délka oboustranného nástupiště musí vyhovovat délce soupravy vedené na lince Praha – Veselí nad Moravou.	– Bojkovice vjíždí ve směru od Starého Města na SK 1 k poloostrovnímu nástupišti, tzn. s krytím přechodu odjezdovým návěstidlem. Sp/Os opačného směru obsazuje SK 3 opět u poloostrovního nástupiště a tudíž nevjíždí do skupiny přes přechod. V případě Sp dovážených do Starého Města může Os od Starého Města obsazovat SK 2 se stejnými zásadami jako v případě vjezdu na SK 1.	
5	A.1 Textová zpráva, 2.3 Projektové varianty, 2.3.1 (str. 60) V ŽST Uherský Brod při projednávání cílového návrhu uspořádání nástupišť a to v souvislosti s projekční přípravou investiční akce na úpravu přednádražního prostoru pro výstavbu přestupního terminálu včetně nástupiště u koleje č. 2 (1 etapa cílového stavu) bylo navrženo a odsouhlaseno zřídit v prostoru před výpravní budovou u koleje č. 2a vnější nástupiště o délce 60 m. Požadujeme takové nástupiště v SP navrhnout a návrh situování jednostranného nástupiště u koleje č. 1 nepovažujeme za vhodné – je nutné ho posunout ve směru k újezdskému zhlaví (centrální přechod zaústit do poloviny tohoto nástupiště).	Nástupiště u SK 2a není v dosud navrhovaném provozním konceptu vyžadováno, a proto není poptáváno v projektovém stavu Uherského Brodu. Zmíněné nástupiště lze obhajovat tehdy, pokud by v některém z provozních konceptů vyvstala potřeba situace 3 osobních souprav v prostoru stanice, a to při respektování sériového uspořádání nástupištních hran SK 2 a SK 2a.	NE
6	A.1 Textová zpráva, 2.3 Projektové varianty, 2.3.4 (str. 70) ŽST Slavičín a ŽST Bohuslavice nad Vláří – délky nástupních hran musí vyhovovat nejdelší vedené soupravě (v současnosti jsou soupravy delší než navrhované nástupní hrany o délkách 90 m) – vizte ČSN 73 4959.	Délka hran v úseku Bojkovice město (mimo) případně v podvariantách c od Pitína zastávky (mimo) – Bylnice odpovídá výhledovému návrhu provozního konceptu, který zvažuje segregaci vozby uvedeného úseku – tzn. bez přímých vlaků Bylnice – Brno a tomu odpovídajících souprav.	NE
7	A.1 Textová zpráva, 2.3.5 Varianta „S2“ – Kunovice – Veselí nad Moravou (str.76) SP navrhuje v ŽST Veselí nad Moravou výstavbu nového staničního	Bude zapracováno	ANO

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
	zabezpečovacího zařízení a úpravy obou zhlaví stanice tak, aby mohla být zvýšena rychlost na 60 km/h do všech dopravních kolejí s nástupní hranou a na 80 km/h do koleje č. 2 ze směru Uherský Ostroh. Před výstavbou nového SZZ bude nezbytné provést také redukci staničních kolejí a výhybek dle projednané postradatelnosti („Oznámení ...“ č.j. 22601/2013-OZŘP z 29.5.2013).		
	A.1 Textová zpráva, 2.3 Projektové varianty, 2.3.7 (str. 82) Ve stanici je navrženo snížení počtu dopravních kolejí na 2, což je postačující pro směr Veselí n.M. - Sudoměřice n.M. – Rohatec. Je zde však zapojena trať směr ŽSR, na které již několik GVD nebyla objednána doprava. Přejechod však nebyl zrušen a proto požadujeme řešit i tuto problematiku, protože v případě znovuobjednání dopravy budou dvě koleje nedostačující.	V případě znovuobjednání osobní dopravy předpokládáme vedení Os vlaků ve směru Slovensko minimálně od Veselí nad Moravou a tudíž bude dvukolejná konfigurace dostačující.	NE
	A.1 Textová zpráva, 2.4.2. (str.95): Tento bod se zabývá problematikou posunu rozhraní trakčních napájecích soustav na trati Přerov – Břeclav. Jedná se o zásadní koncepční záležitost, k jejímuž řešení, a to i z pohledu širších souvislostí jak je popsáno v tomto bodu SP, je kompetentní odbor strategie (O26) a odbor automatizace a elektrotechniky (O14). Na řízení provozu nemá druh trakční napájecí soustavy vliv a proto se k dané problematice nevyjadřujeme.	Bereme na vědomí	
	A. Textová zpráva, kapitola 4 (str. 121) – je zde uvedeno: <i>„Varianty S1d, S2d (S3d v rámci souboru S3) a S4d jsou doporučeny k nesledování v momentě, kdy nebude žádoucí nahrazení železniční obsluhy v úseku Bylnice – Vlárský průsmyk autobusovou dopravou z důvodu trakční nepřechodnosti náležitostí z linky Sp od Zlína nebo při nežádoucí obsluze úseků náležitostmi Os Horní Lideč – Bylnice s následnou potřebou navýšení počtu náležitostí.“</i> V textu preferujeme používat srozumitelné věty či souvětí, nikoliv jak je uvedeno výše v citaci z kapitoly 4.	Bereme na vědomí.	ANO
<b>MD ČR</b>			
1	Požadujeme prověřit modifikovanou zastavovací politiku linky R13 v oblasti Slovácka - vzhledem ke skutečnosti, že koncepce veřejné	Zastavovací koncept linky R13 bude v rámci souboru variant S3 prověřen, a to i v souvislosti s šetřením variant v cílené minimalizaci	ANO

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
	dopravy MD předpokládá i nadále držet takový uzel Olomouc v poloze S:00, doporučujeme u souboru variant S3 prověřit rovněž variantu provozního konceptu s „rychlíkovou“ zastavovací politikou, tj. se zastavením pouze v Uherském Hradišti a Veselí nad Moravou; doposud byly totiž ve studii prověřeny pouze varianty se zastavením rychlíku ve všech stanicích a zastávkách v úseku Uh. Hradiště - Veselí nad Moravou, což má za následek prodloužení jízdních dob o 20 – 27 minut. Tato situace vyvolává problémy buďto s dodržením uzlu Olomouc nebo komplikace v přetíženém uzlu Brno. Současně také konstatujeme, že elektrizace úseku Staré Město u UH – Luhačovice je v souvislosti se záměrem elektrické vozby linky R18 prioritou.	podílu zdvoukolejnění.	
2	Souhlasíme s nesledováním variant, které vyžadují pořízení hybridních vozidel.	Zpracovateli jsou rizika spojená s poptávkou hybridní vozby známa a také doporučoval v následující sledování ponechat s hybridní vozbou spojenou pouze variantu S1a, která je důležitou variantou z hlediska minimálních investic na straně infrastruktury. Nepochybně spojené zvýšené provozní náklady generované hybridní vozbou budou součástí ekonomického hodnocení varianty S1a. Zároveň lze prověřit v rámci očekávaných rizik provozní koncept, který by nastal v případě nepořízení hybridních vozidel, tzn. Sp/Os vlaky by byly provozovány v nezávislé trakci, tzn. s minimálním využitím elektrizace pouze vlaky R.	NE
3	Lze souhlasit s tvrzením, že většina přepravního zatížení směřuje z řešené oblasti směr Olomouc, nicméně toto nelze spojit s rozhodnutím o trakci; lze předpokládat, že v horizontu roku 2025 bude k dispozici dostatek dvousystémových vozidel, jejichž pořízení bude navíc žádoucí i s ohledem na potřebu celkové flexibility při tvorbě vozebních ramen na síti.	Komentář ve studii zmiňuje výhledové předpoklady k dostatečné dispozici dvou a vícsystémových vozidel a pouze je komentována případná možnost uplatnění jednosystémových vozidel v případě souladu trakční napájecí soustavy v trase dané linky. Trasování linek není ovlivněno záměrem v upřednostnění jednosystémové vozby.	NE
4	Požadujeme v konečném stavu uvažovat s DOZ také v úseku Staré Město u UH - Uherské Hradiště, tak aby mezi systémem DOZ na trati č. 330 a DOZ na tratích č. 340 a 341 bylo možné dosáhnout odpovídajících synergií.	V řešení zabezpečovacího zařízení je uvažováno s DOZ v úseku Staré Město u Uh.Hradiště – Uherské Hradiště - Kunovice z JOP v ŽST Kunovice. Proto je v textu zabezpečovacího zařízení uvedeno, že podmínkou vybudování DOZ úseku Staré Město u Uh.Hradiště – Uherské Hradiště - Kunovice je nahradit ve stanici Uherské Hradiště stávající SZZ typu TEST za	NE



Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Bude zapracováno ano/ne
		elektronické stavědlo, zapojené do DOZ. Ve studii je s tím tedy počítáno.	
5	Upozorňujeme také na řadu nepřesností, kde jsou zaměňovány tratě č. 341 a 346 (např. na str. 13, 17 a 18). Na straně 95 došlo patrně vinou automatických oprav k záměně Holešova za Holešovice.	Bude opraveno	ANO
6	S ohledem na negativní výsledek v DSS a absenci projektu „obchvatu Kunovic“ ve strategických materiálech MD doporučujeme s touto položkou dále nepracovat. Lze ji zmínit jako dlouhodobý záměr bez bližšího zpřesnění, jejíž realizace by však neměla ovlivnit ekonomiku tohoto projektu.	Souhlasíme	ANO
7	<b>V souladu s doporučeními studie souhlasíme s dalším rozpracováním variant S1a, S1b, S2b a S4b a v souladu s výše uvedeným požadavkem modifikace zastavování linky R13 požadujeme rozpracovat také variantu S3b.</b>	Zpracovatel bere na vědomí.	
8	Souhlasíme s dalším nesledováním podvariant "c", současně však doporučujeme, aby v předmětném úseku byla prověřena jiná opatření, která umožní dosáhnout vyšší atraktivity železnice v této oblasti a to i bez elektrizace (např. relokace či zřízení nových zastávek, výhyben apod.).	Úseky, které nebudou elektrizovány, jsou ponechány ve stavu bez projektu. Vzhledem k realizaci staveb DOZ I a II není vhodné provádět jakékoli zásahy, které by měli vliv na zabezpečovací nebo sdělovací zařízení v průběhu jejich životnosti.	NE