

## **Podklady k poradě k projednání technického řešení SP tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí n. Moravou**

### **1 ROZHODNUTÍ O PODOBĚ VÝCHOZÍHO STAVU (OTÁZKA NÁVAZNOSTI A REALIZACE STAVEB DOZ I A DOZ II, ATD.)**

Stavby DOZ I a II nejsou připraveny na možnou elektrizaci, což bude mít za následek:

- V případě elektrizace střídavou soustavou výměnu sdělovacích a zabezpečovacích kabelů v celé délce elektrizace.
- Překládku kabelů v souvislosti s výstavbou trakčních stožárů.
- Softwarovou změnu v CDP Přerov (DOZ II) nebo RCP Bylnice (DOZ I), nebo zakonzervování stávající konfigurace kolejí železničních stanic.
- Prodloužení přibližovacích úseků železničních přejezdů (zásah do PZZ), nebo nemožnost zvýšení traťové rychlosti.

Dále viz „Připomínky ke koordinaci staveb Elektrifikace a DOZ1 a DOZ2“

### **2 ROZHODNUTÍ O PODOBĚ VARIANTY BEZ PROJEKTU**

Zejména počátek realizace (viz bod 1)

V průběhu hodnotícího období nedojde ke výraznému zhoršení stávajícího stavu.

### **3 SEZNÁMENÍ S VÝSLEDKEM PRACOVNÍHO JEDNÁNÍ Z 29. 10. 2013 K VOLBĚ TRAKČNÍ SOUSTAVY**

(viz koncept záznamu z pracovního jednání “343+340+341-RHT-BNC-2013-SP-zaznam\_z\_jednani-20131029“, stanovisko ZK, stanovisko JMK)

### **4 ROZHODNUTÍ O ZOHLEDNĚNÍ VÝSLEDKŮ PRACOVNÍHO JEDNÁNÍ VE SP**

Bude výsledkem této porady.

### **5 ROZHODNUTÍ O PODOBĚ PROJEKTOVÝCH VARIANT**

Trakční soustava (viz přiložená schémata)

Podvarianty elektrizace do Bojkovic a do Pitína sloučit do podvarianty elektrizace do zast. Bojkovice město, kde je zlom přepravní poptávky.

Variantu elektrizace do Veselí nad Moravou opustit. Elektrizace pouze v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou je bez návazné elektrizace Veselí nad Moravou – Brno prakticky využitelná pouze jedním párem rychlíků denně (Veselí nad Moravou – Praha).

## 6 ROZHODNUTÍ O HARMONOGRAMU REALIZACE NAVRŽENÝCH ELEKTRIZAČNÍCH OPATŘENÍ V RÁMCI SP

Bude výsledkem této porady (viz body 1, 2 a 5)

Viz přiložený harmonogram.

V souvislosti s navrženým harmonogramem výstavby a možností realizovat variantu S1 jako samostatnou stavbu v období 3 let, bude doba hodnocení 30 let (doba výstavby i provozu).

## 7 ROZVOJ OKOLNÍ INFRASTRUKTURY PO DOBU HODNOCENÍ V RÁMCI SP

Zdrojem časových horizontů realizací jednotlivých staveb byly získané informace z Ministerstva dopravy a Generelu dopravy Zlínského kraje.

V návazné oblasti řešeného projektu se jedná především o elektrizaci tratě Otrokovice – Zlín. Ve vzdáleném výhledu lze uvažovat i s výstavbou VRT, ovšem na řešený projekt budou mít vysokorychlostní záměry minimální vliv.

trať č. 331	2016	Elektrizace Otrokovice - Zlín
	2018	Elektrizace Zlín - Vizovice
trať č. 330	2030	Modernizace Brno - Přerov
VRT	2035	Praha – Brno, 1. etapa Praha - Jihlava
	2041	Praha – Brno, 2. etapa Jihlava - Brno
	2048	Přerov - Ostrava

V silniční síti se jedná především o výstavbu/dostavbu rychlostních komunikací R55 a R49. V rámci řešeného prostoru potom především o obchvaty jednotlivých obcí silnic I. a II. třídy (dle Generelu dopravy Zlínského kraje).

R55	2019	Otrokovice obchvat JV
	2025	Kokory - Přerov
	2025	Olomouc - Kokory
	2028	Otrokovice - St. Město
	2035	St. Město - Rohatec
	2035	Rohatec - Břeclav
R49	2018	Hulín - Fryšták
	2023	Fryšták - Lípa
	2030	Lípa - st. hranice
propojení I/50 s I/55	2015	obchvat Kunovic
silnice II. třídy (498, 495, ...)	do 2025 (?)	obchvaty obcí (Hluk, Dolní Němčí, Šumice, Záhorovice, Bojkovice, Luhačovice, ...)