



ČISTOPIS STUDIE PROVEDITELNOSTI

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:


Investor, objednatel:		kontaktní adresa:		
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1		Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		

AF-CITYPLAN s.r.o. Magistrů 1275/13 140 00 Praha 4 tel.: +420 277 005 500 cityplan@afconsult.com	Sdružení "MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec", člen sdružení:  AF-CityPlan
--	--

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 1786/2 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	Sdružení "MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec", vedoucí sdružení:  METROPROJEKT	Souprava číslo:
--	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. David PÖSCHL tel.: +420 296 154 139		Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec
Stupeň:	Studie proveditelnosti	

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	C
stř. S60 – dopravních staveb tel.: +420 296 154 247	PŘÍLOHOVÁ ČÁST	
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Ing. Petr ZOBAL		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
Ing. David PÖSCHL		Dokladová část	–
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
kolektiv			005
Skart. znak: V20/2040	Datum: 09/2019	IČD:	
Počet formátů: –	Měřítko: –	16	6959
		10	03
		00	00

DOKLADOVÁ ČÁST

- Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)
- Záznam z jednání dne 20. prosince 2016 (pracovní jednání – provozní koncept)
- Záznam z jednání dne 1. února 2017 (pracovní jednání – provozní koncept)
- Záznam z jednání dne 1. března 2017 (problematika podkladů přepravní prognózy)
- Záznam z jednání dne 17. května 2017 (pracovní jednání – provozní koncept)
- Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)
- Záznam z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)
- Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)
- Záznam z jednání dne 18. října 2018 (Škoda Auto)
- Záznam z jednání dne 15. dubna 2019 (představení dokumentace ve stavu 8. dílčího plnění k připomínkám)
- Vypořádání připomínek k 8. dílčímu odevzdání 04/2019
- Záznam z jednání dne 22. ledna 2019 (Škoda Auto, ŽESNAD.CZ)
- Záznam z jednání dne 20. listopadu 2019 (konferenční projednání připomínek)

**METROPROJEKT**

Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Akce: **Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec**
Účel jednání: **Vstupní jednání**
Datum jednání: 11. a 12. října 2016
Místo jednání: METROPROJEKT Praha, a. s., I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
a SŽDC, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Přítomni: dle přiložených prezenčních listin

Vstupní jednání se z časových důvodů jednotlivých účastníků konalo ve dvou dnech. Cílem obou jednání bylo představení rozsahu a cílů studie a hlavních termínů zpracování. Studii zpracovává sdružení METROPROJEKT Praha, a. s., a AF-CITYPLAN, s. r. o. V úvodech jednání byly zpracovateli předneseny prezentace, které tvoří přílohu tohoto zápisu.

11. října 2016

Ing. Blažek (KORID LK) považuje za vhodné, aby území řešené v přepravní prognóze zahrnovalo též Frýdlantsko a Harrachovsko. Ing. Šída (AF-CP) potvrdil, že součástí dopravního modelu je celý Liberecký kraj.

Zpracovatelé vyslovili požadavek na účast zástupců JASPERS na všech jednáních ovlivňujících řešení studie za účelem minimalizace připomínek. Ing. Brejcha (SŽDC O26) sdělil, že zatím se s účastí zástupců JASPERS neuvažuje, a připomněl, že dle zadávacích podmínek okruh účastníků jednotlivých jednání podléhá odsouhlasení zadavatelem.

V zadání studie je požadován ke zpracování 4-stupňový dopravní model. Protože však zadavatel nevlastní odpovídající vstupy v podobě průzkumu dopravního chování obyvatel v řešeném území, budou pro účely této studie proveditelnosti a zpracování dopravního modelu a jeho kalibraci použity výstupy z obdobného průzkumu chování obyvatel z Jihomoravského kraje. Tento průzkum byl proveden jako podklad pro jinou studii proveditelnosti v roce 2015. Zadavatel tento postup navrhl a je s ním plně srozuměn.

Jako podklad pro zpracování dopravního modelu byl zpracovatelem požadován národní model zpracovaný v rámci Dopravní sektorové strategie II. fáze. Přítomní se dohodli, že o tento model bude požádáno MD ČR jako vlastník, tuto žádost vypracuje a zašle vedoucí sdružení zpracovatelů.

Ing. Haas (ROPID) doporučil prověřit k využití novostavbu tratě propojující trať č. 071 a č. 064 přibližně v prostoru mezi zast. Nepřevázka a žst. Mladá Boleslav město. Trať by umožnila vedení vlaků přes centrum Mladé Boleslavi, vybudování přestupního uzlu v blízkosti komunikace D10 a trasování nákladních vlaků sklonově méně náročným úsekem. Zadavatel s návrhem souhlasí, oproti zadání tedy nebude požadovat invariantní řešení žst. Mladá Boleslav hl. n.

Ing. Blažek přiblížil záměry Libereckého kraje, kterým jsou sledovány zejména vazby regionálního charakteru. Z toho důvodu je třeba prioritně řešit takové úpravy infrastruktury, které zajistí kvalitní spojení oblasti Liberce, České Lípy, Semil, Turnova a Mladé Boleslavi. Expresní spojení Liberce a Prahy může být sledováno jako následná etapa. Kraj má v případě umístění novostaveb železničních tratí zájem pouze na využití územních stop uvedených v ZÚR LK. Návrh nové trasy mimo platné ZÚR není Libereckým krajem akceptovatelná.

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 1/3



Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)

Ing. Macek (MD O190) předpokládá návrh dálkových linek vycházející ze současného stavu. Nad případnými úpravami lze uvažovat až po stanovení hlavních parametrů, zejm. systémové jízdní doby jednotlivých variant.

V závěru jednání bylo řečeno, že v návrhu studie musí být kladen důraz na provázání železniční dopravy s MHD, zejména v Mladé Boleslavi a Jablonci nad Nisou.

12. října 2016

Ing. Sosna (MD O520) sdělil požadavky na zpracování studie ze strany MD. Problémem předchozích studií bylo posuzování mnoha variant, které jednak nepřinášely dostatečné benefity pro obhajobu ekonomického hodnocení a jednak nepřinášely řešení, nad kterým by panovala shoda napříč jednotlivými organizacemi. Proto předpokládá sledování jen těch variant, které vykáží příznivé ekonomické hodnocení a budou všeobecně projednatelné. Ing. Brejcha potvrdil, že ani cílem zadavatele není zbytečné štěpení variant. Dále upřesnil, že dobami v prezentaci 55 minut pro relaci Praha – Mladá Boleslav a 100 minut pro relaci Praha – Liberec jsou myšleny maximální hodnoty cestovních dob mezi centry uvedených sídel.

Ing. Minář vznesl dotaz (MD O130), zda program pro dopravní modelování umožní nastavit multimodální přepravu za současného použití IAD a VHD (za využití parkovišť P+R, B+R). Ing. Šída formou revize záznamu uvedl, že modelování multimodální přepravy za použití P+R je možné. Musí ale být definována poloha parkovišť a jejich předpokládaná kapacita. Potom je možné určit, zda vůbec a pro jaké vztahy bude dané parkoviště využitelné.

Ing. Mathé (SŽDC O6) poznamenal, že již předešlá studie neprokázala očekávanou konkurenceschopnost železničního spojení Prahy a Liberce oproti IAD. Je proto třeba hledat přínosy zejména v příměstské a regionální dopravě, avšak se zohledněním dálkových vazeb. Součástí dopravního modelu by tedy měl být popis přepravní poptávky, na základě které by měl být optimalizován návrh infrastruktury.

Dále byla diskutována problematika návrhu P+R. Ing. Mathé sdělil, že umístění P+R by měla doporučit samotná studie na základě poptávky, avšak se zohledněním problematiky umístění staveb na území jednotlivých obcí. Ing. Tittl (IPR Praha) upřesnil, že problémem P+R není samotná poloha, ale napojení na silniční síť, které může generovat zbytnou dopravu v území. Ing. Sosna doplnil, že dalším problémem jsou vlastnické vztahy, což je však téma do dalších projekčních stupňů, nikoliv do studie proveditelnosti. Ing. Provozník (SŽDC O26) sdělil, že problematika P+R je na SŽDC řešena, pokud budou závěry v čase zpracování k dispozici, budou aplikovány ve studii. Ing. Krenková (AF-CP) tedy podotkla, že bude nutná shoda k přístupu zahrnutí P+R do studie, na což reagoval Ing. Provozník tím, že návrh umístění P+R musí být součástí studie, ale zahrnutí jednotlivých P+R bude upřesněno na dalších jednáních.

Ing. Minář formou doplnění záznamu upřesnil, že parkoviště (tedy vč. P+R a B+R) budou zařazena mezi zařízení služeb (což vychází ze Směrnice 2012/34/EU). Na základě implementace této směrnice bude SŽDC pak přímým investorem a parkoviště budou přímo financovatelná i ze SFDI.

Ing. Tittl ocenil, že studie hledá řešení realizovatelné v blízkém časovém horizontu, podotkl však, že by měl být popsán též cílový stav napojení tratě Rychlého spojení ze směru Liberec do území Prahy v nové stopě pro potřebu její ochrany v ÚPD. Dle sdělení Ing. Provozníka není nová stopa součástí zadání této studie.

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 2/3



Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)

Na závěr jednání Ing. Mathé upozornil, že případná elektrizace neratovické tratě musí nákladově zahrnout eliminaci konfliktu s prostory letiště Praha-Kbely.

Zapsali Pöschl, Krenková, upravili Minář, Sosna, Šída. Zápis ukončen 7. 12. 2016.

Přílohy:

- ∞ Presentace
- ∞ Prezenční listiny

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 3/3



Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)

METROPROJEKT

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 11. 10. 2016 v budově METROPROJEKTu Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec, vstupní jednání

[illegible]

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz





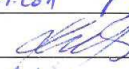


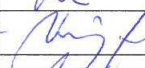












Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 12. 10. 2016

v budově SŽDC, s. o.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec, vstupní jednání

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
David Pošchl	METROPROJEKT	754 387 098	PoSchl@metroprojekt.cz	
MAREK ŠÍDA	AF-CITYPLAN	774 506250	MAREK.SIDA@AFCONSULT.CO	
ADELA KRENKOVÁ	AF-CITYPLAN	608 812 160	adela.krenkova@afconsult.com	
JAN ROŽENSKÝ	KORID.LK	723 408 798	jan.rozenky@korid.cz	
BEDMAŘ	SŽDC GŘ OŘ	932244564	BEDMAŘ.M.JO@SZDC.CZ	
Radim BŘEČKA	SŽDC, OŽG	601 567 065	Brjcha@szdc.cz	
VENCL JIŘÍ	SŽDC, OŘ HKB	724564528	VENCL@SZDC.CZ	
LUDEK SOSNA	MD, ČR		Ludek.Sosna@mdcr.cz	
LUDEK MILAŘ	MD ČR SO	225 131 623	luděk.milár@mdcr.cz	
MICHAL KLISKÝ	MD ČR 0520	225 131 444	MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	
JAROMÍR TVRDIK	MD ČR 0910	225 131 484	JAROMIR.TVRDIK@mdcr.cz	
LUKAŠ TITL	IPR PRAHA	236 00 45 78	TITL-L@IPR.PRAHA.CZ	
Vojtěch Jelínek	SŽDC, OŘ	972 244 572	Jelínek@szdc.cz	
Pavel MATHE	SŽDC OŘ	602 613 259	Mathe@szdc.cz	
Pavloslav Bulant	SŽDC OŘ	724 190 165	Bulant@szdc.cz	
PAVEL RIKA	SŽDC OŘ	972 244 572	hka@szdc.cz	
JIRÍ JANKUBA	SŽDC OŘ THA	602 267 855	jankuba@szdc.cz	
PATRICK PROVAZNIK	SŽDC OŽG	733 622 195	PROVAZNIK@SZDC.CZ	

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

30.11.2016

Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)



STUDIE PROVEDITELNOSTI

PRAHA
MLADÁ BOESLAV
LIBEREC

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

HLAVNÍ TERMÍNY

7. dílčí termín (**listopad 2017**)

- Opětovná optimalizace návrhu na základě výsledků ekonomického hodnocení a hodnocení rizik
- Dokončení dokumentace k projednání externími hodnotiteli

8. a 9. dílčí termín (**únor 2018**)

- Zpracování připomínek externích hodnotitelů
- Úplné dokončení dokumentace k předložení na CK MD

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

- Název:
Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec
- Zadavatel:
SŽDC, s. o., Stavební správa západ
- Zpracovatel:
Sdružení „MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec“
- Termín zpracování:
srpen 2016 – únor 2018 (18 měsíců)

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

HLAVNÍ CÍLE STUDIE

- Využitelné železniční spojení Prahy, Liberce, Jablonce nad Nisou a Mladé Boleslavi
 - relace Praha – Mladá Boleslav: jízdní doba do 55 min v intervalu alespoň 60 min
 - relace Praha – Liberec: jízdní doba do 100 min v intervalu alespoň 60 min
- Zlepšení dopravní obslužnosti
 - v okolí Prahy
 - v regionálních i meziregionálních relacích
 - v provázanosti mezi jednotlivými módy dopravy

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

HLAVNÍ TERMÍNY

1. až 3. dílčí termín (**únor 2017**)

- Kalibrace dopravního modelu
- Návrh dopravní technologie a technického řešení všech variant

4. a 5. dílčí termín (**červen 2017**)

- Zpracování dopravního modelu a jeho vyhodnocení
- Projednání dopravní technologie a technického řešení
- Zpracování připomínek a optimalizace návrhu

6. dílčí termín (**srpen 2017**)

- Zpracování dopravního modelu optimalizovaného návrhu
- Zpracování ekonomického hodnocení optimalizovaného návrhu

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

HLAVNÍ CÍLE STUDIE

- Odstanění nevyhovujícího technického stavu železniční infrastruktury
- Zlepšení podmínek pro nákladní dopravu
 - zajištění časových a energetických úspor
 - kapacitní napojení Mladé Boleslavi na tranzitní železniční koridory
 - prověření možného propojení výrobních závodů Mladá Boleslav – Vrchlabí
- Možnost smysluplné etapizace

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

30.11.2016

Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)

VÝCHOZÍ PODKLADY

- SP Železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec (09/2014)
- SP Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín (09/2015)
- SP Trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň (07/2015)
- Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem (PD, 09/2016)
- Optimalizace TÚ Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo) (PD, 06/2016)
- Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 2. stavba – 1. část žst. Čelákovice (P, 11/2015)
- Optimalizace TÚ Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně) (PD, 02/2016)
- Optimalizace TÚ Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně) (PD, 11/2015)
- Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba (P, 09/2014)
- Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba (P, 05/2016)

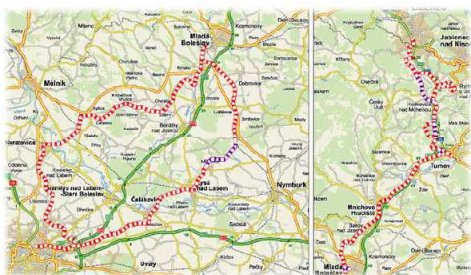
Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

DEFINICE ZÁKLADNÍCH VARIANT

- Nebude uvažováno s rychlou plně dvoukolejnou tratí v celém úseku Praha – Liberec.
- Nebude uvažováno se zapojením VRT do řešené oblasti.
- Budou sledovány pouze dvě geografické stopy – neratovická a milovická.
- V úseku Mladá Boleslav – Liberec budou prověřeny tzv. nákladově-výnosové varianty
- Technický návrh bude optimalizován s ohledem na provozní a dopravní technologii.

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

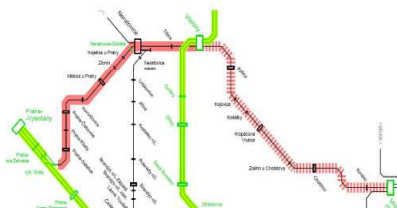
VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

VARIANTA 1 – NERATOVICKÁ STOPA

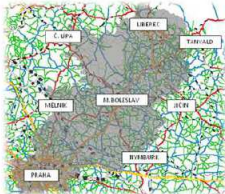
- Optimalizace trati s využitím dvoukolejných úseků pro letní křižování
- Prověření elektrizace v úseku Praha – Všetaty nebo Praha – Mladá Boleslav
- Prověření nových zastávek na území Prahy a Středočeského kraje



Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

- Technické řešení:
 - trať 070+030 Praha-Vysočany – Turnov – Liberec
 - trať 231+232 Praha-Vysočany – Lysá nad Labem – Milovice
 - trať 071 Čachovice – Mladá Boleslav
 - všejanská spojka v úseku Milovice – Čachovice
 - ohrazenický triangl v blízkosti žst. Turnov
 - novostavba trati v úseku Turnov – Liberec
 - česanský triangl v Mladé Boleslavi
- Provozní model:
 - v rozsahu regionálních a dálkových linek na řešených a navazujících tratích
- Dopravní model:
 - v zobrazeném rozsahu



Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

VARIANTA 2 – MILOVICKÁ STOPA

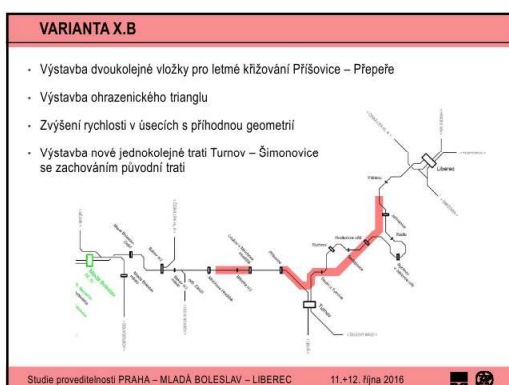
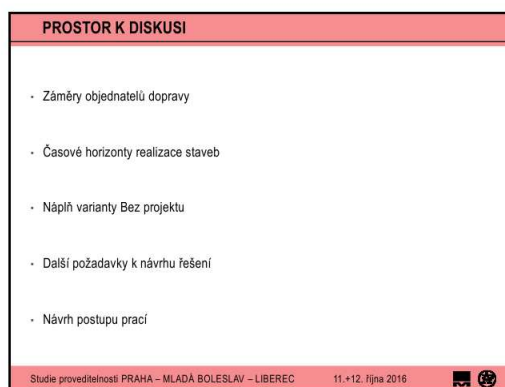
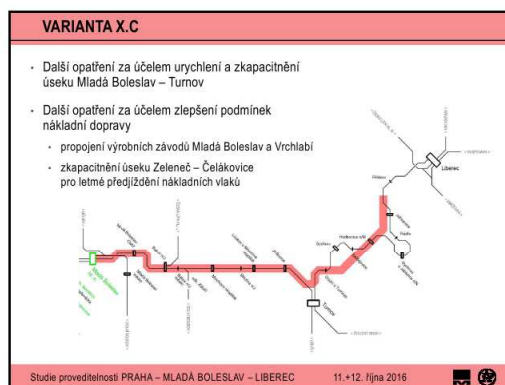
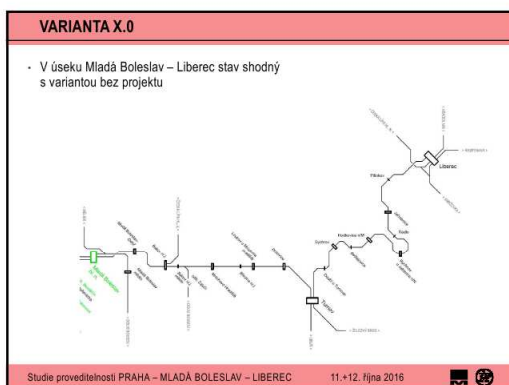
- Posouzení možnosti provádění nových vlaků v úseku Praha-Vysočany – Lysá n/L, ev. posouzení zkaptnění úseku výstavbou trojkolejné vložky nebo zečtyřkolejnění
- Zřízení jednokolejného mimoúrovňového přesmyku v žst. Lysá nad Labem
- Novostavba trati Milovice – Čachovice
- Zdvoukolejnění a zvýšení rychlosti v úseku Čachovice – Mladá Boleslav



Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 11.+12. října 2016

30.11.2016

Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)




30/11/2016
Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)



Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec

Petr Hofhansl, Adéla Krenková, Marek Šída
AF-CITYPLAN s.r.o., Magistrů 13, 140 00 Praha 4

11.10.2016




Čtyřstupňový model

Tvorba počtu cest

- Vstup: statistické údaje o obyvatelstvu
 - Počet obyvatel
 - Struktura obyvatel
 - Ekonomická aktivita
 - Demografická prognóza
 - Stupeň automobilizace
- Vstup: atraktivita
 - Odklady
 - Převodní mapa
 - Šehy
 - Města ve dosahu (25 / 50 / 75)
 - Kola, křižovatky, zábrany
 - Společnosti
 - Zdravotnická zařízení
- Výstup: míra produkce a přitažlivosti cest pro každou zónu

AF-CITYPLAN s.r.o.



Obsah

- Dopravní model
 - Potřebné podklady
- Životní prostředí
- CBA

AF-CITYPLAN s.r.o.



Čtyřstupňový model

Distribuce cest

- Vstup: Data z průzkumu dopravního chování obyvatel
 - Distribuční funkce cest
 - Dvojice aktivit ze získaných řetězců cest
- Výstup: Distribuční matice dopravních vztahů mezi zónami


AF-CITYPLAN s.r.o.



Dopravní model – OBECNĚ

- Čtyřstupňový multimodální dopravní model
- Použitý software: PTV VISION
- Program VISUM
- 1. Tvorba počtu cest
- 2. Distribuce cest
- 3. Volba dopravního prostředku
- 4. Přidělení dopravních vztahů na síť

AF-CITYPLAN s.r.o.



Čtyřstupňový model

Volba dopravního prostředku

- Logit model
- $$P(m) = \frac{e^{U(m)}}{\sum_{m \in M} e^{U(m)}}$$
 kde U je uživatelská funkce pro dopravní prostředek m a $P(m)$ je výsledná pravděpodobnost volby dopravního prostředku m .
- Uživatelská funkce udává míru atraktivity dopravního prostředku pro každou skupinu obyvatel a OD vztah

AF-CITYPLAN s.r.o.

30/11/2016

Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)

Čtyřstupňový model

Přifazení dopravních vztahů na síť

- Timetable based výpočet hromadné dopravy
- Vnímaná jízdní doba PJT

$$PJT = 1 \cdot \text{čistá doba strávená ve všech vozidlech VHD}$$

$$+ 2 \cdot \text{suma všech pěších cest}$$

$$+ 1,5 \cdot \text{doba čekání na první spoj}$$


$$+ 1,5 \cdot \text{doba čekání na spoj při přestupu}$$

$$+ 3 \text{ min} \cdot \text{počet přestupů}$$

$\text{doba čekání} = A \cdot (\text{průměrný interval})^E$,
kde $A = 2,2$ a $E = 0,64$
Ho ní h ní při větší h int v l h j 100 min.

AF-CITYPLAN s.r.o.

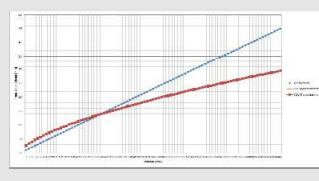
Dopravní model – řešené území



AF-CITYPLAN s.r.o.

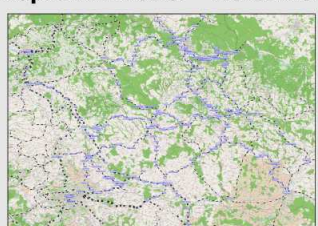
Čtyřstupňový model

Doba čekání na první spoj



AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model – železniční síť



AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model – stav/zadání

- Řešené území
 - Praha
 - Středočeský kraj: okresy Praha východ, Mladá Boleslav, Mělník, Nymburk
 - Liberecký kraj: celý
 - Královéhradecký kraj: okresy Jičín (Hradec Králové)
- Podrobnost
 - V blízkosti řešených tratí: základní sídelní jednotky
 - Zbylé území: obce
 - Vstupy do řešeného území: národní model

AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model – podklady

- Jízdní řády
- Mobilitní průzkum
- Počty cestujících
- Demografické údaje
- Socioekonomické údaje
- Nákladní doprava
- Národní model

AF-CITYPLAN s.r.o.

30/11/2016
Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)


Dopravní model – podklady

- Jízdní řády
 - Vlaky – pro celé řešené území (IDOS)
 - Autobusy
 - Pražská integrovaná doprava městské autobusy, příměstské autobusy, regionální autobusy)
 - MHD Mladá Boleslav, Liberec, Jablonec nad Nisou
 - Ostatní regionální a dálkové autobusy
 - MHD Praha (metro, tramvaje)

AF-CITYPLAN s.r.o.

Průzkum dopravního chování obyvatel

• Zkušenosti z tvorby dopravního modelu Slovenska:



AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model – podklady

Průzkum dopravního chování obyvatel

- Vstup do demand modelu
- Výstup: Řetězec aktivit (např. domov – práce – nákupy – domov)
 - zvolený dopravní prostředek pro jednotlivé cesty
 - zařazení osoby, která vykonala cestu, do jedné z uvažovaných skupiny obyvatel
 - čas začátku a konce každé cesty
- Rozsah průzkumu: celé řešené území

AF-CITYPLAN s.r.o.

Průzkum dopravního chování obyvatel

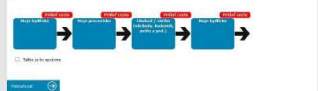
- Požadované výstupy
 - Hybnost
 - Distribuční křivky délky cest / cestovní doby
 - Modal split
 - Distribuční křivky počtu cest během dne (variance dopravy)
- V podrobnosti pro modelované skupiny obyvatel a účely cest

AF-CITYPLAN s.r.o.

Průzkum dopravního chování obyvatel

• Zkušenosti z tvorby dopravního modelu Slovenska:

• Průzkum prováděn metodami CATI a CAWI



AF-CITYPLAN s.r.o.

Průzkum dopravního chování obyvatel

- Skupiny obyvatel
 - Ekonomicky aktivní s automobilem
 - Ekonomicky aktivní bez automobilem
 - Ekonomicky neaktivní s automobilem
 - Ekonomicky neaktivní bez automobilem
 - Studenti vysokých škol
 - Žáci středních škol
 - Žáci základních škol
- Účely cest
 - Administrativní
 - Služební cesty
 - Osobní (Lékař, Maternská škola, návštěvy)
 - Volný čas
 - Býdlení
 - Práce
 - Nákupy
 - Vysoká škola
 - Střední škola
 - Základní škola

AF-CITYPLAN s.r.o.

30/11/2016
Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)



Dopravní model – podklady pro kalibraci

- IAD – počty vozidel (RPDI)
 - Celostátní sčítání dopravy ŘSD 2010
 - Sčítání TSK na území Prahy 2015
 - Sčítání na hraničních přechodech 2012

AF-CITYPLAN s.r.o.



Nákladní doprava – podklady

- SŽDC
 - Výkony nákladní dopravy za posledních 5 let
 - Vlasokometry
 - Hrubé a čisté tunelometry
- Škoda Auto
 - Údaje o současně a výhledové nákladní dopravě
 - Počet vypravených vlaků a směry
 - Intenzita a směrování silniční nákladní dopravy
 - Strategie rozvoje železniční dopravy


AF-CITYPLAN s.r.o.



Dopravní model – podklady pro kalibraci

- VHD – počty cestujících (průměrný pracovní den)
 - Vlaky – výstupy z kampaní na tratích v řešeném území za posledních 5 let
 - Počty cestujících v mezizastávkových úsecích pro jednotlivé vlaky a po hodinách, výtěh pro každý směr
 - Obrát cestujících ve stanicích a zastávkách pro jednotlivé vlaky a po hodinách (pouze pro základní trať)
- Autobusy – počet cestujících na všech linkách v mezizastávkových úsecích
 - Od objednatelů resp. dopravců
 - Vlastní průzkumy na zastávkách a linkách
- PD
 - Přepavní průzkum autobusové sítě
 - Přepavní průzkum tramvajové sítě
 - Komplexní přepavní průzkum v metru

AF-CITYPLAN s.r.o.



Dopravní model – podklady pro výhled

- Doba výstavby
- Modelované časové horizonty
- Rozvoj sítě
 - IAD – dle předpokládaného harmonogramu výstavby
 - Železnice
 - Invariantní (var. RPI) – VRT, Praha-Vysočany – Lysá n.L., nové zastávky
 - Projektové varianty – návrh tras, zastávek
 - Podklady – situace variant, sítěv grafika, dopravní technologie (DVD pro celý den, nebo charakteristická žlud ve spoje a mimo spoje + počet vlaků po hodinách)
 - Autobusová doprava – úpravy autobusových linek v návaznosti na železniční dopravu (rušení souběžných spojů, nové spoje k nově navrženým zastávkám)

AF-CITYPLAN s.r.o.




Rozsah požadovaných podkladů ČD

- Železniční trať základní
 - 010 – Javorník – Liberec
 - 031 – Pardubice – Hradec Králové – Javorník
 - 035 – Železný Brod – Terešín
 - 036 – Liberec – Hradec Králové
 - 037 – Liberec – Černý Věteš
 - 040 – Chlumec n.L. – Trutnov
 - 041 – Hradec Králové – Jih – Turnov
 - 064 – Hlaven – Mladá Boleslav – Stará Paka
 - 070 – Praha hl.n. – Turnov
 - 071 – Rybník – Mladá Boleslav
 - 072 – Lysá n.L. – Blatná
 - 074 – Čáslavice – Náměškovice
 - 076 – Hlaven – Mladá
 - 080 – Baku n.L. – Jindřich
 - 089 – Lysá n.L. – Mladá n.L.
 - 092 – Hradec Králové – Klatovy n.Vlt.
 - 231 – Praha hl.n. – Klatovy
 - 232 – Lysá n.L. – Mladá

- Železniční trať ostatní
 - 010 (111) – Praha hl.n. – Klatovy – Hradec Králové
 - 012 – Pečky – Rádom
 - 014 – Klatovy – Klatovy hl.n.
 - 020 – Velký Újezd – Hradec Králové
 - 032 – Javorník – Česká Skalice
 - 034 – Smržovka – Javorník
 - 042 – Hradec Králové – Rokytnice n.J.
 - 044 – Klatovy n.L. – Vrchotín
 - 060 – Pílský – Rybník
 - 061 – Rybník – Jih
 - 062 – Chlumec n.L. – Klatovy
 - 063 – Baku n.L. – Dvůr Krav. n.Vlt.
 - 082 – Čáslav – Čáslav hl.n. vlt.
 - 086 – Liberec – Česká Lípa
 - 087 – Česká Lípa – Záměstí v Česká Lípa
 - 091 – Praha hl.n. – Klatovy n.Vlt.
 - 230 – Praha hl.n. – Klatovy

AF-CITYPLAN s.r.o.




Dopravní model – podklady pro prognózu

- Rozvoj v řešeném území
 - Rozvoj území dle rozvojových os a oblastí (ZÚR)
 - Územní plány obcí
 - Prognóza vývoje počtu obyvatel
 - Prognóza složení obyvatel
 - Výhledové počty pracovních míst
 - Prognóza stupně automobilizace
- Dálkové vztahy (vstupy do řešeného území)
 - Dopravní sektorová strategie 2. fáze (aktualizace 2015) pro výhledové roky 2035 a 2050 se zohledněním rozvoje komunikační sítě (nové úseky silniční sítě, modernizace železničních tratí, VRT).

AF-CITYPLAN s.r.o.

30/11/2016

Záznam z jednání dne 11. a 12. října 2016 (vstupní jednání)



Životní prostředí


Vypracování na základě

- Podkladů od projektantů
- Hodnocení průchodnosti územím pro liniové stavby – TP 181
 - Územně analytické podklady (GIS)
 - EIA, vliv - na zvláště chráněná území, Natura, EVL, územní systém ekologické stability, na půdu, lesy, památky...

Průchodnost územím

- Územní plány obcí (vztah)
- Zastavěné plochy – stav stav, návrh, územní rezervy...

AF-CITYPLAN s.r.o.



Cost – benefit analýza

Bude vycházet

Výstupy z technického řešení

- Varianta bez projektu
- Projektové varianty


Výstupy z dopravního modelu

- Osobní doprava
 - Osobohod
 - Osobokm
- Nákladní doprava
 - Vozokm
 - Vozohod

CIN

- Provozní náklady
 - údržba a opravy
- Počty zaměstnanců
- Vozidlový park
 - Elektrická trakce
 - Dieselová trakce
- Prejedy
- Roky realizace
- Příjmy z dopravní cesty

AF-CITYPLAN s.r.o.



Děkuji za pozornost

AF-CITYPLAN s.r.o.



Záznam z jednání dne 20. prosince 2016 (pracovní jednání – provozní koncept)

METROPROJEKT**ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ**

Akce: **Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec**
Účel jednání: **Pracovní jednání – provozní koncept**
Datum jednání: 20. prosince 2016
Místo jednání: budova SFDI, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
Přítomni: dle přiložené prezenční listiny

Cílem pracovního jednání bylo představení provozních konceptů jednotlivých variant vycházejících ze zadání studie proveditelnosti a upřesnění požadavků jednotlivých objednatelů dopravy. Zpracovatel představil návrhové GVD variant 1.0, 1.a, 1.b a 2.0, které charakterizují základní infrastrukturní úpravy stanovené zadáním studie. Dále byly na jednání a v následné e-mailové korespondenci diskutovány následující okruhy řešení.

Rozsah dálkové dopravy

Pan Macek (MD O190) specifikoval výhledový rozsah dálkové dopravy, a to ve dvou základních variantách. V případě optimalizace tratí bez větších zásahů a případné elektrizaci v úseku Praha – Mladá Boleslav město se předpokládá zachování rozsahu dálkové dopravy shodně se současným stavem:

- o R 14 Pardubice – Liberec, interval 120/120 minut.
- o R 21 Praha – Tanvald, interval 120/120 minut.
- o R 22 Kolín – Rumburk, interval 120/120 minut.

Kromě rozsahu dopravy se předpokládá též zachování systémových vazeb jednotlivých linek, tj. směrové vazby mezi R10 a R22 v žst. Nymburk hl. n., směrové vazby mezi R21 a R22 v oblasti Mladé Boleslavi, příp. též v žst. Bakov nad Jizerou, směrové vazby mezi R15 a R22 v žst. Česká Lípa hl. n., obrát R21 na sebe v žst. Tanvald. Dále se předpokládá v principu shodná zastavovací koncepce, u linky R14 je však možné uvažovat se zastavením v žst. Hodkovice nad Mohelkou namísto žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou.

V případě větších infrastrukturních zásahů, zejména elektrizace celého úseku Praha – Liberec a vybudování spojky mezi tratěmi č. 030 a 070 mimo vlastní žst. Turnov, je možné uvažovat s navýšením rozsahu dálkové dopravy oproti současnému stavu se zachováním výše uvedených systémových vazeb:

- o R 21 Praha – Turnov, interval 60/120 minut.
- o Ex Praha – Liberec, interval 60/120 minut, pokud možno v prokladu s linkou R21 v úseku Praha – Mladá Boleslav s ohledem na taktové trasy pražského příměstského úseku.

Rozsah dopravy Praha – Neratovice – Mladá Boleslav

Pánové Haas (ROPID) a Macho (KÚ Stč) upřesnili požadovaný výhledový rozsah dopravy v úseku Praha – Neratovice – Mladá Boleslav:

- o Os Praha – Všetaty, interval 30/60 minut, zastavuje ve všech stanicích a zastávkách. Vlaky dále pokračují směr Mělník a (nebo) Mladá Boleslav v závislosti na konkrétních časových polohách.
- o Os Praha – Čakovice, interval 30/60 minut, zastavuje ve všech stanicích a zastávkách. Vlaky dále pokračují na „Městskou vlečku Praha–Čakovice“.

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 1/3



Záznam z jednání dne 20. prosince 2016 (pracovní jednání – provozní koncept)

METROPROJEKT

- Os Milovice – Mladá Boleslav. Nová linka v případě existence úseku Milovice – Čachovice. Konkrétní parametry budou určeny na základě časových poloh a přepravní prognózy. Možné je uvažovat jako samostatnou linku výchozí z žst. Lysá nad Labem nebo Milovice nebo jako prodloužení linky S22.
- Sp Praha – Mladá Boleslav město, interval 60/120 minut a k tomu případně doplňuje linku R21 na interval 60/120 minut, zastavuje Praha-Vysočany, Praha-Čakovice, Neratovice město, Všetaty, příp. Byšice, Mladá Boleslav hl. n.
- Sp Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město, interval 120/– pouze jako doplněk linky R21 vedené přes žst. Lysá nad Labem na interval 60/120 minut.
- Sp Praha – Mělník, interval 60/120 minut, pouze v případě vedení linky R21 mimo Neratovice, zastavuje Praha-Vysočany, Praha-Čakovice, Neratovice město, Všetaty.

V případě existence česanské spojky a spojky Nepřevázka Mladá Boleslav město budou relevantní linky vlaků Os a Sp vedeny do žst. Mladá Boleslav město s případným ukončením nebo s prodloužením do žst. Mladá Boleslav nebo se spojením jednotlivých relačních ramen.

Navýšení počtu zastavení Sp způsobí prodloužení cestovní doby Praha hl. n. – Mladá Boleslav město nad zadáním požadovaných 55 minut. Pan Provazník (SŽDC O26) upřesnil, že drobné překročení uvedené cestovní doby lze připustit, prokáže-li se ekonomická efektivita navrženého řešení.

Přestupní vazba mezi R21 a R22

Pan Macek potvrdil, že prioritou MD je zachování směrových přestupních vazeb mezi linkami R21 a R22, ideálně realizovaných v žst. Mladá Boleslav hl. n. nebo v žst. Mladá Boleslav město s odstraněním pobytu v žst. Bakov nad Jizerou. V případě vedení linky R21 přes Neratovice preferuje MD realizaci přestupů mezi linkami R21 a R22 v žst. Mladá Boleslav hl. n. bez ohledu na případné vybudování spojky Nepřevázka – Mladá Boleslav město. Jiné řešení je v principu možné, musí být však věcně odůvodněné. V případě posunu časové polohy linky R21 v Mladé Boleslavi oproti variantě bez projektu je nutné zajistit vazbu na linku R22, např. jejím posunem. Pan Blažek (KORID LK) podotkl, že záměrem Libereckého kraje je přemístění křižování linky R22 z žst. Bělá pod Bezdězem do žst. Bezděz.

Ohrazenická spojka

Pan Blažek opětovně upozornil, že Liberecký kraj nechce zpochybnit trasu nové spojky mezi tratěmi č. 030 a 070 zanesenou v ZÚR. Pan Macek sdělil, že MD nehodlá trasovat linky R21 a R14 mimo Turnov, nová spojka by byla tedy využitelná až pro nově zavedený expresní segment linky Praha – Liberec a také pro bezúvratové vedení nákladních vlaků mimo vlastní žst. Turnov s pozitivním dopadem na zkrácení cestovní doby, snížení hlukové zátěže a zmenšení rozsahu potřebné infrastruktury žst. Turnov.

Přehodnocení tras v úseku Praha – Lysá nad Labem

Zadání SP uvažuje s vedením dvou tras vyššího segmentu vlaků směr Mladá Boleslav v úseku Praha – Lysá nad Labem, což si při zachování dvoukolejné trati vyžádá změnu náplně jednotlivých tras. Ve variantě bez projektu jsou k dispozici čtyři trasy vyššího segmentu, z nich tři jsou využity (Ex Praha – Hradec Králové, R10 Praha – Hradec Králové a Sp Praha – Kolín). Pan Haas upozornil, že využití trasy Sp pro vlaky směr Mladá Boleslav je pro objednatel dopravy nepřijatelné,

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 2/3



Záznam z jednání dne 20. prosince 2016 (pracovní jednání – provozní koncept)

METROPROJEKT

vzhledem ke konfiguraci žst. Lysá nad Labem nelze ani reálně uvažovat s rychlým přestupem mezi vlakem směr Mladá Boleslav a Sp ani s dělením/spojováním jednotek. Pan Macek připustil možnost uvolnění jedné trasy vedením linky Ex Praha – Hradec Králové přes žst. Sadská. Pan Haas však upozornil na výhledový rozsah regionální dopravy v úseku Poříčany – Nymburk a případné kapacitní problémy. Pan Provazník takové řešení odmítl s ohledem na zajištění cestovní doby Ex Praha – Hradec Králové dle schválené SP. Nadále tedy bude uvažováno pouze s jednou trasou směr Mladá Boleslav vedenou přes Milovice, případné zavedení druhé trasy bude podmíněnou zvýšením kapacity tratě Praha – Lysá nad Labem.

Stabilizace taktových uzlů

Na základě předložených GVD byl přítomnými přijat primární cíl studie, kterým je stabilizace taktových uzlů jak dálkové, tak regionální dopravy. Jedná se o uzly Mladá Boleslav (X:30), Turnov (X:00) a Liberec (X:30). Na zaústěných tratích by pak měly být dosaženy uzly Nymburk (X:00), Neratovice (X:00), Česká Lípa (X:30) a Tanvald (X:00). Pro dosažení uvedených taktových uzlů by měly být přizpůsobeny navržené infrastrukturní úpravy. Zajištění expresního spojení Prahy a Liberce je pak možné chápat jako sekundární cíl, jehož dosažení by nemělo ovlivňovat dosažení cíle primárního.

Zapsal Pöschl, doplnili Haas, Macek, Provazník. Zápis ukončen 16. 1. 2017.

Přílohy:

∞ Prezenční listina

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 3/3



Záznam z jednání dne 20. prosince 2016 (pracovní jednání – provozní koncept)

METROPROJEKT

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 20. 12. 2016 v budově SFDI

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec, provozní koncept

[illegible]

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz



Záznam z jednání dne 1. března 2017 (problematika podkladů přepravní prognózy)

METROPROJEKT

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Akce: **Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec**
Účel jednání: **Pracovní jednání – problematika podkladů pro přepravní prognózu**
Datum jednání: 1. března 2017
Místo jednání: METROPROJEKT Praha, a. s., I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2
Přítomni: dle přiložené prezenční listiny

Jednání bylo svoláno k problematice podkladů potřebných pro zpracování dopravního modelu a přepravní prognózy. V úvodu byly zpracovatelem shrnuty základní požadované podklady, jejich požadovaná struktura a rozsah a stav obdržení podkladů. Jedná se o národní dopravní model ze Sektorových strategií, mobilitní průzkum chování obyvatel a data o počtu cestujících od autobusových a železničních dopravců.

Národní dopravní model ze Sektorových strategií

O výstupy z národního dopravního modelu bylo požádáno na MD ČR v říjnu 2016 a v lednu 2017 byla žádost zpracovatelem upřesněna. Zpracovatel zatím požadovaný podklad neobdržel.

Mobilitní průzkum chování obyvatel

Bylo opětovně potvrzeno, že zpracování mobilitního průzkumu není součástí studie proveditelnosti a se souhlasem objednatele budou použita data z obdobného mobilitního průzkumu z jiného regionu.

Data o počtu cestujících ve vlacích ČD

Dle domluvy ze vstupního jednání k zakázce byla dne 14.10.2016 předána objednateli Žádost o data o počtu cestujících ve vlacích ČD, která byla následně 17.10.2016 ve stejném rozsahu odeslána objednatelem na ČD. Na jednání 10.1.2017 bylo zadavateli ze strany ČD oznámeno, že nebudou poskytnuta data po jednotlivých vlacích tak, jak bylo objednatelem požadováno a rozsah požadované sítě je nadbytečný a nebude takto poskytnut. Přes následnou součinnost objednatele o zajištění původně požadovaných dat se tato nepodařilo zajistit. Následně byla tedy 24.1.2017 na jednání objednatele a ČD (bez účasti zpracovatele dopravního modelu) sjednána redukce rozsahu sítě s ohledem na vypovídající hodnotu agregovaných průměrných dat okrajových tratí modelu. Zpracovatel dopravního modelu na jednání upozornil, že požadovaný rozsah dat je nezbytný pro kvalitní zpracování a kalibraci dopravního modelu. Při poskytnutí pouze části požadovaných dat mohou být výstupy z dopravního modelu zkresleny a nemusí odpovídat skutečnosti. To se následně negativně projeví i v prognóze a navazujícím ekonomickém hodnocení.

Na jednání bylo dohodnuto následující:

Zpracovatel dopravního modelu požádá ČD o doplnění chybějících dat s tím, že o obdržení či neobdržení dat bude objednatel neprodleně informován. Zároveň se přítomní dohodli, že v případě, že některá data poskytnuta nebudou, zpracovatel dopravního modelu napíše oficiální zprávu objednateli se seznamem chybějících dat, který objednatel potvrdí.

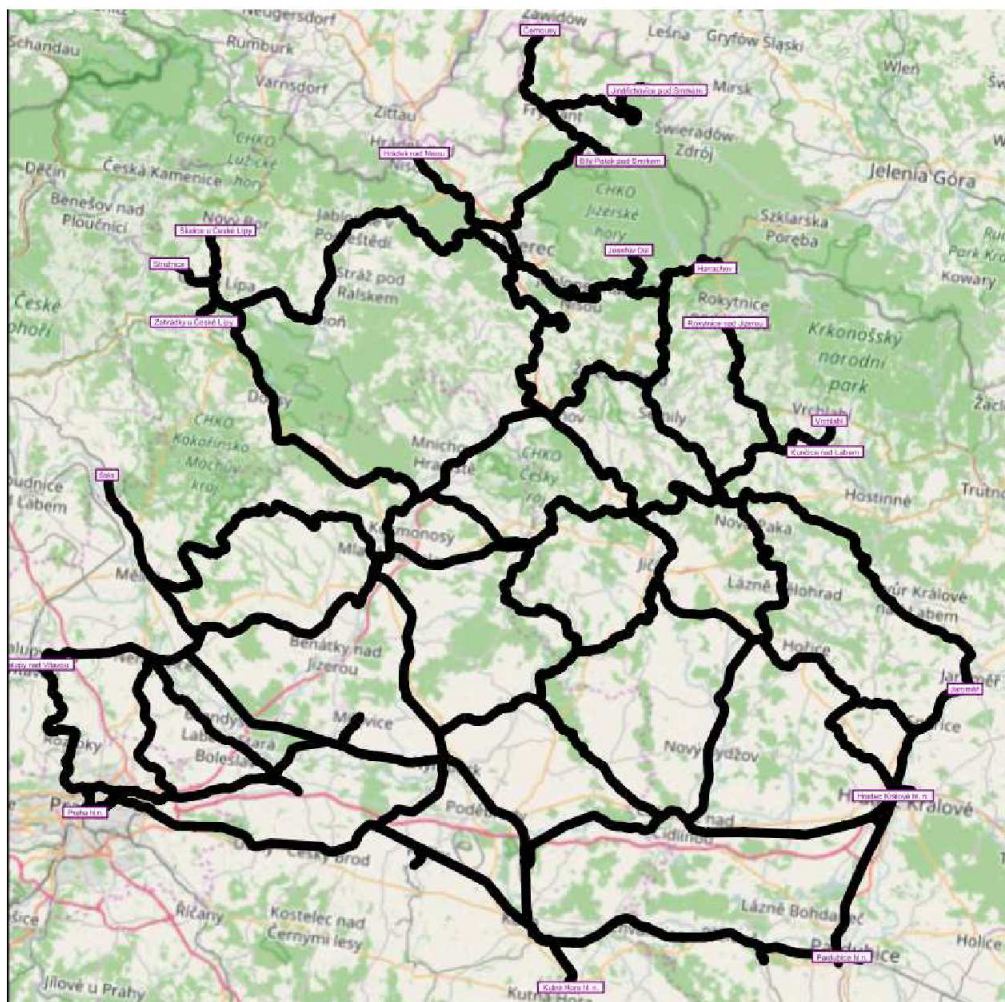
Současně s požadavkem na žádost o data byl potvrzen rozsah řešeného území pro účely dopravního modelu. Kromě území vymezeného v SoD se jedná i o území, na kterém se projeví efekty investice. Toto území zahrnuje i část území Královéhradeckého a Pardubického kraje.

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 1/4



Záznam z jednání dne 1. března 2017 (problematika podkladů přepravní prognózy)



Objednatel připustil možné navýšení smluvní ceny za zpracování zakázky s ohledem na rozšíření území zahrnutého do dopravního modelu. Toto rozšíření musí být řádně zdůvodněno.

Posuny termínů

S ohledem na časové prodloužení s dodáním požadovaných dat pro dopravní model objednatel připustil úpravu termínů plnění dle SoD v závislosti na dodání požadovaných vstupních dat (tj. od ČD a MD). Zpracovatel dopravního modelu informoval, že analýza dodaných dat a jejich příprava pro zadání do dopravního modelu bude vyžadovat dobu cca 1 měsíce. Následná kalibrace a validace dopravního modelu si vyžádá dobu cca dalších dvou měsíců.

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 2/4



Záznam z jednání dne 1. března 2017 (problematika podkladů přepravní prognózy)

METROPROJEKT*Požadovaná data o počtu cestujících, která jsou ze strany ČD doposud příslibem*

Tratě:

- 030 – Jaroměř – Liberec
- 031 – Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř
- 035 – Železný Brod – Tanvald
- 036 – Liberec – Harrachov
- 037 – Liberec – Černousy
- 040 – Chlumec n.C. – Trutnov
- 041 – Hradec Králové – Jičín – Turnov
- 064 – Mšeno – Mladá Boleslav – Stará Paka
- 070 – Praha hl. n. – Turnov
- 071 – Nymburk – Mladá Boleslav
- 072 – Lysá n.L. – Štětí
- 074 – Čelákovice – Neratovice
- 076 – Mělník – Mšeno
- 080 – Bakov n.J. – Jedlová
- 086 – Liberec – Česká Lípa
- 089 – Liberec – Hrádek n.N.
- 092 – Neratovice – Kralupy n.Vlt.
- 231 – Praha hl.n. – Kolín
- 232 – Lysá n.L. – Milovice

Původně požadovaná struktura dat pro výše uvedené tratě:

- Počty cestujících pro průměrný pracovní den za posledních 5 let v mezizastávkových úsecích pro jednotlivé vlaky a po hodinách, zvlášť pro každý směr
 - Celodenní roční průměrné počty cestujících za posledních 5 let ve všech mezizastávkových úsecích výše uvedených tratí v členění podle kategorie vlaku
 - Obrat cestujících ve stanicích a zastávkách pro jednotlivé vlaky a po hodinách

Dle informací od ČD nelze data k výše uvedeným tratím poskytnout v požadované podrobnosti dle jednotlivých vlaků, po hodinách a pro každý směr zvlášť, ale pouze za celý den dohromady pro oba směry v následující struktuře:

- Průměrný počet cestujících za pracovní den za 24 hod a za víkend v jednotlivých mezizastávkových úsecích a skupinu vlaku (Dálková/Regionální resp. pomalý/rychlý)
- Kampaně říjen 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 + kampaně leden 20116, březen 2016, srpen 2016
- Odpovídající průměrné obraty ve stanicích a zastávkách

Tento rozsah dat neumožňuje oproti původně požadované struktuře určit denní variace a špičkové intenzity.

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 3/4



Záznam z jednání dne 1. března 2017 (problematika podkladů přepravní prognózy)

METROPROJEKT*Požadovaná data o počtu cestujících, o která bude dodatečně zažádáno*

Tratě:

- 010 (011) – Praha hl.n. – Kolín – Pardubice
- 012 – Pečky – Radim
- 014 – Kolín – Kolín místní nádraží
- 020 – Velký Osek – Hradec Králové
- 032 – Jaroměř – Česká Skalice
- 034 – Smržovka – Josefův Důl
- 042 – Martinice v Krk. – Rokytnice n.J.
- 044 – Kunčice n.L. – Vrchlabí
- 060 – Poříčany – Nymburk
- 061 – Nymburk – Jičín
- 062 – Chlumec n.C. – Křinec
- 063 – Bakov n.J. – Dolní Bousov
- 081 – Česká Lípa – Česká Lípa-Holý vrch
- 087 – Česká Lípa – Zahrádky u České Lípy
- 091 – Praha hl.n. – Kralupy n.Vlt.
- 230 – Praha hl.n. – Kolín – Kutná Hora

Požadovaná struktura:

- Průměrný počet cestujících za pracovní den za 24 hod v jednotlivých mezizastávkových úsecích a skupinu vlaku (Dálková/Regionální resp. pomalý/rychlý)
- Kampaň říjen 2016

Zapsal Šída, doplnili Michalica, Provazník. Zápis ukončen 10. 3. 2017.

Přílohy:

- ∞ Prezenční listina

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 4/4



Záznam z jednání dne 1. března 2017 (problematika podkladů přepravní prognózy)

METROPROJEKT

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 1. 3. 2017 v budově METROPROJEKTu Praha, a. s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec,
podklady pro přepravní prognózu

[illegible]

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz



Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Akce: **Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec**
Účel jednání: **Představení postupu prací**
Datum a čas jednání: 8. 6. 2017, 9:00
Místo jednání: METROPROJEKT Praha, a. s., I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2
Přítomni: dle přiložené prezenční listiny

Úvodní představení, dopravnětechnologické a technické řešení:

V úvodu bylo prezentováno vymezení řešeného území a základní koordinace s cizími investičními záměry. Dále byl představen systém navržených variant řešení, základní dopravnětechnologické vlastnosti a technické řešení zejména úseků novostaveb.

K přednesenému bylo přítomnými poznamenáno a doplněno následující:

- Ve věci koordinace s cizími investičními záměry byl zpracovatel studie upozorněn na nutnost doplnění záměru napojení průmyslové zóny Liberec – Jih na I/35.
- Byl vznesen požadavek na zpřesnění koridoru nové železniční trati (koridor D26 dle ZÚR LBK) v oblasti Hodkovic nad Mohelkou jako podklad pro tvorbu územního plánu z důvodu uvolnění blokovaného území pro rozvoj města.
- Zpracovatel byl vyzván k doplnění zast. Vanovice umístěné na novostavbě trati Milovice – Čachovice (tzv. Všejská spojka), tak jak bylo dojednáno na výrobním výboru k provoznímu konceptu dne 17. 5. 2017.
- Na dotaz ke smyslu úseku odb. Jemníky – Mladá Boleslav předměstí v okolí Řepova (na mapě vymezeného území zakresleno modrou barvou), bylo konstatováno, že se jedná o nákladní spojku pro obsluhu nového napojení závodu Škoda Auto, přičemž jde o jednu z možných variant, která však není nadále sledována.
- Byl vznesen dotaz, zda již proběhlo prověření posunu tras expresní vrstvy Praha – Liberec o 30 minut z důvodu zahlcení uzlu Mladá Boleslav město, jak bylo požadováno na výrobním výboru k provoznímu konceptu dne 17. 5. 2017,
 - K tomuto zpracovatel uvedl, že bylo nalezeno technické řešení zajišťující v předmětném uzlu potřebný počet nástupních hran.
 - Bylo dojednáno, že tento bod bude řešen na následujícím profesním jednání.

Přepravní prognóza, analýza dopadů na životní prostředí:

Byl prezentován popis a stav prací na dopravním modelu. Na úvod byly popsány principy dopravního modelování a jednotlivé kroky čtyřstupňového multimodálního dopravního modelu. Dále byl popsán rozsah dopravního modelu z hlediska řešeného území, podrobnosti dopravních zón, silniční sítě, železniční sítě, sítě VHD a MHD. V další části byl uveden seznam podkladů, které jsou použity pro tvorbu dopravního modelu současného stavu, zejména jízdní řády, průzkum dopravního chování obyvatel, demografické údaje a

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 1/2

**METROPROJEKT**

Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)

průzkumy počtu cestujících ve vlacích a autobusech. Představen byl rozsah dopravního průzkumu komerčních autobusových linek.

Na závěr byly prezentovány grafy vývoje a ročních variací počtu cestujících na žel. trati Praha – Turnov – Liberec dle údajů z kampaní ČD. Na základě připomínky zástupkyně ČD a s odvoláním na Dohodu o mlčenlivosti, nelze tato data dále veřejně prezentovat, proto nejsou součástí příložené prezentace.

V současné době probíhá kalibrace prvních tří kroků dopravního modelu, první výstupy z dopravního modelu současného stavu se očekávají dle termínu, tedy do konce července 2017.

V průběhu dotazů a diskuse pak byl vznesen dotaz, s jakými daty dopravní model pracuje – odpověď – s průměrnými hodnotami za pracovní den. Zástupce Libereckého kraje nabídl pomoc při kontrole a validaci výstupů dopravního modelu.

Dále byla představena rozpracovanost části průchodnost tras územím z hlediska životního prostředí, tato část byla prozatím bez připomínek. V rámci dalšího zpracování pak bude prověřen zásah do pískovcové skály na začátku trasy – odbočka Skály. Z hlediska územního plánu pak byl vznesen požadavek na zpřesnění trasy v oblasti Hodkovice nad Mohelkou – kvůli zanesení do územního plánu (po vypracování a ukončení studie proveditelnosti).

Závěrečná ustanovení a plán dalšího postupu prací:

V průběhu letních měsíců dojde k dokončení kalibrace modelu přepravní prognózy, načež bude provedena kontrola a validace modelu zástupci objednatelů dopravy.

Dále proběhne jednání k technickému řešení a uvolněno k distribuci resp. připomínkám dílčí plnění s technickým řešením prezentovaných variant.

Zapsali Hoření, Krenková, doplnil Sedmidubský. Zápis ukončen 4. 7. 2017.

Přílohy:

- ∞ Prezenční listina
- ∞ Průvodní prezentace
- ∞ Poznámky k dílčímu výstupu Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec, prezentace 8.6.2017 (Ministerstvo dopravy, Odbor strategie)


METROPROJEKT


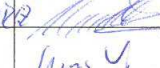


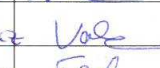


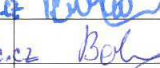

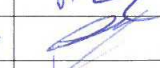

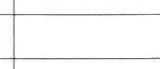

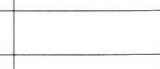


Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 8. 6. 2017

v budově Metroprojektu Praha

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec“
pracovní jednání – představení postupu prací

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
ŠTĚPĀN JONŠKÝ	SŽDC 014	972244448	jonsk@szdc.cz	
VILKAV HACEK	MD 0190	225191440	VILKAV.HACEK@MD0190.CZ	
LUKÁŠ KALAI	ROPID	234704575	kalai@ropid.cz	
LUKÁŠ TITTL	IPR PRAHA	236004578	TITTL-LO@IPR.PRAHA.CZ	
Petr Vaněk	OP a.s.	972244625	vanek@opr.a.s.	
IVO HRUBAN	MD 0190	225131207	IVO.HRUBAN@MD0190.CZ	
VILKAV VALENTA	ROPID	234704564	VALENTA@ROPID.CZ	
JIRÍ VECKO	IDSK	721665444	VECKO.JIRI@IDSK.CZ	
PAVL KONOPÁŠEK	SŽDC 06	602289077	konopasek@szdc.cz	
JIRÍ ZÁRUBA	SŽDC 06	725501038	zaruba@szdc.cz	
Josef Burianek	SŽDC 06	20697246618	burianek@szdc.cz	
Veronika Bohadlova	ST Nymburk	727984355	bohadlova@szdc.cz	
Bohumír TRÁVNÍČEK	015	972244679	Travnicek@szdc.cz	
PETR DREHNÁK	SŽDC 016	733622185	drehnak@szdc.cz	
JIRÍ ANDRÁŠ	SŽDC 016	972235527	andr@szdc.cz	
JOSEF BERNÁŘ	SŽDC 015	972244564	BERNARJ@SZDC.CZ	

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz


METROPROJEKT






















Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 8. 6. 2017

v budově Metroprojektu Praha

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec“
pracovní jednání – představení postupu prací

jméno a příjmení	organizace	telefon	e-mail	podpis
KREJČOVÁ	AF-CITYPLAN	608 812 360	adela.krejцова@afconsult.com	
SÍDA MAREK	AF-CITYPLAN	774 506 250	marek.sida@afconsult.com	
MILAN ČERNOTKA	SŽDC OR PRAHA	606 952 406	CERNOTKA@SZDC.CZ	
PAVEL PÝHA	SŽDC OR PRAHA	942 235 863	lita.srdc@szdc.cz	
Ladislav LUDVÍK	SŽDC OR PRAHA	602 532 672	ludvik1@szdc.cz	
LUDĚK MIHALE	MD OR	225 131 623	luděk.mihale@mdor.cz	
PAVLINA HEDVIZOVÁ	ED, a.s.	724 336 020	hvezova@gr.ed.cz	
VALKYTA VANDROVÁ	ED, a.s.	725 227 943	vandrova@gr.ed.cz	
KREJČANEK ZDĚŠKA	SŽDC-OR PRAHA	702 067 548	krejcanek@szdc.cz	
PANCHARTEK JAKUB	SŽDC-OR PRAHA	604 903 221	Panchartek1@szdc.cz	
TESÁREK RADEK	SŽDC-SSST PR	720 936 916	TESAREK@SZDC.CZ	
TOLÁŠ JOSEF	SŽDC-ST PR	607 040 020	tolas@szdc.cz	
BLAŽEK PAVEL	KORID LK	731 547 815	pavel.blazek@korid.cz	
SEDONADUBSKÝ VIL	MD OR	225 131 175	vil.sedonadubsky@mdor.cz	
MICHAL KLISKÝ	MD OR	225 131 444	MICHAL.KLISKY@MDOR.CZ	
Vladimír GROMADA	SŽDC SMT	728 541 989	gromada@szdc.cz	
DAVID FUKSA	SŽDC 026	725 919 470	fuksa@szdc.cz	
VLADIMÍR PLAGOS	SŽDC SSSM	725 174 672	plagos@szdc.cz	
FRANTIŠEK BENEŠ	SŽDC OR PRAHA	721 451 969	benesf@szdc.cz	
KADEL KOHOUT	SŽDC OR HK, UT	602 456 922	kohout@szdc.cz	
POŠTAL DAVID	METROPROJEKT	246 154 134	Poshtal@metroprojekt.cz	

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

10.7.2017

Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)



STUDIE PROVEDITELNOSTI

PRAHA
MLADÁ BOLESLAV
LIBEREC

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOLESLAV – LIBEREC 8. června 2017

DOSAVIDNÍ POSTUP PRACÍ

Dopravní technologie

- Návrh provozních konceptů dle zadání
- Úprava provozních konceptů dle požadavků objednatelů dopravy
- Návrh dopravnětechnologického uspořádání tratí a dopraven

Technická řešení

- Návrh kolejového uspořádání tratí a dopraven
- Koncepční návrh návazných profesí
- Zhodnocení územní průchodnosti

Přepravní prognóza

- Získávání podkladů
- Dopravní průzkumy
- Kalibrace modelu

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOLESLAV – LIBEREC 8. června 2017

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOLESLAV – LIBEREC 8. června 2017

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOLESLAV – LIBEREC 8. června 2017

CIZÍ INVESTIČNÍ ZÁMĚRY

- Stavba č. 7552: Budovatelská – Mladoboleslavská
- SOKP stavba 520 „Březiněves – Satalice“
- Přeložka silnice I/30 Luštěnice – Újezd
- Přeložka silnice I/16 Mladá Boleslav – Martinovice
- Silnice I/35 Turnov – Úlibice (MÚK Ohrazenice)
- Prodloužení severovýchodní tangenty (Mladá Boleslav)
- Rekonstrukce ulice Ptácká a křižovatky Ptácká x Laurínova (Mladá Boleslav)
- Propojení průmyslové zóny Plazy s areálem Škoda Auto, a. s.

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOLESLAV – LIBEREC 8. června 2017

PŘEHLED VARIANT – vstupní požadavky

- Systém variant byl oproti zadání modifikován.
- Zajištění kvalitní příměstské dopravy v úseku Praha – Všetaty
- Zajištění vhodných časových poloh linek R21 a R22 v uzlu Mladá Boleslav (X:30)
- Zajištění vhodných časových poloh linek rychlé regionální dopravy v žst. Turnov (X:00)
- Zajištění systémových jízdních dob Mladá Boleslav – Turnov a Turnov – Liberec
- Obsluha žst. Mladá Boleslav město
- Zavedení expresní vrstvy v závislé traci Praha – Mladá Boleslav – Liberec

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOLESLAV – LIBEREC 8. června 2017

10.7.2017
Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)

PŘEHLED VARIANT – systém variant

- Kombinace variant v úseku Praha – Mladá Boleslav a Mladá Boleslav – Liberec
- Varianty Ax:
 - Úpravy v úseku Praha – Všetaty – MB – Turnov
 - Výstavba dalevické spojky
- Varianty Bx:
 - + Výstavba bezděčinské spojky
 - + příp. Úpravy v úseku Čachovice – Bezděčín
- Varianty Cx:
 - + Výstavba všejanské spojky

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 8. června 2017

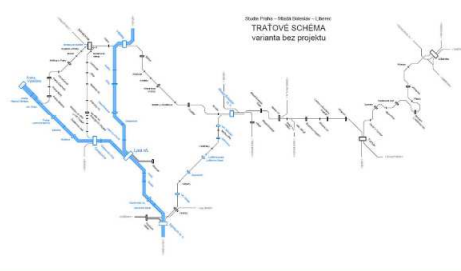
PŘEHLED VARIANT – systém variant

- Varianty X0:
 - Úsek Turnov – Liberec v režimu údržby a oprav
- Varianty X1:
 - Výstavba nové spojky Hodkovic nad Mohelkou – odb. Šimonovice
 - příp. Zdvoukolejnění úseku odb. Šimonovice – Liberec
- Varianty X2:
 - + Výstavba ohrazenické spojky
 - + Přeložka trati mimo žst. Sychrov
 - + Elektrizace a dílčí zdvoukolejnění úseku Mladá Boleslav – Liberec

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 8. června 2017

PŘEHLED VARIANT

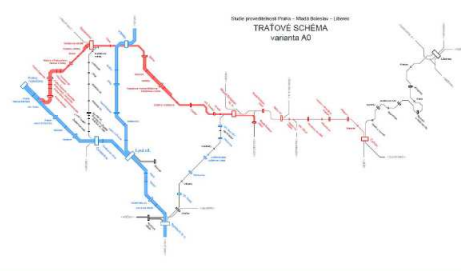
Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec
TRATOVÉ SCHEMA
varianta bez spojky



Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 8. června 2017

PŘEHLED VARIANT

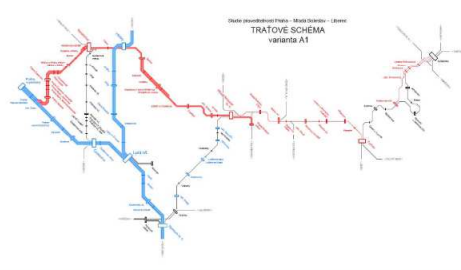
Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec
TRATOVÉ SCHEMA
varianta A0



Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 8. června 2017

PŘEHLED VARIANT

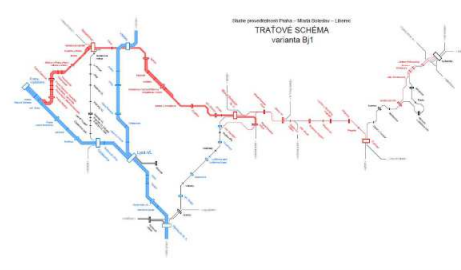
Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec
TRATOVÉ SCHEMA
varianta A1



Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 8. června 2017

PŘEHLED VARIANT

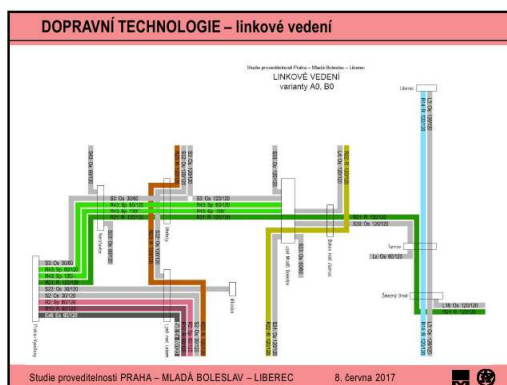
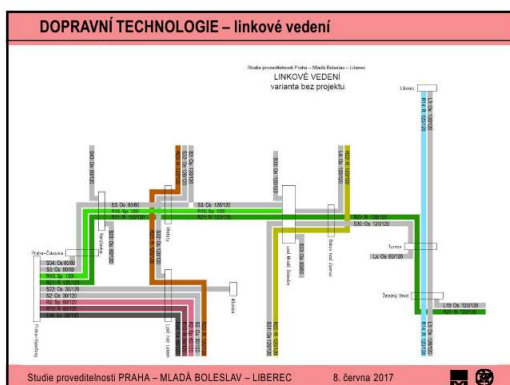
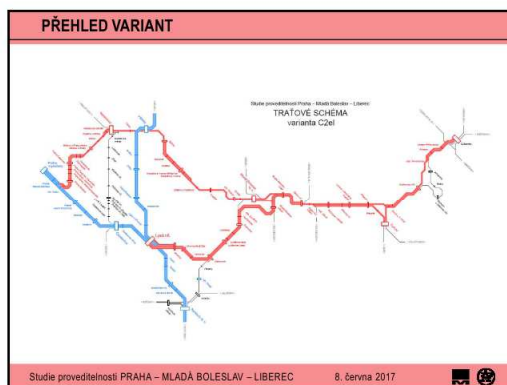
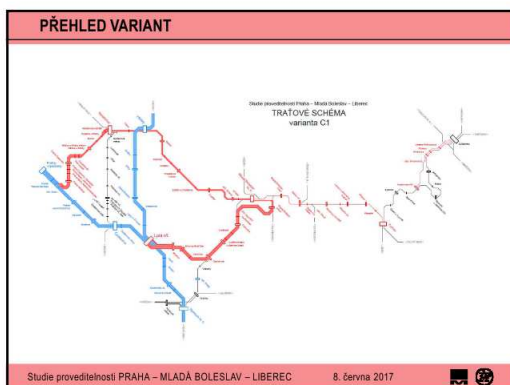
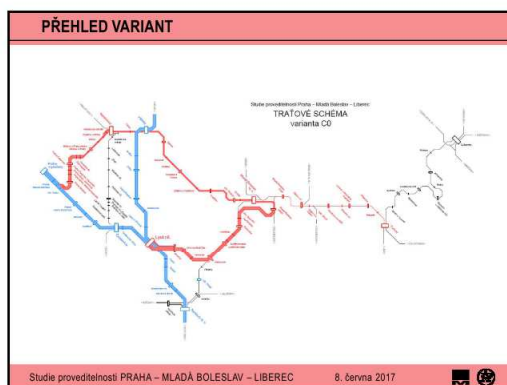
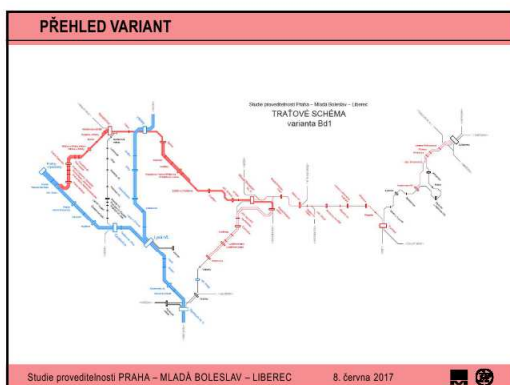
Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec
TRATOVÉ SCHEMA
varianta B1



Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 8. června 2017

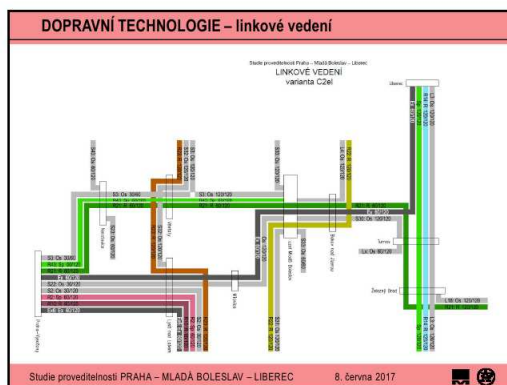
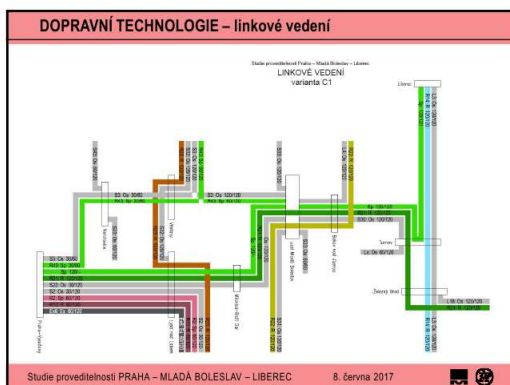
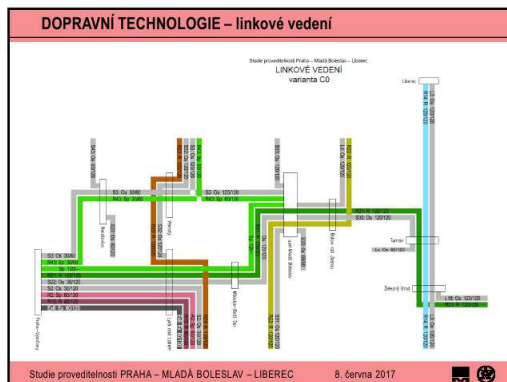
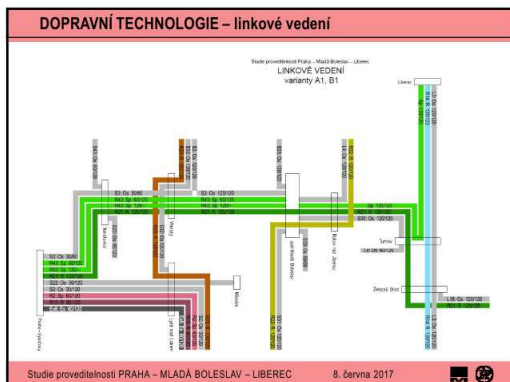
10.7.2017

Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)



10.7.2017

Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)



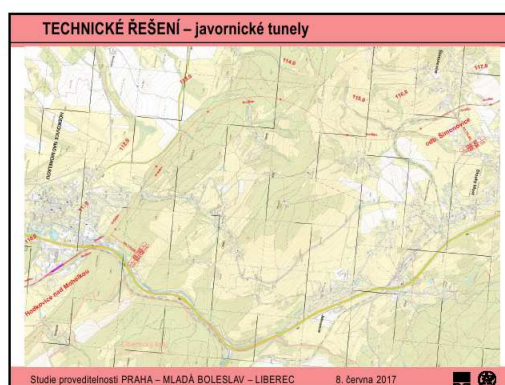
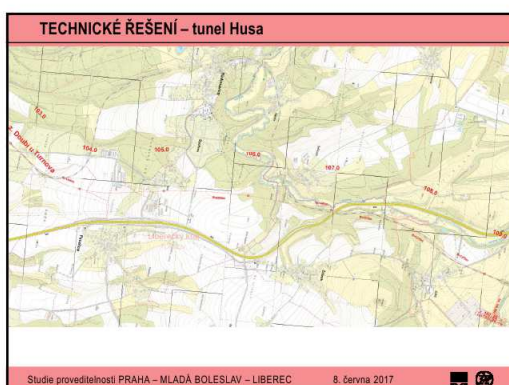
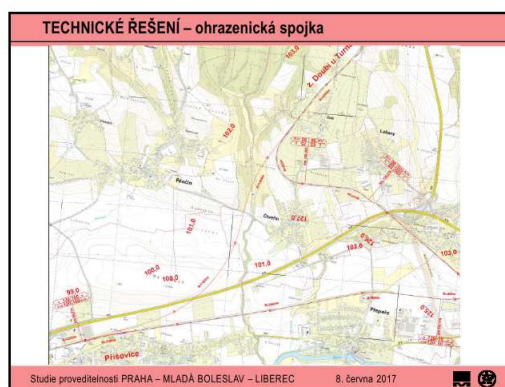
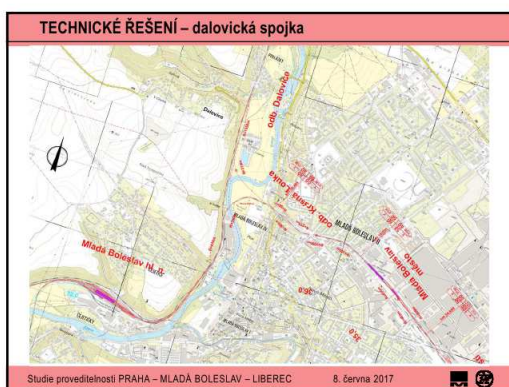
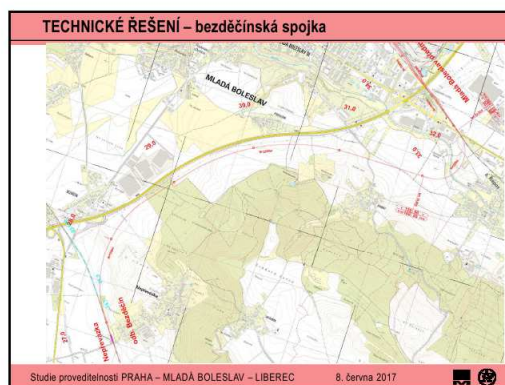
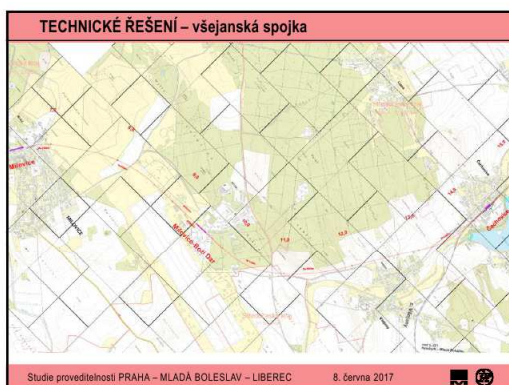
DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE – cestovní doby

	A0/B0	A1/B1	C0	C1	C2el
• Relace					
• Ex Pha – MB m					41 min
• R21 Pha – MB hl.n.	52 min	52 min			52 min
• R21/Sp Pha – MD m			49 min	49 min	
• Sp Pha – MB m	60 min	60 min	60 min	60 min	60 min
• Ex MB – Lbc					35 min
• Sp MB m – Lbc		56 min		56 min	
• Ex Pha – Lbc					77 min
• R21+R14 Pha – Lbc	138 min	128 min	131 min	121 min	126 min (R14 křiž. v ŽB)
• R21+R14 Pha – Lbc	122 min	112 min	115 min	105 min	110 min (R14 křiž. v Tur)

Studie proveditelnosti PRAHA – MLADÁ BOESLAV – LIBEREC 8. června 2017



10.7.2017
Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)



10/07/2017


Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)



Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec

AF-CITYPLAN s.r.o.

8. června 2017



Dopravní model

OBEZNĚ

Čtyřstupňový multimodální dopravní model

Použitý software: PTV VISION

Program VISUM

1234

- Tvorba počtu cest
- Distribuce cest
- Volba dopravního prostředku
- Přidělení dopravních vztahů na síť

AF-CITYPLAN s.r.o.



Dopravní model

STAV/ZADÁNÍ


Řešené území

- Praha
- Středočeský kraj
 - okres Mladá Boleslav a části okresů Mělník, Nymburk a Praha východ,
- Liberecký kraj
 - části okresů Liberec, Jablonec nad Nisou, Semily a Česká Lípa

Podrobnost

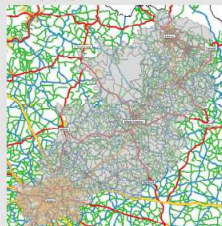
- V blízkosti řešených tratí
 - základní sídelní jednotky
- Zbylé území:
 - obce
- Vstupy do řešeného území
 - Národní model

AF-CITYPLAN s.r.o.




Dopravní model

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ



AF-CITYPLAN s.r.o.




Dopravní nabídka

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ


Počet spojů

Celkem 1 114
R 103
Sp 19
Os 992

346 zastávek



AF-CITYPLAN s.r.o.



Dopravní nabídka

SÍŤ AUTOBUSŮ

Regionální autobusy

338 linek

↓

Městské autobusy

154 linek

↓

PID autobusy

65 linek

↓


Noční autobusy

14 linek

↓

Autobusové zastávky

2 694



AF-CITYPLAN s.r.o.

10/07/2017

Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)

Dopravní nabídka

MHD

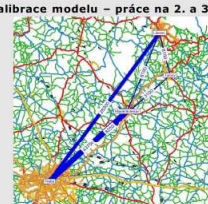
Síť městské hromadné dopravy

Praha – metro, tramvaje, autobusy
Liberec – tramvaje, autobusy
Jablonec – tramvaje, autobusy
Mladá Boleslav – autobusy
Turnov – autobusy

AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní poptávka

Stav kalibrace modelu – práce na 2. a 3. kroku



AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model

PODKLADY

- Jízdní řády
- Mobilitní průzkum
- Počty cestujících
- Demografické údaje
- Socioekonomické údaje
- Charakteristiky území

AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model - PODKLADY

JÍZDNÍ ŘÁDY

• **Vlaky – pro celé řešené území (IDOS)**

Autobusy

- **Pražská integrovaná doprava** městské autobusy, příměstské autobusy, regionální autobusy
- **MHD** Mladá Boleslav, Liberec, Jablonec nad Nisou
- **Ostatní** regionální a dálkové autobusy

MHD Praha (metro, tramvaje)

AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model - PODKLADY

DATA O DOPRAVNÍM CHOVÁNÍ OBYVATEL

Vstup do demand modelu

- Dostupná data z Explorační studie dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje

Požadované výstupy

- Hybnost
- Distribuční křivky délky cest / cestovní doby
- Modální split
- Distribuční křivky počtu cest během dne (variance dopravy)

V podrobnosti pro modelované skupiny obyvatel a účely cest

AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model - PODKLADY

DATA O DOPRAVNÍM CHOVÁNÍ OBYVATEL

Modelované skupiny obyvatel

- ☐ Ekonomicky aktivní s autemobil (E+C)
- ☐ Ekonomicky aktivní bez autemobilu (E-C)
- ☐ Ekonomicky neaktivní s autemobilu (NE+C)
- ☐ Ekonomicky neaktivní bez autemobilu (NE-C)
- ☐ Studenti VŠ (Stud)
- ☐ Žáci středních škol (Pup)
- ☐ Žáci základních škol (Epup)

Modelované účely cest

- ☐ Bydlení (H)
- ☐ Zaměstnání (J)
- ☐ Nákupy (S)
- ☐ Osobní aktivity (P)
- ☐ Vysoká škola (U)
- ☐ Střední škola (Y)
- ☐ Základní škola (E)

AF-CITYPLAN s.r.o.

10/07/2017

Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)

Dopravní model - PODKLADY
DEMOGRAFICKÉ A SOCIOEKONOMICKÉ ÚDAJE

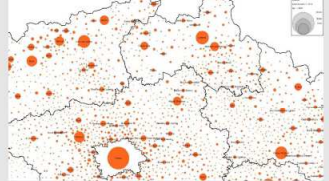
Statistické ukazatele

- Počet obyvatel
- Věkové složení obyvatel
- Ekonomická aktivita
- Stupeň automobilizace

Podrobnost dat – obce, ZSJ

AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model - PODKLADY
DEMOGRAFICKÉ ÚDAJE – POČET OBYVATEL



AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model - PODKLADY
CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ

Významné cíle cest

- Počet pracovních míst
- Místa ve školách (ZŠ, SŠ, VŠ)
- Nákupní lokality
- Nemocnice, úřady, sportoviště, kina, divadla, místa volnočasových aktivit

AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model – PODKLADY PRO KALIBRACI
CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ

IAD – počty vozidel (RPDI)

- Celostátní sčítání dopravy RSD 2010
- Sčítání TSK na území Prahy 2015
- Sčítání na hraničních přechodech 2012

VHD – počty cestujících (průměrný pracovní den)

- Vlaky – výstupy z kampaní na tratiích v řešeném území za období 2012 – 2016
- Místa cestujících v mezizastávkových úsecích pro jednotlivé vlaky a po hodinách, zvlášť pro každý směr
- Klíče cestujících ve stanicích a zastávkách pro jednotlivé vlaky a po hodinách (pouze pro zastávky/trati)
- Autobusy – počet cestujících na všech linkách v mezizastávkových úsecích
- Autobusový kraj – počty cestujících na linkách
- Liberecký kraj – matice přepravních vztahů mezi jednotlivými zónami
- Klíče přílohy na zastávkách a linkách pro neobdobné spoje
- RPDI
- Přeprogramování autobusové sítě
- Přeprogramování trolejbusové sítě
- Komplexní přepravní průzkum v metru

AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model – PODKLADY PRO KALIBRACI
DOPRAVNÍ PRŮZKUM NA ZASTÁVKÁCH AUTOBUSOVÉ DOPRAVY



12 stanovišť

Zjištěno

- Počet příjezdících cestujících v autobuse
- Počet vystupujících cestujících
- Počet nastupujících cestujících
- Počet odjezdících cestujících v autobuse

Pro autobusové linky provozované na komerční bázi

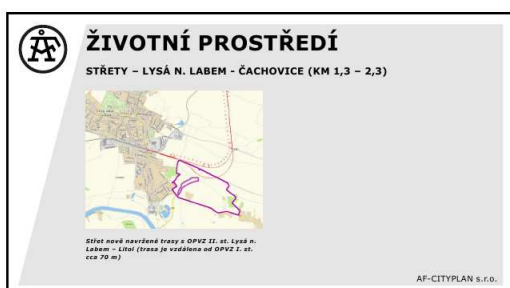
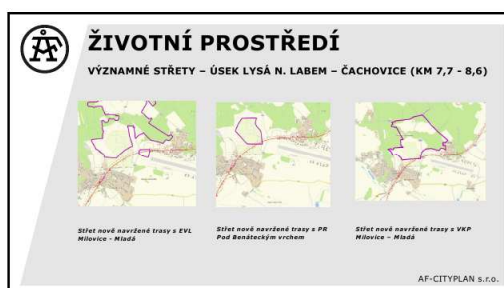
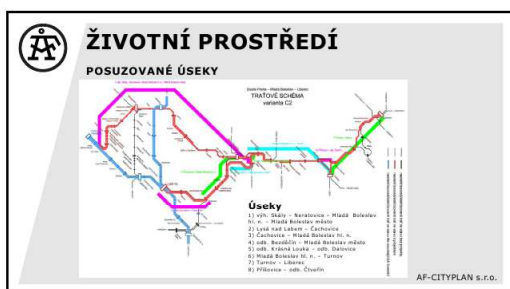
AF-CITYPLAN s.r.o.

Dopravní model
SOUČASNOST

PODKLADY → **KALIBRACE** → STÁVAJÍCÍ STAV

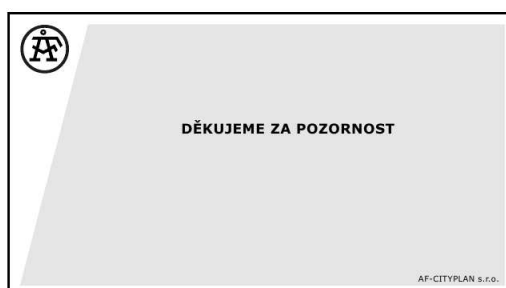
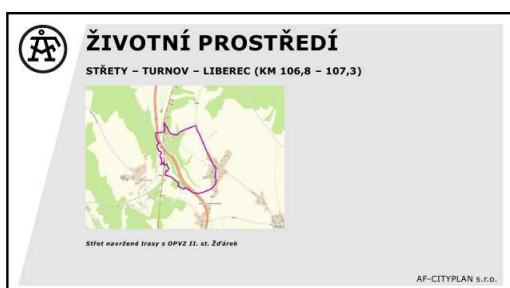
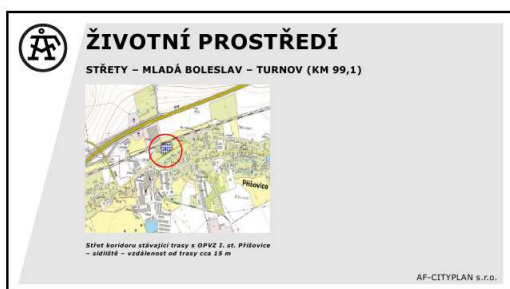
AF-CITYPLAN s.r.o.

10/07/2017
Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)



10/07/2017

Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)



Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)

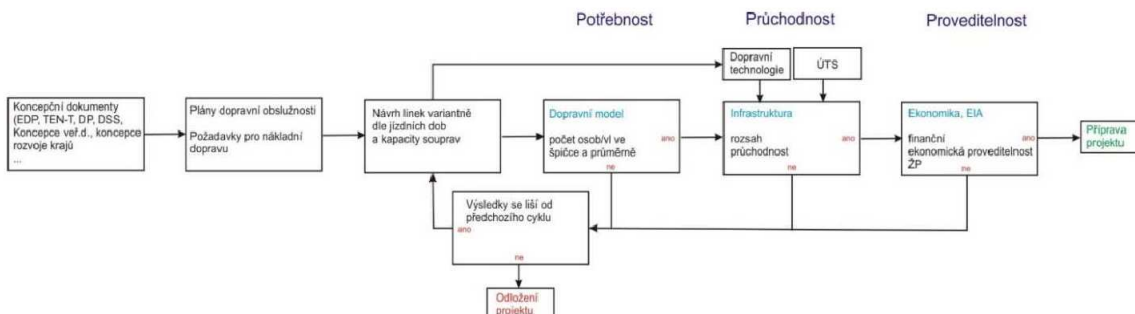
Poznámky k dílčímu výstupu Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec, prezentace 8.6.2017

Ministerstvo dopravy, Odbor strategie

Připomínky jsou zpracovány k prezentaci Metroprojektu, která byla zaměřena na informování o stavu zpracování projektu. Prezentaci jsme dostali fyzicky k dispozici 26.6.2017. Jde tedy o omezené informace o stavu prací.

Dosavadní řešení přineslo významný podnět v tom, že na rozdíl od předchozí studie IKP navrhuje nové řešení železniční stanice Mladá Boleslav-město, a to s rozšířením na pozemky firmy Škoda-Auto namísto původního návrhu založeném na využití pozemků města Mladá Boleslav (studie IKP prokázala, že rozšíření stanice na pozemcích města není možné). Pokud se doloží souhlas Škody Auto s využitím části pozemků pro rozšíření železniční stanice, bude možné jít nad rámec zadání studie. V opačném případě k významným změnám nad rámec zadání důvod není.

Obecně lze konstatovat, že návrhy variant jsou založeny na nepříliš vhodném návrhu linkového vedení (viz. níže), anebo naopak na příliš velkém rozsahu modernizované nebo nové železniční infrastruktury, což by znamenalo opakování chyby studie IKP. Cílem studie proveditelnosti musí být nalezení ekonomicky efektivní varianty. S přihlédnutím ke zkušenostem z předchozích studií a jejich ekonomických výsledků je nutné i při komunikaci s objednateli osobní dopravy hledat určitá kompromisní řešení podle následujícího schématu:



Chápeme, že návrh linkového vedení musí vycházet z určitých odzkoušených zásad, avšak pokud budou výsledkem příliš velké nároky na dopravní infrastrukturu, která bude investičně náročná bez odpovídajících přínosů, musí se následně hledat řešení založené na určitých odůvodněných ústupcích z těchto zásad. Je nutné dále počítat s tím, že jsou omezené rovněž kapacitní možnosti uzlu Praha (zejména Balabenka, Praha hl.n. a Praha Masarykovo nádraží s navazujícími úseky). Nelze přitom počítat s tím, že to bude právě tento projekt, kvůli kterému bude kapacita těchto částí pražského uzlu navyšována. Uzel Praha nesmí být vnímán jako černá skříňka, která pojme všechno. Dále je třeba vzít v úvahu skutečnost, že současně železniční spojení tímto směrem není funkční (jeho stav je mnohem horší, než bylo železniční do ostatních směrů před modernizací). Je proto nutné hledat i takovou mezikritériu, která zajistí alespoň částečně využitelné řešení ve střednědobém horizontu. Skutečnost, že se úsek Praha-

Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)

Vysočany – Lysá n/L již začal modernizovat a že proto není nutné v tomto případě čekat na celý přípravný proces, by měla být využita.

K návrhu variant a linkového vedení:

- ∞ V případě nižších variant, které již obsahují rychlé spojení do Mladé Boleslavi, se zachovává v případě pokračování do oblasti Turnova stávající vedení rychlíků do Tanvaldu bez přímého spojení do Liberce, případně je do Liberce veden segment Sp, tedy vlaky nižší kvality. Stále se tak dává přednost městům Železný brod a Tanvald+Velé Hamry+Desná (cca 18 tis. ob.) před Libercem, Jabloncem a dalšími městy (cca 180 tis. ob.). Každá linka je přitom nejvytíženější v příměstské oblasti velkého města a v tomto případě se tedy tento efekt v příměstské oblasti Liberce záměrně vytrácí. I ve variantách s tunelem Javorník je tímto poměrně nákladným úsekem veden pouze jeden pár vlaků za hodinu, přestože tato stavba by znamenala již výrazné zatraktivnění spojení Liberce s Turnovskem a Semilskem, ale i s Mladoboleslavskem. Přitom i dle dnešních statistik linky R21 je zřejmé, že v Turnově je významný zlom frekvence, a že úsek Turnov – Tanvald má výhradně rekreační charakter. Přímé spojení do Liberce musí být zavedeno převedením linky R21 z Tanvaldu hned po urychlení úseku Praha – Mladá Boleslav a je nutné uvažovat i o hodinovém taktu alespoň ve špičkách. S tunelem Javorník je nutné zároveň realizovat i dlouhou (Čtveřinskou) nebo krátkou (Ohrazenickou) spojku.
- ∞ Je navrhován příliš velký rozsah dopravy v úseku Lysá n/L – Nymburk. Podotýkáme, že Pravobřežní trať je primárně určena pro nákladní dopravu a není možné ji blokovat takto silnou objednávkou osobní dopravy. Obce Ostrá, Stratov, Kostomlaty n/L a Kamenné Zboží nepotřebují nutně 30 minutový takt obsluhy. V nejvyšší variantě C2el není možné uvažovat o modernizaci obou tratí – přes Lysou n/L i Všetaty, a to jen z důvodů nedostatečné kapacity pro rychlejší segment tratě Praha – Lysá. 30 minutový takt vyššího segmentu není použit ani v případě Kralup, Berouna nebo Benešova, tedy tratí s velkým počtem zastávek. Nymburk je obsluhován tratí s malým počtem zastávek. Návrh je proto předimenzovaný, přičemž není zřejmé, jak navržený rozsah dopravy pojme uzel Praha. Jen z důvodů splnění těchto požadavků je navržena modernizace tratě Všetaty – Mladá Boleslav (částečně dvoukolejně), která vede neosídleným územím, a proto má nízký potenciál. Trasa přes Lysou je modernizována v rámci etap pravděpodobně až jako poslední, a není tak využita časová výhoda plynoucí ze skutečnosti, že modernizace tratí Praha – Lysá již započala. Kompromis ve snížení rozsahu může mít 2 varianty:
 - Vrstvu spěšných vlaků vést se zastavováním v H.Počernicích, Zelenči a Jiřině. Jde pouze o 3 zastávky navíc oproti standardu. To by umožnilo zahuštění na nepravidelný 30 min. takt do Nymburka a do Mladé Boleslavi. Osobní vlaky by pak jezdily v 30 minutovém taktu (dohromady s Sp v 15 minutovém), do Nymburka v 60 minutovém taktu a do Milovic rovněž v 60 minutovém. Určitou nevýhodou je vyšší frekvence cestujících v úseku do Čelákovic z důvodů těchto tří zastávek u Sp vlaků.

Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)

- 15 minutový takt osobních vlaků by byl ukončen v Čelákovících, neboť Lysá n/L je již obsluhována i rychlíkovou vrstvou. To by umožnilo zavést 2 trasy/h vlaků vyššího segmentu navíc.
- ∞ Z výše uvedených důvodů proto požadujeme, aby byla rovněž posouzena sada variant založená pouze na trati Praha – Lysá n/L – Čachovice – Mladá Boleslav s případnou vazbou na stanici Mladá Boleslav-město (ostatně návrh této stanice neumožňuje ukončovat větší množství linek ve směru od Všetat, protože kusé koleje jsou navrženy pouze ve směru od Dolního Bousova). Úsek Praha – Všetaty pro obsluhu Neratovic a Mělníka může být prověřen i v této variantě, byť má charakter spíše samostatného projektu. Tato sada variant umožňuje jako jediná využít časovou výhodu, jakož i potenciál koncentrace funkcí do jedné tratě (nákladní doprava Nymburk – Mladá Boleslav + osobní doprava z Prahy + osobní doprava Kolín – Liberec (vazba na Pardubice a 1. TŽK od severu, která je mnohem výhodnější ze všech aspektů než současná linka R14, které by měl zůstat jen regionální charakter jako Sp vlak)).
- ∞ V návrhu linkového vedení není naopak využít významný potenciál některých směrů, který je nutné ve vyšších variantách prověřit:
 - Přímé spojení Praha – Česká Lípa. Aglomerace České Lípy má téměř 80 tis. obyvatel, přímé silniční spojení je pomalé a nebude modernizováno (klikatá silnice I/9 v CHKO Kokořínsko nebo modernizovaná silnice I/38 se závlekem přes Mladou Boleslav obdobně jako železnice).
 - Přímé spojení Liberec – Kolín – (Pardubice?) s vazbou na 1. TŽK jako převod linky R14. Stavební délka trati je obdobná jako po trati přes Starou Paku, prochází ale více osídleným územím a spojení do Pardubic by bylo až o hodinu rychlejší.
 - Obě uvedené linky by byly provázány v Mladé Boleslavi, přímé spojení do Liberce by bylo zajištěno expresní vrstvou a částečně i spěšným vlakem (Bakov, Mnichovo Hradiště).

Vzhledem k rozhodnutí o konverzi trakční soustavy je nutné počítat v rámci opatření v čisté a nízkouhlíkové mobilitě i s elektrizací celé tratě až do Liberce i v případě nižších variant.

V případě, kdy bude nutné z důvodů ekonomické efektivity snižovat investiční náklady bez výraznějších dopadů do přínosů, lze redukovat tyto návrhy:

- ∞ V návrhu úseku Milovice – Lysá n/L se počítá s využitím staré tratě, což je správné, v tom případě ale není nutné počítat s dvoukolejnou novou tratí v tomto úseku, postačí pouze jednokolejná trať s přesmykem Pravobřežní trati.
- ∞ Tunel Husa může být navržen 1kolejný se zachováním staré trati.

Naopak pro zvýšení přínosů lze prověřit zdvoukolejnění trati Mladá Boleslav – Bakov n/J výstavbou nové koleje Dalešickým nebo Bradleckým tunelem se zachováním stávající trati.

Ohrazenickou nebo Čtveřinskou spojku je nutné navrhnout s přestupní zastávkou Turnov-Ohrazenice nebo Doubí u Turnova tak, aby umožnila přestup hrana – hrana zajišťující přestupní vazbu od vlaků Praha – Liberec do směru Turnov, Semily a Tanvald. Variantu je nutné vybrat dle výsledků ekonomiky.

Záznam z jednání dne 8. června 2017 (představení postupu prací)

Dále je nutné věnovat pozornost napojení Jablonce n/N pomocí linek MHD tak, aby byla zajištěna přímá vazba z Rýnovic a Mšena k nádraží Hodkovice n/M (obdobu linky 101, avšak vedené přímo po silnici I/65 mimo Kokonín a Rychnov).



Záznam z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Akce: **Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec**
Účel jednání: **Konferenční projednání připomínek**
Datum a čas jednání: 10. 10. 2017, 13:00 a 19. 12. 2017, 13:00
Místo jednání: METROPROJEKT Praha, a. s., I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2
Přítomni: dle přiložené prezenční listiny

Kompletní vyjádření zpracovatele k obdržným připomínkám obsahují dokumenty *Návrh na vypořádání připomínek k 3. + 4. dílčímu odevzdání 08/2017 a Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec - dodatek*, které jsou přílohou tohoto záznamu. V následujícím textu jsou shrnuty komentáře a doplnění, která k návrhu vypořádání zazněla na jednání. Záznam je členěn podle jednotlivých subjektů, které se účastnily procesu připomínkování.

SŽDC GR O6

Zástupce O6 k připomínkám doplnil, že po dokončení analýzy přepravní poptávky předpokládá jednání v užším kruhu ohledně úprav provozních parametrů linek popř. i linkového vedení, bude-li zjištěn nesoulad mezi přepravní poptávkou a nabídkou.

SŽDC GR O12

Zástupce O12 v souvislosti s připomínkami zdůraznil, že proces připomínkování může být z jejich strany dokončen až po plném dopracování dopravní technologie řádným způsobem v rámci tohoto dílčího odevzdání.

Ad zahrnutí elektrizace Čachovice – Nymburk

Dle vyjádření zadavatele bude elektrizace tohoto úseku zařazena do SP Praha – Liberec, pouze budou-li to vyžadovat výsledky ekonomického hodnocení. V opačném případě bude toto řešit samostatná studie zabývající se potřebami zejména pro přepravu pro společnost ŠKODA AUTO a.s.

Ad linka S34

Nemožnost provezení této linky bude v grafických výstupech studie řešena jinak, aby dále nedocházelo k záměně za rušící vlaky. Kapacitní omezení zamezující výhledovému provozu této linky se týká úseku mimo řešenou oblast SP Praha – Liberec. Tento omezující úsek bude řešen samostatně, protože ze strany objednatele dopravy existuje zájem tuto linku zachovat.

SŽDC SSZ

Ad nástupiště zast. Luštěnice

Zástupcem SSZ bylo doplněno, že důvodem k územní neprůchodnosti nástupiště v navrhované poloze byl nesouhlas majitele sousední nemovitosti.

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 1/3

**METROPROJEKT**

Záznam z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)

Bylo dojednáno, že v SP Praha – Liberec zůstane zachováno současné řešení. Případná trvalí neprojednatelnost navržené polohy bude řešena až v následujícím stupni dokumentace tohoto úseku (pokud nebude nutné tuto lokalitu v rámci SP řešit z jiných důvodů).

Ad TZZ

SSZ v souvislosti s návrhem TZZ požaduje, aby byla do DT schémat a TZ doplněna informace, zda je uvažováno s dělením jednotlivých mezistaničních úseků na více prostorových oddílů či nikoliv.

KÚ Středočeského kraje*Ad využití stávajícího vedení trati Lysá nad Labem – Milovice*

Zadavatel potvrdil správnost navrženého řešení, které nevyužívá stávající trať. Z hlediska potřeb dopravní technologie je nutný mimoúrovňový přesmyk v žst. Lysá nad Labem a dosažení navržených parametrů trati. S využitím současné trati lze uvažovat v případě, kdy současný návrh ekonomicky nevyhoví.

Ad zast. Mladá Boleslav Jičínská a Neratovice-Mlékojedy

Středočeský kraj trvá na prověření potenciálu zastávek Mladá Boleslav Jičínská a Neratovice-Mlékojedy, jelikož jsou součástí jeho dlouhodobé koncepce obsluhy území. Bylo dojednáno, že prvotní prověření potenciálu obou zastávek bude provedeno prostřednictvím výhledového obratu cestujících a to tak, že bude v dopravním modelu uvažováno zastavení všech spojů vlaků kategorie Os. Po tomto vyhodnocení bude svoláno samostatné jednání, na kterém bude rozhodnuto o případném zapracování do studie v plném rozsahu (technické řešení, dopravní technologie atd.).

Ad autobusové linky MHD Praha

Zpracovatel objasnil, že do dopravního modelu jsou zahrnuty pouze linky MHD s návazností na metro, zajišťující vazbu mezi železnicí a jednotlivými zónami a příměstské linky. Zahrnutí linek jezdících v rámci jedné zóny nedává z pohledu modelu smysl.

Ad koordinace s přípravou sítě RS

Dle vyjádření zadavatele je možná pouze omezená koordinace s přípravou RS v ČR. Důvodem je to, že příprava RS je teprve v začátcích prací, je odlišný časový horizont obou akcí a v daném směru je třeba samostatně řešit i síť konvenční. Mezi Prahou a Turnovem navíc není uvažováno sdílení infrastruktury, týká se pouze úseku Turnov – Liberec, kde se jedná o jednu z řešených variant.

IPR HMP

IPR HMP podporuje mimoúrovňové řešení křížení železnice se silniční sítí v oblasti Kbel a Čakovic. Dále byl zpracovatel vyzván k respektování polohy zastávky Praha-Kbely Mladoboleslavská, která byla již dříve dojednána.

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 2/3



Záznam z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)

MSTM Mladá Boleslav

Zadavatelem bylo řečeno, že vzhledem ke zdůrazněnému významu lokality Krásné louky pro město Mladá Boleslav není možné železniční trať v těchto místech řešit provizorním řešením v případě dočasné jednokolejné trati, vždy je třeba sledovat konečné řešení, které bude v souladu s představami zástupců města. Vizualizace záměru bude součástí následujícího stupně dokumentace tohoto úseku.

Zapsal Hoření

Přílohy:

- ∞ Prezenční listina
- ∞ Návrh na vypořádání připomínek k 3. + 4. dílčímu odevzdání 08/2017

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 3/3

Záznam z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)



METROPROJEKT Praha a.s. I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

konaného dne 10.10.2017 v budově Metroprojektu Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:

STUDIE PROVEDITELNOSTI PRAHA – MLADÁ BOLESLAV - LIBEREC

PROJEDNÁNÍ PŘIPOMÍNEK

Jméno	organizace	telefon / fax	e-mail	podpis
SPALTA Jaroslav	AF-CITYPLAN	602 812 060	edela.brenkova@afconsult.com	
ŠIDA MAREK	AF-CITYPLAN	774 50 0250	MAREK.SIDA@AFCONSULT.COM	
PETRA PŘEVAZNIK	SŽDC	733 622 195	PRAVAZNIK@SZDC.CZ	
IVO HRUBAN	MD OKO	225 131 207	IVO.HRUBAN@MDOK.CZ	
VACLAV NACEK	MD OKO	225 931 340	VACLAV.NACEK@MDOK.CZ	
VIT SEDLÁČEK	MD OKO	225 711 175	VIT.SEDLACEK@MDOK.CZ	
Václav MAS	ROPID	235 704 575	mas@ropid.cz	
ADOLFAVALENTA	ROPID	234 704 565	VALENTA@ROPID.CZ	
Petr Vonek	CD.2.S.	932 214 625	vonek@gr.od.cz	
PAVEL WINTER	IDS4	444 490 007	WINTER.PAVEL@IDS4.CZ	
LUDEK MILAŘ	MD OKO	225 131 623	LUDEK.MILAR@MDOK.CZ	
PATRIK MACHO	KÚ SK	257 280 701	macho@kr-s.cz	
KAREL KOHOUT	SŽDC, OŘHX	602 456 922	KOHOUT@SZDC.CZ	
KUKLA MROSLAV	MD OKO	225 711 175	KUKLA@MDOK.CZ	
VÍDÍ ZAŘUBA	SŽDC OŘ	725 501 038	zaruba@redc.cz	
Jiří Kapička	SŽDC OŘ	604 123 162	kapicka@szdc.cz	
LUKÁŠ TITTL	IPR PRAHA	236 00 4578	TITTL-L@IPR.PRAHA.CZ	
JOSEF TOLAS	SŽDC, OŘ PRAHA	607 040 020	tolas@szdc.cz	
PETR KUNIK	SŽDC OŘ	725 805 707	kunik@szdc.cz	
PAVEL TIHA	SŽDC OŘ	945 886 686	tihap@szdc.cz	

Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek k 3. + 4. dílčímu odevzdání 08/2017

SŽDC GR O6	1
SŽDC GR O12	1
SŽDC GR O13	2
SŽDC GR O14	5
SŽDC GR O26	6
SŽDC OR PRAHA	6
SŽDC OR HRADEC KRÁLOVÉ	7
SŽDC SSZ	7
KÚ SK	9
KÚ LK + KORID LK	10
IPR HMP	20
MSTM MLB	20
ROPID	20
IDSK	21

SŽDC GR O6

Zpracovaná analýza poptávky obsahuje podrobné vyhodnocení přepravních zátěží jednotlivých dopravních systémů v řešeném území. Vyhodnocení těchto analýz je vhodné využít pro zpřesnění výhledové nabídky veřejné dopravy pro jednotlivé varianty. Při předcházející zpracované studii proveditelnosti byla tvorba výhledové dopravní nabídky nedostatečně řešena ve vztahu k analýze přepravní poptávky, což mělo za následek rozpory mezi přepravní poptávkou a dopravní nabídkou. V tomto ohledu je nutné klást důraz zejména na vyhodnocení hlavních přepravních vztahů v území a posouzení citlivosti případné změny modal-splitu na měnící se parametry nabídky železniční dopravy. Zejména je nutné analyzovat, za jakých podmínek je možné předpokládat změnu poskytování služeb autobusových dopravců a jejich případný zájem o nabídku spojů v železniční dopravě a také za jakých podmínek je možné očekávat přesun cestujících z individuální automobilové dopravy do veřejné dopravy. Tato analýza by měla být zpracována samostatně pro region pražské aglomerace, pro spojení Prahy s Mladou Boleslaví, pro spojení Prahy s Libercem a pro spojení Mladé Boleslavi s Libercem. V těch případech, kdy bude na základě analýz zjištěn potenciál zvýšení přepravního zatížení v železniční dopravě, je třeba upravit nabídku spojů výhledové přepravní poptávce. **Analýza poptávky bude doplněna.**

SŽDC GR O12

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Krýže, Ph.D., tel. 972 241 580; Ing. Ondruška, tel. 972 241 036)

Součástí 3. dílčího plnění je část B.5 Provozní a dopravní technologie, v níž však **zcela chybí textová část dopravní technologie**, která je základem pro zpracování dalších částí studie, především návrhů kolejových řešení. Předložené výhledové GVD jsou pouze jedním z podkladů pro posouzení návrhů. Za této situace se nemůžeme plnohodnotně k předložené dokumentaci vyjádřit. Pro vydání odpovídajícího vyjádření **žádáme o opětovné předložení studie v rámci tohoto plnění**, kde bude dopravní technologie zpracována standardním způsobem! **Část provozní a dopravní technologie bude řádně dopracována a předložena k vyjádření.**

Část A Textová část

Dle bodu 2.2 „Vymezení řešeného území“ je v rámci této SP řešena trať č. 070 Praha-Vysočany – Turnov a č. 030 v úseku Turnov – Liberec. Dle bodu 5 „Projektové varianty“ je v ŽST Turnov a ŽST Liberec navrhováno nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení na stávající konfiguraci kolejiště (včetně elektrizace ve variantě C2el) bez jakýchkoliv kolejových úprav, které by měly vyplynout z posouzení těchto uzlů v rámci zpracovávané Provozní a dopravní technologie. Návrh rozsahu elektrizace v ŽST Liberec je nedostačující, protože neumožňuje objíždění souprav a dále také neumožňuje vedení vlaků nákladní dopravy v závislé trakti.

Není-li řešení ŽST Turnov a Liberec součástí zadávacích podmínek, považujeme za nezbytné obě tyto stanice řešit bezodkladně samostatnými studiemi v úzké návaznosti na tuto SP. **Jedná se o chybu zpracování. Obě ŽST jsou součástí řešení SP a úpravy jejich kolejového uspořádání a elektrizace budou řádně zpracovány na základě provozní a dopravní technologie.**

Dle bodu 5.3.8. řeší varianta C0, C1 elektrizaci traťového úseku Praha (výhybna Skály) – Milovice – Čachovice – Mladá Boleslav. Nutno však konstatovat, že pro potřebu nákladní dopravy je nutná i elektrizace úseku Čachovice – Nymburk hl.n. s ohledem na skutečnost, že převážná část vlaků na/z vlečky ŠKODA AUTO je směřována do/z ŽST Nymburk hl.n. Požadujeme do variant C0, C1 navrhnout elektrizaci v úseku Čachovice – Nymburk s odděleným vyčíslením investičních nákladů. **Nezahrnutí elektrizace úseku Čachovice – Nymburk vychází z rozhodnutí zadavatele, neboť je úsek mimo zadaný rozsah technického řešení a bude pravděpodobně řešen samostatnou studií.**

B.5 nákretné jízdní řády

V GVD Praha – Turnov ve variantě A0-A1 jsou vlaky linky S34 uvedeny jako rušící. Není zřejmé proč (souvisí to s poznámkou uvedenou pod GVD, že vlaky nelze provézt?). Není přípustné, aby všechny vlaky jedné linky rušily svou jízdou vlaky jiné. **Ano, nejedná se o rušící vlaky v pravém slova smyslu. Zpracovatel tím chtěl pouze stručně sdělit, že tyto objednatelům požadované vlaky neumí provézt.**

B 5 schémata

1. Návrh na řešení železničních stanic s jednou nástupní hranou je z hlediska provozu nevhodný a s takto navrhovaným řešením **nesouhlasíme**. Dle předložené SP se jedná o ŽST Chotětov, Loukov u Mnichova Hradiště a Příšovice. I když předložené výhledové GVD nepředpokládají ve výše uvedených žel. stanicích křižování vlaků osobní dopravy, navržený GVD nutno považovat za jednu z možných variant a požadavky na vedení vlaků od objednavatelů celostátní i regionální dopravy se v čase mohou z různých důvodů změnit. Železniční stanice z hlediska navržené infrastruktury musí umožnit řešení i jiných dopravních situací, než předpokládá stávající model, např. i křižování dvou zastavujících vlaků osobní dopravy. **Uspořádání stanice bude upraveno.**

2. Ve všech projektových variantách je navrženo zdvoukolejnění traťového úseku výhybna Skály – ŽST Neratovice vyjma úseku Odb. Remízky – ŽST Měšice u Prahy předměstí – Odb. Tůmovka. V rámci provozu i několikaminutové nepravidelnosti v dopravě budou mít negativní vliv na jízdy vlaků opačného směru. Výluková činnost za účelem údržby v těchto dvou jednokolejných úsecích vyvolá potřebu náhradní dopravy (NAD). Požadujeme sledovat plně zdvoukolejnění tohoto úseku, což je oproti návrhu SP navíc cca 5,7 km traťové koleje (cca km 23,6-26,2 a km 27,0-30,1; v km 26,2-27,0 je kolejiště ŽST Měšice u Prahy předměstí). **Návrh vycházel ze zadávacích podmínek (optimalizace trati s dvoukolejnými vložkami). Bude zpracováno plně dvoukolejné řešení.**

3. Na základě zpracované provozní a dopravní technologie musí být navrženy manipulační koleje pro všeobecnou nakládku a vykládku a dále v případě požadavků správcovské a udržovací jednotky SŽDC (Oblastní ředitelství) i účelové koleje pro její potřebu. V předloženém návrhu kolejového řešení dochází k rušení manipulačních kolejí v jednotlivých ŽST a např. v ŽST Bakov n. J. není zachována žádná. Tuto problematiku je potřebné řešit již v rámci SP, protože nutno předejít situaci, kdy v rámci zpracování dalšího stupně (přípravná dokumentace) jsou předkládány dopravci v nákladní dopravě a organizační jednotkou SŽDC (příslušné OŘ) požadavky nad rámec schválené SP. **Bude řádně dořešeno v zpracované provozní a dopravní technologii.**

4. ŽST Bakov n.J. je stanicí odbočnou a ve variantě C2el, kdy dopravní koleje č. 1, 2 jsou hlavními kolejemi dvoukolejné tratě Bakov n.J. – Mladá Boleslav, požadujeme navrhnout nástupiště pro případné končící/výchozí vlaky od/do České Lípy, i když ve výhledovém GVD je uváděna cílová/výchozí stanice těchto vlaků Mladá Boleslav město. Nelze do budoucna vyloučit změnu požadavků objednavatele regionální dopravy a nutno umožnit obraty souprav v ŽST Bakov n. J. mimo hlavní kolej. **Uspořádání stanice bude upraveno.**

5. Ve stanici Jeřmanice chybí u všech variant zakresleno nástupiště u 3. staniční koleje. **Bude opraveno.**

6. Dráhy/vlečky nutno číslovat dle číselníku vleček. **Bude doplněno.**

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Bohuslav Vašíček, tel. 972 241 035)

Bez připomínek.

SŽDC GR O13

Obecné připomínky

V projektových variantách doplňte ve smyslu směrnice č. 30 ve všech řešených úsecích rekonstrukce mostů na konstrukce s průběžným kolejovým ložem. **Bude doplněno.**

V místě větvení hlavních směrů požadujeme dodržet standardní hodnoty náhlých změn nedostatku převýšení. Projektant vycházel z normy ČSN 73 6360-1 z tabulky 2, která definuje standardní hodnoty náhlé změny nedostatku převýšení ve zhlavích na **80 mm** pro $V \leq 100 \text{ km/h}$ a **60 mm** pro $V \leq 120 \text{ km/h}$. V některých případech byla navržena o řád štihlejší výhybka, která sice nemusí zajistit snížení náhlé změny nedostatku převýšení až na standardní hodnotu, ale i tak přispěje k většímu komfortu cestujících při průjezdu výhybkou a též ke snížení opotřebení výhybky. Případně je rychlost ve výhybce nižší než maximální možná. Ve studií jsou v místech větvení hlavních směrů typicky navrženy například tyto výhybky:

$V=120 \text{ km/h}$ – 1:26,5-2500-PHS s nedostatkem $l=68 \text{ mm}$ – převážně se jedná o rozvětvení na širé trati.

$V=100 \text{ km/h}$ – 1:18,5-1200-I s nedostatkem $l=100 \text{ mm}$ – zde ve většině případů není navržena štihlejší výhybka (např. 1:26,5) a nedostatek je tedy maximální. V některých místech však byla brána v úvahu i dynamika jízdy vozidla, případně byly brány v potaz i místní poměry (např. Bakov nad Jizerou, odb. Dalovice). Bude navržena výhybka tvaru 1:26,5-2500-PHS.

$V=90 \text{ km/h}$ – 1:18,5-1200-I s nedostatkem $l=80 \text{ mm}$

$V=80 \text{ km/h}$ – tato rychlost není ve větvení hlavních kolejí ve studií navržena, pokud by k takovému případu došlo, projektant by navrhnul řešení s výhybkou 1:18,5-1200-I a s nedostatkem převýšení $l=63 \text{ mm}$

$V=60 \text{ km/h}$ – 1:12-500-I s nedostatkem $l=85 \text{ mm}$ – většinou se jedná o rozvětvení přímo ve stanicích, v těchto případech projektant nevolil štihlejší výhybku z důvodu maximálního možného omezení zásahů do stávající infrastruktury stanice a přilehlých objektů.

$V=50 \text{ km/h}$ – 1:9-300 s nedostatkem $l=100 \text{ mm}$ – není snížený např. v MB město z důvodu stísněných poměrů. Pokud to poměry umožní bude navržena výhybka tvaru 1:12-500

Závěrem: Projektant tedy zhodnotil a byl si vědom potřeby navrhnout v těchto místech snížený nedostatek převýšení, a to i s ohledem na místní poměry (převážně ve stanicích) a také vyšší investiční náročnost štihlejších výhybek a snažil se proto navrhnout pokud možno kompromisní řešení.

V kolejových rozvětveních, kde nejsme omezeni místními poměry, použijte v hlavních kolejích s rychlostí 120 km/h a vyšší výhybky minimálně tvar 1:12-500 z důvodu vyšší životnosti i garancí dodavatele. **Bude provedeno s ohledem na místní poměry.**

Náhrady přejezdů požadujeme podrobněji řešit již v SP a zdůvodnit proč některé zatížené přejezdy nebyly řešeny? Např. zatížené přejezdy v Kbelích – ul. Hornopočernická, Mladoboleslavská. Pokud bude tunel Kbely, je potřeba se těmito přejezdy zabývat. Dále např. v Čakovcích – ul. Cukrovarská, Tišice – ul. Mělnická-Boleslavská atd. Dále je potřeba prověřit přejezdy s nevyhovujícím vzdálenostmi křižovatek a v případě nákladnějších stavebních řešení pro jejich nápravu je zahrnout do stavby. Součástí řešení rušení přejezdů by mělo být v SP zapracováno i budování souběžných obslužných komunikací. Na všech přejezdech, kde se předpokládá významné navýšení rychlosti, intenzity dopravy příp. zdvoukolejnění je potřeba se zabývat všemi riziky s tím spojenými a posoudit je již v tomto stupni dokumentace, zda nedojde ke zhoršení bezpečnosti na přejezdu. **Návrh náhrad přejezdů mimoúrovňovými křiženími bude revidován a počet ponechaných přejezdů bude minimalizován. Možnost zachování přejezdů bude posouzena na základě uvedených hledisek. Potřebné úpravy pozemních komunikací budou součástí řešení SP. Společně s O26 bude projednána aplikace prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik již ve fázi SP.**

Pokud se bude elektrizovat ve stávajících tunelech, je potřeba prověřit jejich tunelový profil. Sychrovský tunel by se musel určitě upravit. Již dnes má 3 místa evidovaná s s J-GC. **Ve stávajících tunelech není elektrizace navržena. Bude-li navržena, budou tunely upraveny.**

V další přípravě požadujeme prověřit na povodňových mapách hladinu Q100 a příp. problematická místa řešit již v SP. Upozorňujeme, že hladiny Q100 se poslední dobou revidovali v souvislosti s povodněmi v minulosti i změnami v území. **Bude prověřeno a zohledněno.**

Připomínky k jednotlivým částem

U popisu variant bez projektu se uvádí chybné upevnění W21. **Bude opraveno.**

Situace – v další přípravě více technicky rozpracujte průchod v zahloubeném úseku kolem Kbelského letiště. **Bude zapracováno.**

Dáváme ke zvážení, zda bude úsek mezi Neratovicemi a Všetaty pro rychlost 160 km/h využitelný. Bude potřeba použít těžší svršek, na mostě přes Labe zřídit průběžné kolejové lože a vzhledem k výraznému navýšení rychlosti prověřit bezpečnost na přejezdech. **Bude prověřeno.**

Žst. Praha-Satalice – se zdvoukolejněním a zachováním žel. přejezdu nově na čakovickém zhlaví nesouhlasíme, jedná se o rozpor s ČSN 73 6380. Navíc jsou zde v těsné blízkosti přejezdu křižovatky. **Přejezd bude nahrazen mimoúrovňovým křížením.**

Žst. Praha-Čakovice – Na satalickém zhlaví se buduje nadjezd, dnes je zde jen přechod pro pěší. Šířka není kótována, ale jeví se v parametrech komunikace pro vozidla? **Navržena bude pouze komunikace pro pěší a cyklisty.** Budovat odbočení na 80 km/h pro nejasný záměr města do cukrovaru bude potřeba řádně zdůvodnit. **Záměr města je v celku jasný, byť ve vztahu k SP nejistý. Navržené řešení je tedy spíše doložením prostorové a investiční rezervy. V dalších stupních může být upraveno v závislosti na vývoji záměru města.** V kol. č. 1 zvětšíte poloměr $R=2200$ m pro dosažení standardní hodnoty náhle změny nedostatku převýšení. **V tomto oblouku jsou z důvodu jeho umístění v hlavní koleji vloženy přechodnice a splňují standardní hodnotu nedostatku převýšení ($V130=110$ km/h $l=65$ mm).** Bylo u přejezdu ul. Cukrovarská prověřováno řešení se silničním podjezdem? **Bude navržena náhrada silničním podjezdem.**

Žst. Měšice u Prahy – prověřte, zda by bylo možné realizovat výh. č. 9 v přímé, navazuje přeložka, což dává prostor pro manévrování. **Bude prověřeno.**

Odb. Tůmovka – k odbočce bude vybudovaná obslužná komunikace pro potřeby správce, požadujeme ji zahrnout již do SP. **Bude navrženo.**

Žst. Neratovice – vřetatské zhlaví je konstruováno krajně nevhodně. Od Prahy vedou hl. koleje č. 1 a 2 přes výhybky do přímé, ale na vřetatském zhlaví je pokračování těchto kolejí přes výh. č. 16 a 18 vždy do odbočky. Z hlediska zatížení dopravou a namáhání výhybkových konstrukcí se jedná o nevhodné řešení. Vzhledem ke komplexní přestavbě stanice řešení upravte. Výh. č. 2 ideálně v zákl. tvaru 1:12. Obdobně výh. č. 25. S nástupištěm čelákovické tratě u přejezdu se neuvažuje, pro tuto trať už bude pouze l. nást. u koleje č. 8? **Stanice byla navržena s ohledem na minimalizaci zásahů do stávající infrastruktury, včetně přilehlých objektů, a minimalizaci přeložek. Stanice bude upravena.**

Žst. Byšice – mladoboleslavské zhlaví napřimíte, aby výhybky nebyly v transformaci a v nových nástupištích bylo převýšení optimálně do 60 mm. Přejezd se nově navrhuje ve staničních kolejích, což lze považovat jako rozpor s ČSN 73 6380. **Bude prověřeno.**

Žst. Chotětov – přístup na nástupiště kolem kusé koleje je vzhledem k situování nevhodný, prověřte jiné řešení. **Bude prověřeno.**

Výh. Stránov – k výhybně bude vybudovaná obslužná komunikace pro potřeby správce, požadujeme ji zahrnout již do SP. **Bude navrženo.**

Žst. Mladá Boleslav hl.n. – byla prověřena varianta dosažení větších poloměrů na Turnovském zhlaví? Optimálně 300 m odpovídajících CLS. **Stanice byla navržena s ohledem na minimalizaci zásahů do stávající infrastruktury, včetně přilehlých objektů, a minimalizaci přeložek. Stanice bude upravena.** Rozlišíte, co vše bude ponecháno z předchozí 1. stavby Nymburk – Mladá Boleslav. **Bude zakresleno.** Délky kolejí pro ND jsou zcela nedostatečné. **Bude prověřeno v rámci dopravní technologie.**

Žst. Milovice-Boží Dar – z důvodu vyšší životnosti i garancí dodavatele použijte v hl. koleji výhybky tvaru 1:12-500. **Viz obecná část.**

Žst. Čachovice Bd1 – s umístěním výhybky do přejezdu nesouhlasíme, přejezd musí být zrušen. Realizaci jeho náhrady je potřeba reálně zdokladovat. **Přejezd je navržen na zrušení. Náhrada přejezdu bude zakreslena.** Pro rozvětvení na rychlost 120 km/h použijte výh. tvaru 1:26,5. **Bude prověřeno.**

Výh. Bezděčín Bd1, C0, C1, C2el – v oblouku přeložky prověřte dosažení standardních parametrů nedostatku převýšení, který je pro všechny rychlostní profily stejný. **Bude prověřeno.**

Žst. Mladá Boleslav město – všechny varianty jsou prostorově velmi náročné ve stísněném urbanizovaném prostoru. Není proto zřejmé, proč se zde navrhuje hodinové pobyty ve špičce – var. C2e hodinové pobyty na kol. č. 3 a 2, varianta Bd1 hodinové pobyty na kol. č. 1, 2 a 2a atd. Vzhledem ke stísněnému prostoru v zahloubení prověřte odstavby jinde a rozsah stanice minimalizujte nebo místo velkých ploch nástupiště navrhněte odstavné koleje. **Navržený počet nástupních hran vychází z časových poloh příjezdů a odjezdů vlaků a dlouhé obrátové pobyty na něj nemají vliv. Nicméně bude prověřena minimalizace návrhu.**

Kolejové řešení by mělo být navrženo tak, aby průjezdné hl. koleje byly do přímé, ve všech návrzích jsou jízdy vždy do odbočky. **Stanice byla navržena s ohledem na minimalizaci zásahů do stávající infrastruktury, včetně přilehlých objektů, a minimalizaci přeložek.**

Žst. Mladá Boleslav Debr A0, A1, B1, C0, C1 – jsou opravdu nutná 3 nástupiště? **Jsou navržena pouze dvě nástupiště u kol. č. 1 a 2.** Nestálo by nástupiště na záhlaví a jedno vnější u kol. č. 2. **Bude prověřeno.** Manipulační kolej č. 4 zhoršuje přístup na nástupiště od hlavní komunikace, není možné ji zkrátit nebo zrušit? **Bude prověřeno.** Varianta C2el nevhodně zdvoukolejňuje přejezd ve zhlaví. **Bude prověřeno náhrada přejezdu.**

Odb. Zálučí – pro rychlost 100 km/h by zde měla být výhybka 1:26,5. **Viz obecná část. Bude prověřeno.** Když už se oblouk směrem na Dolní Bousov upravuje, bylo by možné ho upravit na poloměr 300 m (všechny varianty). **Bude zapracováno.**

Žst. Mnichovo Hradiště – vlečka VTOS by měla být zapojena bez úvratě – takto lze obsluhovat po jednom vagonu. **Bude upraveno.** Kol. č. 4a by se měla zkrátit, aby odstavená vozidla nebyla překážkou v rozledech. **Bude upraveno.** Poloměr 1900 m by mohl být zvětšen. **Oblouk byl navržen tak, aby byla zajištěna dostatečná šířka nástupiště v místě podchodu. Po přesném umístění přístupů bude prověřena i možnost zvětšení poloměru oblouku.**

Žst. Loukov u MH – kol. č. 3 lze prodloužit. **Už dl. vychází z požadavků dopravní technologie.**

Žst. Příšovice – výhybka na turnovském zhlaví zasahuje do přejezdu, přejezd bude zrušen? **Přejezd bude zrušen nebo upraven.** Varianta C2el – hlavní směr a vyšší rychlost je do přeložky, výhybka č. 1 by měla být pravá? **Bude prověřeno.**

Odb. Čtveřín – výhybky v odbočce musí odpovídat standardním hodnotám náhlé změny nedostatku převýšení. **Viz obecná část. Bude prověřeno.**

Žst. Hodkovice nad Mohelkou A1, B1, B2, C – stanici lze prodloužit. Spojka 9-11 by mohly být pro traťovou rychlost. **Bude prověřeno.**

Žst. Hodkovice na d Mohelkou C2el – dle řešení GPK a pokračování kolejí by kol. č. 3 měla být č. 1. **Bude opraveno.**

SŽDC GR 014

Zabezpečovací zařízení:

1) Z hlediska zabezpečovacího zařízení je ve všech variantách (kromě varianty bez projektu) cílový stav staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie (ES) + DOZ. Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie AH. Volnost tratě pomocí počítačů náprav, realizace ETCS L2 a GSM-R. Tuto technologickou náplň podporujeme a z tohoto hlediska je výběr variant libovolný.

2) Preferujeme a podporujeme zdvoukolejnění v celých mezistaničních úsecích, nikoliv dvoukolejné vložky apod. **Návrh částečného zdvoukolejnění vychází ze zadávacích podmínek.**

3) Na všech modernizovaných úsecích požadujeme minimalizaci počtu úrovněvých křížení se silniční komunikací a u ponechaných navrhnout závorová břevna přes celou šíři silniční komunikace. V případě realizace úseků s $V=160$ km/h a u přeložek a novostaveb traťových úseků obecně požadujeme křížení výhradně v provedení mimoúrovňovém. **Bude zapracováno.**

Sdělovací zařízení:

S navrženým technickým řešením ve všech projektových variantách souhlasíme.

Elektrotechnika a energetika: (Ing. Plocek 972 244 491)

Obecně

Obrázky v textu části A jsou poškozené ztrátovou kompresí, takže nejsou patrné detaily. Doporučujeme použít vyšší rozlišení obrázků nebo bezztrátovou kompresi. (zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268) **Bude opraveno.**

A-002-PTZ, 4.1.24 Lysá n/L (mimo) – Milovice

Není uveden počet propustků a mostů a není pravdou, že se v úseku nenachází žádné trakční vedení – trať je elektrizována soustavou DC 3kV. (zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268) **Bude opraveno.**

A-002-PTZ, 5.3.7 Trakční vedení

Odst. Oddělení soustav, ochrana před bludnými proudy: ve všech variantách vznikne ještě styk soustav u výh. Skály. Nutno doplnit. (zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268) **Bude doplněno do textové části.**

Pro důsledné oddělení trakčních soustav DC 3 kV a AC 25 kV v místech jejich styku (žst. Všetaty!), bude kromě ve studii uvedených opatření na oddělení soustav a ochranu před bludnými proudy potřeba dodržet také především co nejlepší izolační stav kolejí v DC trakční části. Maximální měrnou svodovou vodivost mezi kolejí a zemí určuje ČSN EN 50122-2. **Bude zapracováno do textové části.**

Z hlediska zamezení vzájemné interakce je nutno dodržet také příslušná ustanovení ČSN EN 50122-3. **Bude zapracováno do textové části.**

V případě potřeby je možné některé vedlejší koleje, které nedosáhnou na potřebné parametry svodové vodivosti oddělit rovněž pomocí polarizovaných izolovaných styků. (zpracoval: Ing. Dostál, 972 244 476) **Bude zapracováno do textové části.**

Průvodně technická zpráva (část 5.3.7 – 5.3.9):

Na některé úseky uvedené tratě je navržena elektrizace systémem AC 2 x 25 kV. Kombinovat systémy AC 25 kV a AC 2 x 25 kV je provozně komplikované. U systému 2 x 25 kV je nutné budovat autotransformátorové stanice a negativní napájecí lano, což z hlediska nákladů bude přibližně stejné, jako doplnění jedné napájecí stanice AC 25 kV a tím zajištění zálohového napájení v daném úseku při zachování jednotného systému AC 25 kV. **Soustava 2 AC 25 kV je navržena pro celý úsek odb. Skály – Liberec. Na této délce jednokolejné trati se slabším provozem se dá očekávat ekonomický efekt navrženého řešení nejen v investiční, ale i provozní oblasti. Soustava 2 AC 25 kV je kompatibilní se soustavou AC 25 kV a při současném napájení „klasické“ tratě jsou možná různá zapojení vývodů trakčních transformátorů (např. obdoba zapojení do „V“). V každém případě komplexní ekonomické hodnocení a energetické výpočty budou součástí přípravné dokumentace pro konkrétní rozsah elektrizace (variantu, která bude na základě studie proveditelnosti zvolena). Použití té které trakční soustavy nemá s ohledem na celkové náklady stavby vliv na rozhodování.**

Konkrétně pro úsek Praha (výh. Skály) – Mladá Boleslav, jsou navrženy u systému AC 2 x 25 kV dvě napájecí stanice, čtyři autotransformátorové stanice a negativní napájecí lano. V případě systému AC 25 kV by tři napájecí stanice zajistily spolehlivý provoz. Navíc by se využily i pro okolní tratě (např. NS Praha Čakovice pro oblast Prahy, NS Všetaty pro trať Kolín – Ústí n.L.). **Dtto výše. Zde záleží i na výsledku připomínkového řízení energetických výpočtů trati Kolín – Děčín (realizace TT Všetaty). Právě v případě výpadku plánované TT Všetaty by soustava 2 AC 25 kV lépe zajistila napájení i trati Kolín – Děčín.**

Úvaha, že by se na úsek tratě Turnov – Liberec při výluce TT Turnov nasadila nezávislá trakce nebo náhradní doprava je zcela chybná a provozně nepřijatelná. **Kompletní výluku TT lze předpokládat pouze při katastrofické poruše, která vyřadí celé zařízení. Nasazení náhradní dopravy vzhledem k souběžné rychlostní silnici je možné – viz např. v říjnu 2017 probíhající výluky trati Brno – Přerov, kdy jsou všechny vlaky nahrazeny NAD a nadto odkloněny do Hulína (kvůli sjezdu z dálnice). Provoz při výlukách jednotlivých napájecích stanic bude zpracován v přípravné dokumentaci.**

V trakčních transformovnách je navrhován rozvaděč 22 kV izolovaný plynem SF₆. Zde požadujeme rozvaděč izolovaný vzduchem, bez plynu SF₆. **Bude zapracováno**

Dále všechny zvažované varianty jsou ve výsledku odkazovány na energetické výpočty. Z tohoto důvodu bude vhodné přistoupit k dalšímu hodnocení výsledné varianty řešení napájení včetně vlastního zapojení a výkonu TT až po obdržení výsledků z těchto výpočtů při zachování vstupních podmínek jak jsou uvedeny v jednotlivých variantách a to s přihlédnutím na výše uvedené. **Komplexní ekonomické hodnocení a energetické výpočty budou součástí přípravné dokumentace pro konkrétní rozsah elektrizace (variantu, která bude na základě studie proveditelnosti zvolena).**

Kap. 5.3.7, str. 77 – Ve zpětném kolejnicovém vedení budou pro zabránění zpětných proudů z DC do AC soustavy vloženy dva izolované styky...**přemostění styku polovodičovou diodou dimenzovanou na trakční odběr jednoho vlaku. Jaký proud je uvažován ve vztahu k výkonu vozidla? Toto lze uvést i bez „přesných“ energetických výpočtů. Záleží na sklonových a traťových poměrech (stoupání nebo rozjezd z/do DC soustavy), zda bude nutno dimenzovat ventily na trakční proud nebo pouze na proud netrakční. Bude specifikováno v přípravné dokumentaci.**

Kap. 5.3.10, str. 84 – Napájení nedrážních zařízení (např. elektromobilů na parkovišti) – je otázkou, zda by to bylo pro SŽDC výhodné financování (pronájem nebo vlastnictví) zejména z pohledu zajištění spolehlivosti napájení a případné penalizace nebo náhrady škod při výpadku napájení. (zpracoval: Ing. Doleček, 972 322 822, Ing. Křiš, 972 741 610) **Uvedené napájení nedrážních zařízení je pouze naznačeno jako možnost technického řešení, ale nebude součástí investičních nákladů ani ekonomického hodnocení.**

SŽDC GR O26

Připomínky uplatňovány během zpracování.

SŽDC OŘ PRAHA

Správa tratí (ST) Nymburk sděluje, že traťová třída je v některých úsecích navrhována na zatížení 20 t na nápravu, což do budoucna bude přinášet komplikace při nutnosti využít trasy jako odklonové. Rovněž navrhovaná využitelná délka kolejí 500 m je nedostatečná v případě odklonů (nutno min. 700 m). Kontakt: pan Dudla, tel.č. 9722 55006. **Jedná se pouze o minimální parametry dle relevantních směrnic a dohod. Rekonstruované úseky jsou navrženy na třídu zatížení D4. Délky kolejí v jednotlivých ŽST jsou nebo budou stanoveny na základě provozní a dopravní technologie.**

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT-V) Praha východ souhlasí z hlediska inž. sítí v její správě a sděluje, že konkrétní způsob zabezpečení trati sdělovacím a zabezpečovacím zařízením bude řešen po předložení dalších stupňů technické dokumentace a vybrání některé z variant stavby. Kontakt: pan Kolář, tel.č. 9722 46414.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT-N) Nymburk požaduje koordinovat studii proveditelnosti Praha – Liberec ve variantách C0, C1, C2el se stavbou „Rekonstrukce žst. Lysá nad Labem“. Kontakt: Ing. Rydlo, tel. č. 9722 55078. **Návrh je se stavbou koordinován, resp. vychází z aktuálního projektu.**

Úsek řízení provozu má následující připomínku: Při úvahách o této stavbě je nutné řešit zásadní přestavbu železniční stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží (výhledový stav osobní i nákladní dopravy). Kontakt: Ing. Kálal, tel.č. 9722 41650. **ŽST Mladá Boleslav je součástí řešení SP.**

Ostatní Správy OŘ Praha souhlasí s předloženou studií a nemají námitek.

SŽDC OŘ HRADEC KRÁLOVÉ

Řízení provozu (ŘP)

Koncept GVD: varianta x1 je reálnější; varianta C2el by bylo vhodné zakreslit způsob provádění nákl. vlaků; jízdní doba se přibližuje jízdní době autobusu, když předpokládáme příjezd vlaku do centra města (Praha hl. n.). **Trasy nákladních vlaků budou doplněny.**

Na str. 13 je v posledním odstavci uvedena zastávka Mladá Boleslav město. SR70 ani SŘ ŽST Mladá Boleslav město tuto zastávku nezná. **Bude opraveno.**

Na stranách 33–49 je uváděn popis prací. Např. u staničního zabezpečovacího zařízení je použita formulace: „Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.“ – Požadujeme konkretizovat, jaké zabezpečovací zařízení bude použito, protože stávající zabezpečovací zařízení staniční (1.–3. kategorie) i traťové jsou různého typu. **Bude uvedeno.**

Na stranách 62–63 je uváděna navrhovaná redukce manipulačních kolejí (např. ŽST Bakov nad Jizerou bez manipulačních kolejí). Požadujeme projednat. **Uspořádání stanic bude upraveno a projednáno.**

Správa budov a bytového hospodářství (SBBH)

Bez připomínek.

Správa tratí Liberec

Bez připomínek.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT)

Bez připomínek.

Správa elektrotechniky a energetiky (SEE)

Bez připomínek.

Správa mostů a tunelů (SMT)

Bez připomínek.

SŽDC SSZ

Provozní a dopravní technologie (zpracovatel Ing. Petr Kuník, tel. 972 244 851)

Výchozí stav:

1. Popis výchozího stavu v průvodní technické zprávě je třeba opravit, resp. aktualizovat dle proběhlých, probíhajících event. připravovaných staveb (SZZ ŽST Praha-Čakovice, Mladá Boleslav hl. n., Čelákovice, Čachovice, Dobruška). **Bude opraveno.**

2. Do výchozího stavu (v textové i grafické části) je třeba zahrnout probíhající výstavbu TZZ Byšice – Kropáčova Vrutice – Chotětov (vč. návěstních bodů). **Bude zahrnuto.**

3. Je třeba ujednotit výchozí stav v úseku Praha-Vysočany – Lysá n. L. Popis uvažuje s (částečně neaktuálním) stávajícím stavem, schémata uvažují výhybnu Skály a ŽST Lysá n. L. již po rekonstrukci. **Bude sjednoceno.**

4. V projednávané PD „Výstavba zastávky Neratovice-Sídlíště“ se předpokládá v této zastávce zřízení nástupišť jen v déle 120 m. **Bude opraveno.**

Návrhový stav:

5. ŽST Praha-Satalice a ŽST Praha-Čakovice: Je navrženo zkrácení užitečných délek staničních kolejí bez posouzení ve vztahu k nákladní dopravě (zejména možnosti nárůstu tras – viz poslední připomínka). **Bude řádně posouzeno.**

6. ŽST Všetaty: Výkresová část a dopravně-technologická schémata nejsou v souladu s návrhem uvedeným v kap. 5.3.7 průvodně-technické zprávy. Je třeba uvést návrhy do souladu. V případě potřeby úprav kolejového řešení ŽST Všetaty by mělo toto dopad do související stavby (v DÚR se předpokládá předjízdna kolej směr Mělník v turnovské skupině) a mj. by bylo popřeno předpokládané postupové (dočasné) rozdělení ŽST Kolín navržené ve studii přechodu na napájecí soustavu 25 kV v gesci MD. **Návrh v kap. 5.3.7 je pouze principiální schéma v případě, že nebude proveden přechod napájení trati Kolín – Ústí n/L na soustavu AC 25 kV dříve než elektrizace tratě Praha – Mladá Boleslav, což zpracovatel nepředpokládá.**

7. ŽST Chotětov: Ve všech variantách je navrženo pravidelné křižování osobních vlaků v sousední ŽST Kropáčova Vrutice. Návrh ŽST Chotětov pouze s jednou nástupní hranou omezuje možnost operativního řízení a řešení mimořádností a nejví se tudíž vhodným. **Řešení stanice bude upraveno.**

8. ŽST Lysá n. L.: Ve variantách C prověřit redukci paralelních kolejových spojek na kostomlatско-mladoboleslavském zhlaví. **Bude prověřeno.**

9. ŽST Milovice + ŽST Milovice-Boží Dar: Návrh ŽST Milovice-Boží Dar pokládám s ohledem na takřka nulový přepravní potenciál za naddimenzovaný a považuji za vhodnější přesměrovat obrátovou kolej do (za) ŽST Milovice (vč. ukončení příslušných Os již zde). **Návrh vychází s požadavku Středočeského kraje na obsluhu budoucí výrobní zóny (dle platného ÚP) vlaky dnes ukončovanými v ŽST Milovice.**

10. ŽST Luštěnice-Újezd, zast. Luštěnice: Není zřejmý motiv přesunu nástupiště do míst, kde již jednou nebyla územně průchodná. **Motivem byla přítomnost přechodnice s převýšením až 145 mm v místě stávajícího nástupiště.**

11. ŽST Mladá Boleslav hl. n.: Nejsou zřejmé užitečné délky „sdružených“ kolejí (6+6a nebo 7+7a). Není zřejmý motiv návrhu SK 6a s užitečnou délkou 255 m. Využitelnost koleje 6+6a je při zachování úrovněového přejezdu sporná. **Využití koleje 6+6a se nepředpokládá, avšak předpokládá se využití koleje v úseku od Se kryjícího přejezdu po L6a (cca 650 m) jako předjízdna kolej v sudé kolejové skupině pro vlaky sudého směru.**

12. ŽST Mladá Boleslav hl. n.: Není zřejmé, proč je navrženo zatrolejování odstavných kolejí 8b+8c+8d a jaké je vlastně jejich předpokládané využití s ohledem na zcela minimální užitečné délky. **Předpokládá se odstav Os v závislé trakci dl. 90 m (jednotka 640).**

13. ŽST Mladá Boleslav hl. n.: Ve variantách s novou tratí výh. Bezděčín – Mladá Boleslav předměstí je třeba prověřit a doložit nezbytný rozsah kolejiště ŽST Mladá Boleslav hl. n. **Bude prověřeno.**

14. ŽST Mladá Boleslav město: Ve variantách A0 a A1 není zřejmé, zda dostupnost pouze jedné staniční koleje z vlečky ŠKODA AUTO je dostačující. Možnost jízdy z vlečky pouze do ŽST Mladá Boleslav-Debř je zcela nevhodná. **Dostupnost jedné SK bude prověřena. Dostupnost ŽST Mladá Boleslav hl. n. je zajištěna kolejovou spojkou 14-15 umístěnou před vstupním obloukem, její zakres však chybí jak v situaci, tak ve schématu.**

15. ŽST Bakov nad Jizerou: Je navrženo výrazné zkrácení užitečných délek staničních kolejí bez náležitého posouzení. V podstatě zaniká možnost úvratí pro nákladní vlaky. **Bude prověřena možnost prodloužení už. dl. nebo využití ŽST Mladá Boleslav-Debř.**

16. ŽST Turnov: V návrhovém stavu se SZZ 3. kategorie rozhodně nelze uvažovat se skupinovými návěstidly. Je třeba posoudit a doložit nezbytný rozsah kolejiště pro nasazení nového SZZ a prověřit též reálnost ponechání úrovněového přístupu na nástupiště. **Kolejové uspořádání stanice bude řádně navrženo, přístup na nástupiště bude mimoúrovňový.**

17. ŽST Hodkovice nad Mohelkou: Návrh přímého směru z TK do 4. SK (var. A1, Bj1, Bd1, C1) je nevhodný. **Bude opraveno.**

18. ŽST Hodkovice nad Mohelkou: V žádné části dokumentace není uveden návrhový sklon na novostavbě trati a nelze tudíž mj. posoudit, zda nemožnost jízdy z dlouhé nákladní 4. SK na novou trať (a opačně) je akceptovatelná. **Podélný sklon úseku novostavby je 17 ‰. Vedení dlouhých nákladních vlaků je uvažováno po stávající trati.**

19. ŽST Liberec: Je třeba prověřit reálnost návrhu zapojit 2. TK od odb. Šimonovice do ŽST při ponechání stávajícího SZZ (viz var. A1, Bj1, Bd1, C1). **Bude navrženo nové SZZ včetně kolejových úprav a zajištění mimoúrovňového přístupu.**

20. ŽST Liberec: Při návrhu nového SZZ 3. kategorie (minimálně var. C2el) je třeba posoudit a doložit nezbytný rozsah kolejiště pro nasazení nového SZZ a řešit v současné odstranění úrovněového přístupu na některá nástupiště. **Bude navrženo nové SZZ včetně kolejových úprav a zajištění mimoúrovňového přístupu.**

21. Z dokumentace není zcela zřejmé, jaké TZZ je v kterém mezistaničním úseku navrhováno – obzvlášť ve vztahu k dělení mezistaničních úseků na oddíly. Zejména v nejzatíženějším přípražském úseku by bylo vhodné zvážit návrh AB. **Problematika typu TZZ bude dořešena s ohledem na požadovanou propustnost.**

22. V dokumentaci není řešen přechod z levostranného provozu Praha-Vysočany – vých. Skály na pravostranný v úseku výhybna Skály – Neratovice. Provozní intervaly v návrhových GVD neodpovídají křížení tras ve výhybně Skály, navíc jízdy vlaků Vysočany – Neratovice na výhybně Skály kolizně vůči směru Horní Počernice – Vysočany jsou s ohledem na předpokládané vytížení obou tratí prakticky nereálné. Z tohoto důvodu je třeba vytvořit jiné koncept, i za cenu případných vyšších zásahů do modernizované trati Lysá n. L. – Praha-Vysočany, například s mimoúrovňovým rozpletem na vých. Skály (směrové řešení) nebo s prodloužením čtvrté koleje blíže centru Prahy (traťové řešení), včetně průkazu dostatečné kapacity ŽST Praha-Vysočany. **V návrhových GVD se uvažuje s levostranným provozem v úseku Skály – Remízky, ke křížení tras pak nedochází. Levostranný provoz bude znázorněn v GVD.**

23. Obecně není v dokumentaci vůbec věnována pozornost posouzení navrženého rozsahu infrastruktury ve vztahu k nákladní dopravě (jak předpokládané technologii obsluhy lokality Mladá Boleslav a souvisejících vleček, tak vlakům po koridoru AGTC, tak případnému vedení vlaků z ŽUP na trať 503 právě přes Neratovice (po zatrolejování trati)). Rovněž není nijak posouzen nezbytný rozsah uzlových stanic (viz též výše). **Bude řádně dopracováno.**

Stavební řešení (zpracovatel Ing. Karel Fridrich, tel. 972 244 833)

24. S ohledem na uvažovaný nárůst provozu, četnost zastávek a zdvoukolejnění trati by návrh vedl ke značnému nárůstu doby uzavření přejezdů, v řadě případů se silným provozem autobusů MHD a tedy s negativním dopadem na jejich cestovní doby (v Praze ulice Budovatelská, Hornopočernická, Mladoboleslavská, Semilská, Cukrovarská). Část těchto přejezdů by navíc byla i bezpečnostně problematická, protože v jejich těsném sousedství se nacházejí křižovatky. Negativní dopady ze zachovaných přejezdů je třeba zahrnout do ekonomického hodnocení, přednostně je ale nutné hledat možnosti jejich náhrad mimoúrovňovými kříženími, v oblasti Kbel např. i za cenu zahloubení trati. **Návrh náhrad přejezdů mimoúrovňovými kříženími bude revidován a počet ponechaných přejezdů bude minimalizován a negativní dopady budou zahrnuty v ekonomickém hodnocení.**

25. ŽST Lysá nad Labem: ve výkresu je vhodné zakreslit případnou polohu koleje přesmyku Kostomlaty n. L. – Lysá n. L., byť přímo nesouvisí s projektem Praha – Liberec. **Bude zakresleno.**

KÚ SK

V průvodní technické zprávě spatřujeme nedostatek v tom, že v kapitole 5.2 chybí výčet železničních zastávek na zmiňované železniční trati, konkrétně Hovorčovice, Zlonín, Kojetice a také nově budovaná zastávka Neratovice – sídliště. **Bude doplněno.**

Vzhledem k tomu, že studie proveditelnosti řeší podobu železniční trati k roku 2025, tak by v seznamu zastávek neměla chybět ani uvažovaná zastávka Neratovice – Mlékojedy a měla by být prověřena též v rámci optimalizace železničních stanic Neratovice a Mladá Boleslav hl. n. možnost vybudování nových nástupišť z přípojných tratí, aby nemusely vlaky v Neratovicích vjíždět do stanice úvratí (ve směru od Brandýsa nad Labem), nebo stavět na nástupišti v severní části nádraží Mladá Boleslav hl. n. (ve směru od Mšena), které je zcela mimo zázemí stanice a bez přímé přestupní návaznosti na ostatní nástupiště pro vlaky v hlavních směrech. **Návrh zastávky bude prověřen. Uspořádání ŽST Neratovice bude upraveno a projednáno. V ŽST Mladá Boleslav hl. n. je umožněn příjezd vlaků ze směru Mšeno k většině nástupišť.**

V rámci kapitoly 5.2.4, ve které je řešena nová železniční trať (spojka) z Lysé nad Labem přes Milovice do Čachovic, studie vůbec neřeší možnost využití stávající kolejové spojky mezi Lysou nad Labem a Milovicemi, která je elektrifikovaná a do které byly investovány značné finanční prostředky. **Využití stávající tratě Lysá nad Labem – Milovice se vzhledem k její traťové rychlosti, výškovému vedení a zaústění do ŽST Lysá nad Labem nejeví jako vhodné.**

V této kapitole také není zmínka o uvažované nové železniční zastávce Milovice-Boží Dar, která má vzniknout v této rozvojové oblasti Milovic. **ŽST Milovice-Boží Dar je součástí návrhu.**

Další nová zastávka, která ve studii není uvažována, je Mladá Boleslav – předměstí, nazývaná také jako Mladá Boleslav – Jičínská. Ve studii je v této lokalitě uvažována pouze doprava bez nástupišť. Středočeský kraj dlouhodobě uvažuje tuto lokalitu pro zřízení nové železniční zastávky, proto Vás žádáme tento námět do studie doplnit. **Návrh zastávky bude prověřen.**

V části dokumentace Převpravní prognóza – kalibrace nerozumíme obrázku č. 3, na kterém mají být zobrazeny autobusové linky MHD v Praze, ale mnoho z reálné provozovaných linek na tomto obrázku chybí. **Vysvětleno v textu kap. 1.4.2 str. 7.**

Dále na straně 12 je uváděno, že „rolí regionálních a příměstských autobusů plní autobusové linky v rámci PID“. Dovolujeme si Vás opravit, že na území Středočeského kraje působí také Středočeská integrovaná doprava (SID) a zejména v oblasti Mladoboleslavska je velké množství autobusových linek stále mimo integrovanou dopravu. Ve studii je tedy potřeba doladit, k jakému stavu je analýza dopravní obslužnosti uvažována a je-li ve vztahu k současnému stavu, je potřeba vycházet ze skutečnosti, anebo pokud studie vychází ze stavu, který nastane za několik let, tak patřičně popsat prognózu vývoje autobusových linek. V této věci doporučujeme kontaktovat středočeskou příspěvkovou organizaci Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK), která od letošního roku zastupuje Středočeský kraj ve věci objednávky veřejné dopravy a která Vám pro budoucí vývoj autobusové dopravy poskytne potřebné podklady. **Popis bude doplněn.**

Dále jsme shledali formální nedostatky na straně 23, kde se dvakrát po sobě opakuje sousloví „Volba dopravního módu“ a na stranách 22 a 23 se před vzorci objevuje špatně zarovnaný text. **Bude opraveno.**

Závěrem k této studii bychom chtěli dodat, že vzhledem k předchozím neuspokojivým výsledkům studií na zrychlení železničního spojení Prahy, Mladé Boleslavi a Liberce považujeme za důležité zmínit ve studii, že v rámci prověřovaných variant se hledá takové řešení, které bude efektivním kompromisem mezi náklady a přínosy. Zároveň je potřeba tuto stavbu uvažovat tak, že bude sloužit jako 1. etapa projektu vybudování rychlého spojení Prahy a Liberce prostřednictvím vysokorychlostní trati, aby v budoucnu nedošlo ke zmaření investic. **Ekonomicky efektivní řešení je samozřejmě cílem SP a jako takové bude popsáno v SP. Nicméně z principu zadání přímo nevyplývá, že by stavba měla být etapou RS Praha–Liberec.**

KÚ LK + KORID LK

Stanovisko LK

1) Liberecký kraj (dále jen LK) požaduje novostavby traťových úseků nebo přeložky oblouků, kde dochází k rychlostním propadům, navrhnout na návrhovou rychlost až 160 km/hod., případně vyšší do max. rychlosti 200 km/hod., aby mohly být případně využity v rámci rychlého spojení RS5 Praha – Wrocław v případě, že to bude z hlediska územní průchodnosti možné a pokud docílení zvýšení rychlosti bude efektivní. **Bude prověřeno.**

2) LK zásadně nesouhlasí s variantami, které podstatným způsobem nezlepšují dostupnost mezi Libereckým krajem a Prahou a / nebo neřeší nevyhovující stav železniční infrastruktury v úseku Liberec – Turnov. **Varianty vycházejí ze zadávacích podmínek. Zásadní nesouhlas bude zohledněn v celkovém hodnocení variant.**

3) LK požaduje řešit infrastrukturu na území Středočeského kraje a Prahy tak, aby byla zajištěna dostatečná kapacita nejen pro vlaky pražské příměstské dopravy, ale též pro dálkové spoje z Liberce, Turnova a Českolipska. **Navržená infrastruktura má dostatečnou kapacitu pro uvažované dálkové vlaky.**

4) LK požaduje dopracovat detailní řešení průchodu trati územím Hodkovic nad Mohelkou v trase dle Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále ZÚR LK) a dále požaduje navrhnout takové řešení, které odstraní propad rychlosti 160/80/160 km/hod. při průjezdu žst. Hodkovice nad Mohelkou, jinak návažné úseky navržené na rychlost 160 km/hod. jsou nevyužitelné. **Podrobnější situace bude zpracována v oblasti ŽST Hodkovice nad Mohelkou do km 138,4. Ve zbylém úseku je s ohledem na podrobnost zpracování SP dostačující situace 1:10 000. Odstranění propadu bude prověřeno.**

5) LK požaduje dopracovat pro své území návrh jednotného územního vedení tras pro varianty dle SP i „Vyhledávací studie Praha – Liberec / Hradec Králové – st. hr. CZ/PL“ (dále jen „VRT“) a do dalších projekčních stupňů následně ponechat 2 varianty, přičemž první by byla zcela v souladu se ZÚR a druhou v optimalizované stopě, která by byla využitelná též pro VRT (i s nižší rychlostí). **Dle rozhodnutí zadavatele.**

6) LK požaduje řádně dopracovat analýzu a prognózu přepravní poptávky a předložit dopracovanou verzi opět k připomínkování před vydáním čístopisu nebo dříve. **Bude řádně dopracováno v rámci dalšího dílčího plnění.**

7) LK požaduje přepracovat vjezd do žst. Liberce směrem od Turnova (rychlost kolem 80 km/hod.) tak, aby byl sjednocen jak pro SP, tak i pro VRT. **Dle rozhodnutí zadavatele.**

8) LK žádá SŽDC o přiměřenou koordinaci výstupů obou dokumentací SP a VRT.

Připomínky LK

A 002 - Průvodně technická zpráva



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Záznam z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)

Připomínky 3.-4. dílčí odevzdání
Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek

Str. 5, kap. 2.3: Liberecký kraj (dále jen LK) se domnívá, že varianty Bd1 a Bj1 by neměly být v dokumentaci nadále sledovány, jelikož se netýkají spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec. Popis varianty by měl být pouze informativní. Varianty Bd1 a Bj1 by měly být součástí předcházejícího projektu zkapacitnění tratě Nymburk – Mladá Boleslav hl. n. jako poslední etapa a nikoli jako varianty tohoto projektu. Pokud by se však realizovaly, měly by být navrženy v parametrech trati (směrové poměry) již na daleko vyšší rychlost než je těmto variantám přisouzena. **Dle rozhodnutí zadavatele.**

Str. 5, kap. 2.3, odst. 2: Co znamená: „Dále jsou zlepšeny podmínky pro konstrukci grafikonu vlakové dopravy dálkových linek R21 a R22.“? **Zajištění přestupních vazeb v ŽST Mladá Boleslav hl. n., dosažení křižování v ŽST Bezděz, dosažení uzlu L:00 v ŽST Turnov.**

Str. 5, kap. 2.3, odst. 2: U linek R21 a R22 by měla být uvedena relace, na které je linka provozována, tj. R21 Praha – Tanvald a R22 Kolín – Rumburk. **Bude doplněno.**

Str. 5, kap. 2.3, odst. 2: V dokumentaci LK postrádá seznam jednotlivých železničních linek, které jsou v předmětném území realizovány – viz příloha Linkové vedení variant. **Bude doplněno.**

Str. 9, kap. 3.1.3, odst. 1: LK žádá opravit text: „Trať 524A je dvoukolejná, trať 524B je jednokolejná. Obě tratě jsou elektrizovány trakční soustavou 3 kV ss. Trať jsou zařazeny do kategorie celostátní dráhy a je součástí transevropského železničního systému TEN-T. Délka celé tratě činí 29,102 km a 5,495 km, délka uvedeného úseku činí celkem 34,597 km.“, protože železniční trať 232 je tratí regionální a není tedy tratí celostátní a dále není součástí sítě TEN-T, jak je uvedeno v textu. **Bude opraveno.**

Str. 13, kap. 3.2, podkap. MLADÁ BOLESLAV, odst. 1, odrážka 2: LK upozorňuje na skutečnost, že silnice I/38 končí v Jestřebí, kde je zaústěna do silnice I/9 Praha-Zdiby – Mělník (I/16) – Jestřebí (I/38) – Zahrádky (I/15) – Nový Bor (I/13) – Rumburk – st. hr. CZ/DE. Silnice I/38 nemá tedy nic společného s městem Česká Lípa. **Bude opraveno.**

Str. 13, kap. 3.2, podkap. MLADÁ BOLESLAV, odst. 1, odrážka 3: LK upozorňuje na skutečnost, že silnice I/38J je slepá větev (původního průtahu městem Mladá Boleslav), na kterou navazuje silnice II/259. **Bude opraveno.**

Str. 13, kap. 3.2, podkap. MLADÁ BOLESLAV, odst. 3: LK upozorňuje na skutečnost, že ulice T. G. Masaryka je místní komunikací a celý tah od křižovatky silnice I/38J se silnicí II/259 po MÚK D10-I/16 je vedena jako místní komunikace a nikoli jako silnice I/38J – viz podklady na www.rsd.cz z roku 2017. **Bude opraveno.**

Str. 14, kap. 3.2, podkap. MLADÁ BOLESLAV, obrázky: LK upozorňuje na skutečnost, že obrázky neodpovídají výstupům z CSD 2016 a současnosti. **Budou uvedena aktuální data.**

Str. 14, kap. 3.2, podkap. TURNOV, odst. 2: LK upozorňuje na skutečnost, že silnice I/35 je ve čtyřpruhovém uspořádání vedena v úseku Bílý Kostel nad Nisou – Liberec – Turnov. Z Turnova na Jičín je vedena v dvoupruhovém uspořádání. **Bude opraveno.**

Str. 14, kap. 3.2, podkap. TURNOV, obrázky: LK upozorňuje na skutečnost, že obrázky neodpovídají výstupům z CSD 2016 a současnosti. **Budou uvedena aktuální data.**

Str. 14, kap. 3.2, podkap. LIBERECKO, odst. 1, odrážka 1: LK upozorňuje na skutečnost, že čtyřpruhové uspořádání silnice I/35 je v úseku Turnov – Bílý Kostel nad Nisou a v úseku MÚK Ohrázenice – MÚK Bílý Kostel nad Nisou je vedena jako silnice pro motorová vozidla. **Bude opraveno.**

Str. 14, kap. 3.2, podkap. LIBERECKO, odst. 1, odrážka 2: LK upozorňuje na skutečnost, že silnice I/35 je v úseku MÚK Ohrázenice – MÚK Rádelský Mlýn (I/65) – MÚK Bílý Kostel nad Nisou jako silnice pro motorová vozidla a nikoli „rychlostní silnicí“. **Bude opraveno.**

Str. 14, kap. 3.2, podkap. LIBERECKO, odst. 1, odrážka 3: LK upozorňuje na skutečnost, že přesný název města je Jablonec nad Nisou. **Bude opraveno.**

Str. 15, kap. 3.2, podkap. LIBERECKO, odst. 3: LK upozorňuje na skutečnost, že silnice z Rýnovic přes Lukášov a Kunratice není místní komunikací, ale silnicí III/29024 (je to budoucí přeložka silnice I/14). **Bude opraveno.**

Str. 15, kap. 3.2, podkap. LIBERECKO, obrázky: LK upozorňuje na skutečnost, že obrázek z CSD 2010 by měl být doplněn o výstup z CSD 2016, jelikož silnice III/29024 (přeložka silnice I/14 v realizaci) byla v roce 2016 neprůjezdná, avšak dopravní intenzity kromě úseků „I/14“ mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou na zbývající silniční síti nebyly ovlivněny. **Budou uvedena aktuální data.**

Str. 15, kap. 3.4: LK upozorňuje na skutečnost, že dokončení investiční akce Silnice I/35 MÚK Rádelský Mlýn je dle podkladů z ŘSD plánováno na rok 2020 a nikoli na rok 2021 – viz podklady na www.rsd.cz. **Rok zprovoznění je uveden dle podkladů poskytnutých ŘSD.**

Str. 17, kap. 4, odst. 2: Není jasné, proč nejsou udány stavební délky dotčených úseků tratí: „Číslo trati dle prohlášení o dráze 500 00 Jaroměř – Liberec, stavbou dotčený úsek Turnov – Liberec, stavební délka

dotčeného úseku 00,000 km, traťové zatížení C3 (20 t / 7,2 t), max. rychlost 100 km/h.“ „Číslo trati dle prohlášení o dráze 484 00 Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n., stavbou dotčený úsek Čachovice – Mladá Boleslav hl. n., stavební délka dotčeného úseku je 0,000 km, traťové zatížení C3 (20 t / 7,2 t), max. rychlost 100 km/h.“ LK se domnívá, že tyto údaje v dokumentaci chybí. **Bude doplněno.**

Str. 42, kap. 4.1.16, podkap. NÁSTUPIŠTĚ: LK upozorňuje na skutečnost, že v žst. Turnov byla realizována nová nástupiště s výškou 550 mm nad TK a dále částečně rekonstruována výpravní budova. Tato skutečnost zde není uvedena. **Jedná se o obecný popis opravných prací, na něž nemají uvedené skutečnosti vliv. Uvedené skutečnosti budou zohledněny v celkových nákladech varianty bez projektu.**

Str. 41 – 49, kap. 4.1.16 – 4.1.20, podkap. KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK LK se domnívá, že rekonstrukce kolejového svršku a spodku, některých dalších SO v úseku Turnov – Liberec na železniční trati 030 byly realizovány v uplynulých letech. Tato skutečnost zde není uvedena. **Jedná se o obecný popis opravných prací, na něž nemají uvedené skutečnosti vliv. Uvedené skutečnosti budou zohledněny v celkových nákladech varianty bez projektu.**

Str. 55, kap. 4.1.24, podkap. NÁSTUPIŠTĚ: LK upozorňuje na skutečnost, že v žst. Milovice nedávno proběhla elektrizace, a domnívá se, že v rámci toho zde proběhla i rekonstrukce kolejového svršku a spodku včetně nástupišť na výšku 550 mm nad TK. Tato skutečnost zde není uvedena. **Jedná se o obecný popis opravných prací, na něž nemají uvedené skutečnosti vliv. Uvedené skutečnosti budou zohledněny v celkových nákladech varianty bez projektu.**

Str. 55, kap. 4.1.24, podkap. SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE - Trakční vedení: LK upozorňuje na skutečnost, že v žst. Milovice nedávno proběhla elektrizace. Tato skutečnost je uvedena na str. 9, kap. 3.1.3, odst. 1. Tudíž není pravda, že „V daném úseku není vedena žádná trakce“!!!!!!! **Bude opraveno.**

Str. 71, kap. 5.3.3., podkap. TUNEL HUSA: LK upozorňuje na skutečnost, že čtyřpruhová komunikace v úseku Bílý Kostel nad Nisou – Liberec – Turnov má označení I/35 a jedná se o silnici pro motorová vozidla a nikoli dálnici D35. **Bude opraveno.**

Str. 72, kap. 5.3.4: LK upozorňuje na skutečnost, že silnice II., resp. III. třídy mají označení „II/xxx“, resp. „III/xxx“, kde „x“ značí číslo silnice. **Bude opraveno.**

Str. 80, kap. 5.3.8, podkap. Varianty C0, C1, obrázek 5: LK se domnívá, že úsek Čachovice – Nymburk hl. n. by měl být též elektrizován – chybí ve schématech dané varianty, a to buď v rámci tohoto projektu, nebo projektu jiného (zkapacitnění tratě Nymburk – Mladá Boleslav) – ve schématu modře jako ostatní projekty mimo tento projekt. **Nezahrnutí elektrizace úseku Čachovice – Nymburk do řešené SP vychází z rozhodnutí zadavatele, neboť je úsek mimo zadaný rozsah technického řešení a bude pravděpodobně řešen samostatnou studií, která však není součástí varianty bez projektu a nelze tedy s ní v rámci řešené SP uvažovat.**

Str. 80, kap. 5.3.8, podkap. Varianta C2el, obrázek 6: LK se domnívá, že úsek Čachovice – Nymburk hl. n. by měl být též elektrizován – chybí ve schématech dané varianty, a to buď v rámci tohoto projektu, nebo projektu jiného (zkapacitnění tratě Nymburk – Mladá Boleslav) – ve schématu modře. **Nezahrnutí elektrizace úseku Čachovice – Nymburk do řešené SP vychází z rozhodnutí zadavatele, neboť je úsek mimo zadaný rozsah technického řešení a bude pravděpodobně řešen samostatnou studií, která však není součástí varianty bez projektu a nelze tedy s ní v rámci řešené SP uvažovat.**

Str. 82, kap. 5.3.8, podkap. Varianty C0, C1, obrázek 8: LK se domnívá, že úsek Čachovice – Nymburk hl. n. by měl být též elektrizován – chybí ve schématech dané varianty, a to buď v rámci tohoto projektu, nebo projektu jiného (zkapacitnění tratě Nymburk – Mladá Boleslav) – ve schématu modře. **Nezahrnutí elektrizace úseku Čachovice – Nymburk do řešené SP vychází z rozhodnutí zadavatele, neboť je úsek mimo zadaný rozsah technického řešení a bude pravděpodobně řešen samostatnou studií, která však není součástí varianty bez projektu a nelze tedy s ní v rámci řešené SP uvažovat.**

Str. 82, kap. 5.3.8, podkap. Varianta C2el, odst. 1: LK upozorňuje na skutečnost, že čtyřpruhová komunikace v úseku Liberec – Turnov má označení I/35 a jedná se o silnici pro motorová vozidla a nikoli silnici „R35“. **Bude opraveno.**

Str. 83, kap. 5.3.8, podkap. Varianta C2el, obrázek 9: LK se domnívá, že úsek Čachovice – Nymburk hl. n. by měl být též elektrizován – chybí ve schématech dané varianty, a to buď v rámci tohoto projektu, nebo projektu jiného (zkapacitnění tratě Nymburk – Mladá Boleslav) – ve schématu modře. **Nezahrnutí elektrizace úseku Čachovice – Nymburk do řešené SP vychází z rozhodnutí zadavatele, neboť je úsek mimo zadaný rozsah technického řešení a bude pravděpodobně řešen samostatnou studií, která však není součástí varianty bez projektu a nelze tedy s ní v rámci řešené SP uvažovat.**

Str. 84, kap. 5.3.8, podkap. SOLÁRNÍ ELEKTRÁRNY, odst. 1: LK upozorňuje na skutečnost, že věta: „Elektromobily parkující na těchto parkovacích místech u stanic a zastávek zde budou především přes den a tedy v době výroby solární elektrárny.“ nedává smysl. **Bude opraveno.**



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Záznam z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)

Připomínky 3.-4. dílčí odevzdání
Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek

Další připomínky: LK doporučuje, aby novostavby traťových úseků by měly být projektovány dle podmínek v území na návrhovou rychlost 160, příp. 200 km/hod. pro případné využití v rámci RS5. **Bude zapracováno.**

A 003 - Přepravní prognóza

Str. 5 – 19, kap. 2: LK se domnívá, že zpracovatel měl uvést i údaje z CSD2016 (schémata, tabulky, grafy), dle kterého prováděl kalibraci – viz A-004 Přepravní prognóza - Kalibrace dopravního modelu (str. 28, kap. 1.7.2, odst. 1). **Bude doplněno.**

Str. 10 – 15, kap. 2, k tab. 1: LK konstatuje, že v dokumentaci chybí komentář k metodice 2005 použité pro údaje z CSD 2010. **Bude doplněno.**

Str. 10 – 15, kap. 2, tabulka 1: LK se domnívá, že v tabulkách by měla být uvedena i dopravní intenzita, která se týká osobních vozidel, protože zde je potenciál převedení osobní dopravy ze silnice na železnici. **Bude doplněno.**

Str. 16 – 19, kap. 2, graf 1 – 4: LK se domnívá, že by bylo vhodné k jednotlivým sčítacím profilům připsat i označení dané komunikace. **Bude doplněno.**

Str. 16 – 19, kap. 2, graf 1 – 4: LK se dále domnívá, že na základě výše uvedené připomínky, která se týká osobní dopravy, by měly být doplněny i grafy týkající se i osobních dopravy. V případě potenciálních cestujících pracovat i s počty autobusových spojů. **Bude doplněno.**

Str. 23, kap. 4, odst. 1: LK upozorňuje na chybu odkazu – zřejmě na obr. 7. **Bude opraveno.**

Str. 43 – 46, kap. 6.1, obr. 35 – 39: LK upozorňuje na skutečnost, že není zřejmé, proč je zde uvedena železniční trať 040 Chlumec nad Cidlinou – Ostroměř – Stará Paka – Trutnov, která nemá návaznostmi s předemětným železničním koridorem Liberec – Mladá Boleslav – Turnov – Liberec nic společného. **Bude vymazáno.**

Str. 43 – 46, kap. 6.1, obr. 35 – 39: Dále se LK domnívá, že stejným způsobem by měla být zanalyzována i autobusová doprava, pokud nebude možné zjistit počty cestujících, tak alespoň provozovanou kapacitu. **Nejsou dostupná data.**

A 004 - Přepravní prognóza - Kalibrace dopravního modelu

Str. 5, kap. 1.4.1, podkap. Trať č. 030, odst. 1: LK požaduje opravit text: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Jaroměř – Turnov – Liberec. V rámci studie je uvažována v úseku Nedvězí – Liberec. Na trati jsou provozovány rychlíky Hradec Králové – Liberec a v úseku Turnov – Železný Brod také rychlíky Praha – Tanvald. Osobní vlaky Jaroměř – Liberec a Nová Paka – Liberec jsou provozovány v celém úseku trati. V úseku Turnov – Železný Brod je provozován osobní vlak Turnov – Liberec.“ následovně: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Jaroměř – Stará Paka - Turnov – Liberec. V rámci studie je uvažována v úseku Nedvězí – Liberec. Na trati jsou provozovány rychlíky Pardubice – Hradec Králové – Liberec a v úseku Turnov – Železný Brod také rychlíky Praha – Tanvald. Osobní vlaky Liberec – Stará Paka (- Nová Paka), Stará Paka – Jaroměř, Jaroměř - Pardubice jsou provozovány v celém úseku trati. V úseku Turnov – Železný Brod je provozován osobní vlak Turnov – Tanvald.“ **Bude opraveno.**

Str. 5, kap. 1.4.1, podkap. Trať č. 035, odst. 1: LK požaduje opravit text: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Železný Brod – Tanvald. V rámci studie je uvažována v celém úseku. Na trati jsou provozovány rychlíky Praha – Tanvald. Na trati jsou provozovány osobní vlaky Turnov – Liberec a Desná – Železný brod.“ následovně: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Železný Brod – Tanvald. V rámci studie je uvažována v celém úseku. Na trati jsou provozovány rychlíky Praha – Tanvald. Na trati jsou provozovány osobní vlaky Turnov – Tanvald a Desná – Železný Brod.“ **Bude opraveno.**

Str. 6, kap. 1.4.1, podkap. Trať č. 036, odst. 1: LK požaduje opravit text: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Liberec – Tanvald – Harrachov. V rámci studie je uvažována v úseku Liberec – Desná. Na trati jsou provozovány pouze osobní vlaky (Desná – Železný Brod a Liberec – Harrachov).“ následovně: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Liberec – Tanvald – Harrachov. V rámci studie je uvažována v úseku Liberec – Desná. Na trati jsou provozovány pouze osobní vlaky (Desná – Železný Brod a Liberec – Harrachov – Szklarska Poręba).“ **Bude opraveno.**

Str. 6, kap. 1.4.1, podkap. Trať č. 037, odst. 1: LK požaduje opravit text: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Liberec – Černousy st. hr. V rámci studie je uvažována v úseku Liberec – Mníšek u Liberce. Na trati jsou provozovány pouze osobní vlaky (Liberec – Černousy a Liberec – Jindřichovice).“ následovně: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Liberec – Černousy st. hr. V rámci studie je uvažována v úseku Liberec – Mníšek u Liberce. Na trati jsou provozovány pouze osobní vlaky (Liberec – Černousy, Liberec – Jindřichovice pod Smrkem a Liberec – Bílý Potok pod Smrkem).“ **Bude opraveno.**

Str. 6, kap. 1.4.1, podkap. Trať č. 070, odst. 1: LK požaduje opravit text: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Praha (od stanice Praha-Vysočany) – Turnov. Trať je vedena přes Neratovice a Mladou Boleslav. V rámci studie je uvažována v celé délce. Úsek mezi Prahou a Všetaty je součástí pražské integrované dopravy. Na

trati jsou provozovány rychlíky Praha – Tanvald a spěšné vlaky Praha – Turnov a Praha – Mělník. Na trati jsou provozovány osobní vlaky Praha – Všetaty – Mělník, Praha – Mladá Boleslav – Mladějov, Praha – Mladá Boleslav – Turnov a Mladá Boleslav – Turnov. Na úseku Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou je provozován os. vlak Mladá Boleslav – Česká Lípa – Jedlová.“ následovně: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Praha (od stanice Praha-Vysočany) – Turnov. Trať je vedena přes Neratovice a Mladou Boleslav. V rámci studie je uvažována v celé délce. Úsek mezi Prahou a Všetaty je součástí pražské integrované dopravy. Na trati jsou provozovány rychlíky Praha – Tanvald a spěšné vlaky Praha – Turnov a Praha – Mělník. Na trati jsou provozovány osobní vlaky Praha – Všetaty – Mělník, Praha – Mladá Boleslav – Mladějov, Praha – Mladá Boleslav – Turnov a Mladá Boleslav – Turnov. Na úseku Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou je provozován rychlík Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Česká Lípa – Rumburk (- Šluknov) a os. vlak Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Česká Lípa – Rumburk.“ **Bude opraveno.**

Str. 6, kap. 1.4.1, podkap. Trať č. 080, odst. 1: LK požaduje opravit text: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Bakov nad Jizerou – Jedlová. V rámci studie je uvažován úsek Bakov nad Jizerou – Česká Lípa. Na trati jsou provozovány rychlíky Kolín – Rumburk a osobní vlaky Mladá Boleslav – Česká Lípa – Jedlová.“ následovně: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Bakov nad Jizerou – Jedlová. V rámci studie je uvažován úsek Bakov nad Jizerou – Česká Lípa. Na trati jsou provozovány rychlíky Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Česká Lípa – Rumburk (- Šluknov) a osobní vlaky Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk.“ **Bude opraveno.**

Str. 6, kap. 1.4.1, podkap. Trať č. 086, odst. 1: LK požaduje opravit text: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Liberec – Česká Lípa. V rámci studie je trať uvažována v celé délce. Na trati jsou provozovány rychlíky a spěšné vlaky Liberec – Benešov nad Ploučnicí a osobní vlaky Liberec – Česká Lípa.“ následovně: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Liberec – Česká Lípa. V rámci studie je trať uvažována v celé délce. Na trati jsou provozovány rychlíky vlaky Liberec – Benešov nad Ploučnicí – Děčín – Ústí nad Labem (- Lovosice) a osobní vlaky Liberec – Česká Lípa – Benešov nad Ploučnicí – Děčín.“ **Bude opraveno.**

Str. 7, kap. 1.4.1, podkap. Trať č. 089, odst. 1: LK požaduje opravit text: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Liberec – Rybníště. V rámci studie je uvažován úsek Liberec – Hrádek nad Nisou. Na trati jsou provozovány pouze osobní vlaky Liberec – Rybníště.“ následovně: „Jednokolejná neelektrifikovaná trať Liberec – Zittau - Varnsdorf - Rybníště. V rámci studie je uvažován úsek Liberec – Hrádek nad Nisou. Na trati jsou provozovány osobní vlaky Liberec – Rybníště/Seifhennersdorf a dále regionální expresní vlaky Liberec – Zittau – Dresden.“ **Bude opraveno.**

Str. 7, kap. 1.4.2, podkap. Liberec, odst. 1: LK požaduje opravit text: „Liberecká městská hromadná doprava využívá autobusovou a tramvajovou dopravu. V pravidelném provozu je 44 autobusových a 4 tramvajové linky.“ následovně: „Liberecká městská hromadná doprava využívá autobusovou a tramvajovou dopravu. V pravidelném provozu je 44 autobusových (z toho je 6 linek nočních) a 4 tramvajové linky.“ **Bude opraveno.**

Str. 7, kap. 1.4.2, podkap. Jablonec nad Nisou, odst. 1: LK požaduje opravit text: „MHD Jablonce nad Nisou je tvořeno 21 autobusovými linkami. Zároveň je do Jablonce vedena jedna tramvajová linka z Liberce.“ následovně: „MHD Jablonce nad Nisou je tvořeno 26 autobusovými linkami (z toho je 1 linka noční). Zároveň je do Jablonce nad Nisou vedena 1 tramvajová linka z Liberce.“ **Bude opraveno.**

Str. 15, kap. 1.4.4, podkap. Silnice I.třídy: LK se domnívá, že pokud v železniční dopravě je na trati 089 uvažován úsek Liberec – Hrádek nad Nisou, potom by text: „Silnice I/35 spojuje hraniční přechod Hrádek nad Nisou s hraničním přechodem Bumbálka. V řešeném území se nachází úsek Chrástava – Libuň, přičemž v úseku Chrástava – Turnov jako silnice pro motorová vozidla se čtyřpruhovým uspořádáním.“ měl být upraven následovně: „Silnice I/35 spojuje hraniční přechod Hrádek nad Nisou s hraničním přechodem Bumbálka. V řešeném území se nachází úsek Hrádek nad Nisou – Libuň, přičemž v úseku MÚK Bílý Kostel nad Nisou – MÚK Ohrazenice je vedena jako silnice pro motorová vozidla a v úseku MÚK Bílý Kostel nad Nisou – Turnov ve čtyřpruhovém uspořádání.“ **Bude opraveno.**

Str. 15, kap. 1.4.4, podkap. Silnice I.třídy: Dále LK požaduje opravit u silnice I/38 název obce na „Jestřebí“. **Bude opraveno.**

Str. 19, kap. 1.5, odst. 1: LK upozorňuje na skutečnost, že v předmětném území není provozována žádná trolejbusová doprava. **Bude opraveno.**

Připomínky k textové části obecně: LK musí bohužel konstatovat (jak je vidět z výše uvedených připomínek), že koncept studie není zpracován s patřičnou péčí a doufá, že všechny chyby budou opraveny a připomínky zohledněny nebo zapracovány, případně odůvodněny.

B 1 – Přehledné výkresy

B-1-001 Traťové schéma variant (pro varianty (Bj1, Bd1), C0, C1, C2el): LK se domnívá, že úsek Čachovice - Nymburk hl. n. by měl být též elektrizován, a to buď v rámci tohoto projektu, nebo projektu jiného

(zkapacitnění tratě Nymburk – Mladá Boleslav) – ve schématu modře. **Nezahrnutí elektrizace úseku Čachovice – Nymburk do řešené SP vychází z rozhodnutí zadavatele, neboť je úsek mimo zadaný rozsah technického řešení a bude pravděpodobně řešen samostatnou studií, která však není součástí varianty bez projektu a nelze tedy s ní v rámci řešené SP uvažovat.**

B-1-003 Linkové vedení variant: LK doporučuje označit ve schématech jednotlivých linek jejich koncové stanice, resp. koncové stanice ve sledovaném území. **Bude doplněno.**

B 2 – Technické řešení traťových úseků

B-2-001_SIT_TU_Skaly_MB

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouku trati v cca km 17,0 – 18,0 v min. poloměru 610 m jako oblouk následující (je mimo zastavěné území) pokud lze docílit efektivní zvýšení rychlosti. **Zvýšení rychlosti možné na 115–120 km/h, úspora JD v jednotkách sekund. Nebude zapracováno.**

LK doporučuje přeložku oblouku trati v cca km 23,5 – 25,5 navrhnout alespoň v min. poloměru 750 m jako oblouk následující (je mimo zastavěné území) pokud lze docílit efektivní zvýšení rychlosti. **Využitelnost zvýšené rychlosti je ovlivněna nutným propadem rychlosti průjezdem Měšic, úspory JD mohou činit až 0,5 min v závislosti na rozsahu přeložek. Důsledkem zvýšení rychlosti nad 120 km/h je však navýšení investičních a provozních nákladů. Nebude zapracováno, resp. doporučujeme prověřit v dalším stupni.**

B-2-002_SIT_TU_Skaly_MB

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouku trati v cca km 28,7 – 29,3 v min. poloměru 850 m jako oblouk předcházející (je mimo zastavěné území) pokud to bude z hlediska terénu možné a pokud lze docílit efektivní zvýšení rychlosti. **Viz níže.**

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouku trati v cca km 31,6 – 32,3 v min. poloměru 940 m jako oblouk předcházející (je mimo zastavěné území) pokud to bude z hlediska terénu možné a pokud lze docílit efektivní zvýšení rychlosti. **Využitelnost zvýšené rychlosti je ovlivněna nutným propadem rychlosti průjezdem Měšic, úspory JD mohou činit až 0,5 min v závislosti na rozsahu přeložek. Důsledkem zvýšení rychlosti nad 120 km/h je však navýšení investičních a provozních nákladů. Nebude zapracováno, resp. doporučujeme prověřit v dalším stupni. Ev. je možné navrhnout GPK pro rychlost 160 km/h s ohledem na výhledový „sjezd z VRT“.**

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouku trati v cca km 41,6 – 43,0 v min. poloměru 620 m, který odstraní rychlostní propad (85/90 km/hod.) a umožní zachování rychlosti 110/120 km/hod. (je mimo zastavěné území) pokud to bude z hlediska terénních podmínek – zářez nebo tunel, případně upravit obě zhlaví tak, aby se nezkrátila délka staničních kolejí. **Úspora JD vzniklá odstraněním propadu činí 0,5 min. Je však nutné budovat hluboký zářez (min. 10 m). Nebude zapracováno, resp. doporučujeme prověřit v dalším stupni.**

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouku trati v cca km 45,0 – 46,0 v min. poloměru 940 m jako oblouk předcházející (je mimo zastavěné území) pokud to bude z hlediska terénu možné a pokud lze docílit efektivní zvýšení rychlosti. **Důsledkem zvýšení rychlosti nad 120 km/h je navýšení investičních a provozních nákladů. Zároveň je traťová rychlost dostatečná pro dosažení SJD Neratovice – Mladá Boleslav hl. n. 30 min. Nebude zapracováno, resp. doporučujeme prověřit v dalším stupni.**

B-2-003_SIT_TU_Skaly_MB

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouků trati v cca km 48,5 – 50,4 alespoň s poloměrem 900 m, jako oblouk předcházející nebo min. 800 m jako oblouk následující (je mimo zastavěné území) pokud lze docílit efektivní zvýšení rychlosti. **Důsledkem zvýšení rychlosti nad 120 km/h je navýšení investičních a provozních nákladů. Zároveň je traťová rychlost dostatečná pro dosažení SJD Neratovice – Mladá Boleslav hl. n. 30 min. Nebude zapracováno, resp. doporučujeme prověřit v dalším stupni.**

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouku trati v cca km 52,0 – 54,0 v min. poloměru 800 m jako oblouk předcházející a následující (je mimo zastavěné území) pokud to bude z hlediska terénu možné a pokud lze docílit efektivní zvýšení rychlosti. **Důsledkem zvýšení rychlosti nad 120 km/h je navýšení investičních a provozních nákladů. Zároveň je traťová rychlost dostatečná pro dosažení SJD Neratovice – Mladá Boleslav hl. n. 30 min. Nebude zapracováno, resp. doporučujeme prověřit v dalším stupni.**

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouku trati v cca km 58,7 – 60,3 v min. poloměru 750 m jako oblouk předcházející (je mimo zastavěné území) pokud to bude z hlediska terénu možné a pokud lze docílit efektivní zvýšení rychlosti. **Důsledkem zvýšení rychlosti nad 120 km/h je navýšení investičních a provozních nákladů. Zároveň je traťová rychlost dostatečná pro dosažení SJD Neratovice – Mladá Boleslav hl. n. 30 min. Nebude zapracováno, resp. doporučujeme prověřit v dalším stupni.**

B-2-004_SIT_TU_Lysa_Bezdecin

LK doporučuje navrhnout novostavbu trati (km 7,0 – 9,0 a km 10,5 – 11,5) ještě o větším poloměru pokud to bude možné z hlediska terénu a územní průchodnosti zastavěným územím a pokud by došlo k docílení efektivní zvýšení rychlosti. **Bude prověřeno.**

B-2-005_SIT_TU_Lysa_Bezdecin

LK doporučuje do situace zakreslit komunikaci souběžnou s tratí mezi stávajícími železničními přejezdy v km 18,800 a 20,135, která je naznačena v situaci B-3-019_Zst-Lustenice-Ujezd_Var-Bd1-C0-C1-C2el. **Bude doplněno.**

Součástí variant (Bj1, Bd1), C0, C1 a C2el by měla být elektrizace úseku Nymburk – Čachovice – Mladá Boleslav nebo jejich předchůdcem. **Dle rozhodnutí zadavatele.**

B-2-006_SIT_uzel_MB

LK doporučuje oblouk u novostavby Dalovické spojky (km 1,5 – 2,2) navrhnout s takovým poloměrem, pokud to bude možné z hlediska terénu a územní průchodnosti zastavěným územím a pokud by to bylo efektivní vzhledem k nutnému snížení rychlosti v zastavěném území a následným zastavením vlaku ve stanici nebo ke zvýšení rychlosti v návaznosti na navazující úsek se zvýšenou rychlostí. **Bude prověřeno.**

B-2-007_SIT_uzel_MB

Ačkoli se situace týká varianty Bj1 (měla by být takto označena v situaci nebo v názvu), která řeší pouze nákladní dopravu Nymburk – Mladá Boleslav a navazuje na zkapacitnění této trati, není jasné, proč je novostavba v jednokolejné úseku výhybna Bezděčín – Mladá Boleslav předměstí navrhována v horších parametrech (s rychlostí 120/120 km/hod a poloměry 1.196 a 2.296 m), když směrové poměry umožňují rychlost 150/160 km/hod, nebo stejných (s rychlostí 80/85 km/hod. a poloměrech 324 a 330 m) oproti dvoukolejné novostavbě v situaci B-2-008_SIT_uzel_MB, když navazující úsek směrem na Lysou nad Labem je možné navrhnout až na rychlost (150/160 km/hod. – 100/100 km/hod.). Proto je nutné navrhnout novostavbu trati v km 31,0 – 33,34 v protisměrných obloucích s takovými poloměry (475 – 1.100 m), aby nedošlo k propadu rychlosti na 80/85 km/hod. v návaznosti na sousední úseky (možné až 150/160 km/hod. a 100/100 km/hod.) v případě, pokud to bude možné z hlediska terénu a územní průchodnosti zastavěným územím a pokud by to bylo efektivní vzhledem k zastavení vlaku ve stanici nebo ke zvýšení rychlosti v návaznosti na navazující úsek se zvýšenou rychlostí. **Důsledkem zvýšení rychlosti nad 120 km/h je navýšení investičních a provozních nákladů. Zároveň nejsou v úseku provozovány vlaky s rychlostí vyšší. Odstranění propadu je konfliktní se stávající zástavbou. Nebude zapracováno.**

LK doporučuje oblouk u novostavby Dalovické spojky (km 1,5 – 2,2) navrhnout s takovým poloměrem, pokud to bude možné z hlediska terénu a územní průchodnosti zastavěným územím a pokud by to bylo efektivní vzhledem k nutnému snížení rychlosti v zastavěném území a následným zastavením vlaku ve stanici nebo ke zvýšení rychlosti v návaznosti na navazující úsek se zvýšenou rychlostí. **Bude prověřeno.**

B-2-008_SIT_uzel_MB

LK doporučuje novostavbu trati (km 31,0 – 33,34) v protisměrných obloucích navrhnout s takovými poloměry (475 – 1.100 m), aby nedošlo k propadu rychlosti na 80/85 km/hod. v návaznosti na sousední úseky (150/160 km/hod. – 100/100 km/hod.) v případě, pokud to bude možné z hlediska terénu a územní průchodnosti zastavěným územím a pokud by to bylo efektivní vzhledem k zastavení vlaku ve stanici nebo ke zvýšení rychlosti v návaznosti na navazující úsek se zvýšenou rychlostí. **Odstranění propadu je konfliktní se stávající zástavbou. Nebude zapracováno.**

LK doporučuje oblouk u novostavby Dalovické spojky (km 1,5 – 2,2) navrhnout s takovým poloměrem, pokud to bude možné z hlediska terénu a územní průchodnosti zastavěným územím a pokud by to bylo efektivní vzhledem k nutnému snížení rychlosti v zastavěném území a následným zastavením vlaku ve stanici nebo ke zvýšení rychlosti v návaznosti na navazující úsek se zvýšenou rychlostí. **Bude prověřeno.**

B-2-009_SIT_TU_MB_Liberec

LK doporučuje navrhnout přeložku trati v cca km 77,8 – 81,2 s oblouky o min. poloměru 550 m, aby nedošlo v návaznosti na sousední úseky (100/100 km/hod.) k propadu rychlosti na 75/80 km/hod., resp. 85/90 km/hod. v případě, pokud to bude možné z hlediska terénu a územní průchodnosti zastavěným územím a pokud by to bylo efektivní. **Úspora JD vzniklá odstraněním propadu činí 0,3 min. Je však nutné budovat dlouhou estakádu (2 km). Nebude zapracováno, resp. doporučujeme prověřit v dalším stupni.**

LK doporučuje navrhnout přeložku trati v cca km 89,8 – 91,3 s oblouky o min. poloměru 950 m jako min. oblouk v následujícím úseku (je mimo zastavěné území) v případě, pokud to bude možné z hlediska terénu a územní průchodnosti zastavěným územím a pokud lze docílit efektivní zvýšení rychlosti. **Úspora JD vzniklá odstraněním propadu činí 0,5 min. Důsledkem zvýšení rychlosti nad 120 km/h je navýšení investičních a provozních nákladů. Zároveň nejsou v úseku provozovány vlaky s rychlostí vyšší. Nebude zapracováno, resp. doporučujeme prověřit v dalším stupni.**

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouku trati v cca km 101,7 – 103,2 v min. poloměru 1.100 m, což by mělo umožnit v úseku cca km 98,7 – 103,2 zvýšení rychlosti až na 160 km/hod., pokud by to bylo efektivní z důvodu zastavení vlaku ve stanici. **Bude prověřeno.**

B-2-010_SIT_TU_MB_Liberec

LK doporučuje navrhnout přeložku trati v cca km 77,8 – 81,2 s oblouky o min. poloměru 550 m, aby nedošlo v návaznosti na sousední úseky (100/100 km/hod.) k propadu rychlosti na 75/80 km/hod., resp. 85/90 km/hod. v případě, pokud to bude možné z hlediska terénu a územní průchodnosti zastavěným územím a pokud by to bylo efektivní. **Úspora JD vzniklá odstraněním propadu činí 0,3 min. Je však nutné budovat dlouhou estakádu (2 km). Nebude zapracováno, resp. doporučujeme prověřit v dalším stupni.**

LK doporučuje navrhnout přeložku trati v cca km 89,8 – 91,3 s oblouky o min. poloměru 950 m jako min. oblouk v následujícím úseku (je mimo zastavěné území) v případě, pokud to bude možné z hlediska terénu a územní průchodnosti zastavěným územím a pokud lze docílit efektivní zvýšení rychlosti. **Bude prověřeno.**

LK doporučuje úsek mezi žst. Mnichovo Hradiště – Loukov u Mnichova Hradiště navrhnout jako dvoukolejný. Návažný úsek Loukov u Mnichova Hradiště – Příšovice navrhnout jako 2 jednokolejné úseky, z nichž jeden by vedl do Turnova se dvěma bočními nástupišti, která bude tak blíže k obci. Zastávku Doubí u Turnova přejmenovat na zastávku a výhybnu Čtveřín, pod které Doubí u Turnova patří. Dalším důvodem je, že součástí města Liberce je městská část Doubí. **Bude prověřeno.**

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouku v cca km 101,7 – 103,2 v min. poloměru 1.100 m, což by mělo umožnit v úseku cca km 98,7 – 103,2 zvýšení rychlosti až na 160 km/hod., pokud by to bylo efektivní z důvodu zastavení vlaku ve stanici. **Bude prověřeno.**

LK doporučuje ve výhybně Čtveřín prohodit spojky mezi oběma kolejemi a ty vysunout je směrem na Příšovice (km 3,39 – 3,71/127,9) a za spojky směrem k Liberci do prostoru nad železničním podjezdem přemístit stávající zastávku Doubí u Turnova se dvěma bočními nástupišti, která bude tak blíže k obci. Zastávku Doubí u Turnova přejmenovat na zastávku a výhybnu Čtveřín, pod které Doubí u Turnova patří. Dalším důvodem je, že součástí města Liberce je městská část Doubí. **Bude prověřeno.**

B-2-011_SIT_TU_MB_Liberec

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouků v cca km 136,6 – 137,3 a v cca km 137,8 – 138,5 v min. poloměru 455 m, což by mělo umožnit v úseku cca km 134,668 – 138,5 rychlost min. 95/100 km/hod. v případě, pokud to bude možné z hlediska terénu a územní průchodnosti zastavěným územím a pokud by to bylo efektivní. **Bude prověřeno, nicméně z hlediska dynamiky jízdy téměř nevyužitelné.**

Není jasné, proč je novostavba v úseku km 138,39 – 144,34 navrhována v horších parametrech (s rychlostí 120/120 km/hod), když směrové poměry umožňují rychlost 160/160 km/hod. oproti novostavbě v situaci B-2-012_SIT_TU_MB_Liberec. **Důsledkem zvýšení rychlosti nad 120 km/h je navýšení investičních a provozních nákladů. Zároveň nejsou v úseku provozovány vlaky s rychlostí vyšší.**

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouků v cca km 144,34 – 146,1 v min. poloměru 1.100 m, což by mělo umožnit v úseku cca km 138,39 – 146,1 rychlost 160/160 km/hod. v případě, pokud to bude možné z hlediska terénu a pokud by to bylo efektivní, nebo alespoň o min. poloměru 550 m, což by mělo umožnit v úseku cca km 144,34 – 146,1 rychlost 110/110 km/hod. a v navazujícím úseku do km 147,2 v min. poloměru 330 m, což by mělo umožnit v úseku cca km 146,1 – 149,805 rychlost 80/85 km/hod., pokud to bude možné z hlediska terénu a pokud by to bylo efektivní. LK dále připomíná, že Územní plán města Liberec umožňuje zvětšení oblouku v km 146,000 – 146,960 z R = 281 m. **Bude prověřeno.**

B-2-012_SIT_TU_MB_Liberec

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouků v cca km 136,6 – 137,3 a v cca km 137,8 – 138,5 v co největším poloměru, aby došlo v návaznosti na sousední úseky (rychlost 160/160 km/hod.) k minimalizaci rychlostního propadu (rychlost 85/90 km/hod.) při průjezdu železniční stanicí Hodkovice nad Mohelkou v případě, pokud to bude možné z hlediska terénu, územní průchodnosti zastavěným územím a pokud by to bylo efektivní. Vzhledem k průchodnosti novostavby tratě zastavěným územím Hodkovice nad Mohelkou je nevyhnutné zpracovat podrobnější situaci vedení přeložky oblouků na turnovském a libereckém zhlaví a dále vedení novostavby tratě směrem na Liberec až po tunel Javorník II. **Bude prověřeno. Podrobnější situace bude zpracována v oblasti ŽST Hodkovice nad Mohelkou do km 138,4. Ve zbylém úseku je s ohledem na podrobnost zpracování SP dostačující situace 1:10 000.**

LK doporučuje navrhnout přeložku oblouků v cca km 144,34 – 146,1 v min. poloměru 1.100 m, což by mělo umožnit v úseku cca km 138,39 – 146,1 rychlost 160/160 km/hod. v případě, pokud to bude možné z hlediska terénu a pokud by to bylo efektivní, nebo alespoň o min. poloměru 550 m, což by mělo umožnit v úseku cca km 144,34 – 146,1 rychlost 110/110 km/hod. a v navazujícím úseku do km 147,2 v min. poloměru 330 m, což by mělo umožnit v úseku cca km 146,1 – 149,805 rychlost 80/85 km/hod., pokud to bude možné z hlediska terénu a pokud by to bylo efektivní. **Bude prověřeno.**

LK doporučuje zastávku Minkovice přejmenovat na zastávku a výhybnu Šimonovice, pod které Minkovice patří. Dalším důvodem je, že součástí obce Višňová jsou taktéž Minkovice. **Bude upraveno.**

B 3 – Technické řešení dopravní



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Záznam z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)

Připomínky 3.-4. dílčí odezvy

Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek

B-3-008_Zst_Bysice

LK doporučuje upravit z důvodu zachování délky staničních kolejí obě zhlaví v návaznosti na možnou úpravu oblouku na min. poloměr 620 m před vřetatským zhlavím (v km 41,6 – 43,0). **Bude upraveno dle zpracovaných připomínek.**

B-3-010_Zst_Chotetov

LK doporučuje upravit z důvodu zachování délky staničních kolejí obě zhlaví v návaznosti na možnou úpravu oblouku na min. poloměr 750 m před vřetatským zhlavím (v km 58,7 – 60,3). **Bude upraveno dle zpracovaných připomínek.**

B-3-013_Zst-Lysa-nL_Var-C0-C1-C2el

LK doporučuje situaci rozšířit až na vřetatské a čelákovické zhlaví, aby bylo zřejmé propojení kolejí do jednotlivých směrů v rámci železničního uzlu a dále vedení vlaků v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec. **Bude rozšířeno.**

B-3-017_Zst-Cachovice_Var-Bd1

Na základě výše uvedené připomínky se LK domnívá, že situace nemá v dokumentaci opodstatnění, protože se netýká spojení Praha – Mladá Boleslav. Zdvoukolejnění směrem na Mladou Boleslav by mělo být součástí předcházejícího projektu zkapacitnění trati Nymburk – Mladá Boleslav hl. n. **Nebude-li varianta Bd1 sledována, nebude situace dokladována.**

B-3-018_Zst-Cachovice_Var-C0-C1-C2el

LK doporučuje situaci rozšířit na výjezd směrem na Milovice až do km 14,0, aby byl zřejmý rozplet do jednotlivých směrů v rámci železniční stanice Čachovice. **Bude rozšířeno.**

LK se domnívá, že zde chybí situace technického řešení dopravní Mladá Boleslav předměstí pro variantu Bj1, tj. jednokolejný úsek Bezděčín – Mladá Boleslav předměstí (pokud nebude varianta vyjmuta). **Bude doplněno.**

B-3-024_Zst-MB-predm_Var-Bd1-C0-C1-C2el

LK doporučuje situaci rozšířit na výjezd směrem na Bezděčín (km 30,25) a směrem na Dolní Bousov (km 32,0), aby byl zřejmý rozplet do jednotlivých směrů v rámci železniční stanice Mladá Boleslav předměstí. **Bude rozšířeno.**

LK konstatuje, že součástí by měla být situace technického řešení výhybny Krásná Louka pro variantu A0, A1, (Bj1, Bd1), C0 a C1 - Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav Dalovice. **Odbočka Krásná Louka není v uvedených variantách navrhována. Tratě ze směru Mladá Boleslav hl. n. a Dalovice jsou zaústěny přímo do ŽST Mladá Boleslav město.**

B-3-038_Zst-Mn-Hradiště_Var-C2el

LK doporučuje v této variantě navrhnout vedení dvoukolejné trati v úseku Mnichovo Hradiště – Loukov u Mnichova Hradiště. **Bude prověřeno.**

B-3-039_Zst-Loukov-uMH

LK doporučuje žst. Loukov u Mnichova Hradiště navrhnout i jako stanici na dvoukolejné trati a výhybnu pro rozvětvení tratí s tím, že ze stanice směrem na Turnov a Liberec povedou 2 souběžné jednokolejné trati a navrhnout dispozičně nové kolejové uspořádání a nástupiště. **Bude prověřeno.**

B-3-041_Zst-Prisovice_Var-C2el

LK doporučuje, aby mezi žst. Loukov u Mnichova Hradiště a žst. Přisovice vedly 2 souběžné jednokolejné trati, přičemž jedna povede směrem na Turnov a druhá směrem na Liberec. Z tohoto důvodu je nutné zpracovat v situaci loukovské zhlaví. **Bude prověřeno.**

B-3-044_Odb-Ctverin_Var-C2el

LK doporučuje ve výhybně Čtverín prohodit spojky mezi oběma kolejemi a ty vysunout je směrem na Přisovice (km 3,39 – 3,71/127,9) a za spojky směrem k Liberci do prostoru nad železničním podjezdem přemístit stávající zastávku Doubí u Turnova se dvěma bočními nástupišti, která bude tak blíže k obci. **Bude prověřeno.**

B-3-045_Zst-Hodkovice-nM_Var-A1-Bj1-Bd1-C1

LK doporučuje situaci žst. Hodkovice nad Mohelkou přizpůsobit připomínkám k situaci B-2-011_SIT_TU_MB_Liberec a B-2-012_SIT_TU_MB_Liberec a v této situaci zobrazit vedení novostavby s podpovrchovým úsekem – tunel Javorník I a Javorník II. B-3-046_Zst-Hodkovice-nM_Var-C2el LK doporučuje situaci žst. Hodkovice nad Mohelkou přizpůsobit připomínkám k situaci B-2-012_SIT_TU_MB_Liberec a v této situaci zobrazit vedení novostavby s podpovrchovým úsekem – tunel Javorník I a Javorník II. **Bude upraveno dle zpracovaných připomínek.**



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Záznam z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)

Připomínky 3.-4. dílčí odevzdání
Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek**B-3-047_Odb-Simonovice_Var-A1-Bj1-Bd1-C1-C2el**

LK doporučuje situaci ve výhybně Šimonovice přizpůsobit připomínkám k situaci B-2-012_SIT_TU_MB_Liberec – liberecké zhlaví (úsek km 142,5 – 146,1). Zastávku Minkovice přejmenovat na zastávku a výhybnu Šimonovice, pod které Minkovice patří. Dalším důvodem je, že součástí obce Višňová jsou taktéž Minkovice. **Bude upraveno dle zpracovaných připomínek.**

B 5 - Provozní a dopravní technologie**B-5-004_DT_Schema_Lysa_nL-MB(bez)_Bd1_C0_C1_C2el**

LK doporučuje, aby součástí variant (Bd1,) C0, C1 a C2el byla elektrizace úseku Nymburk – Čachovice nebo mu alespoň předcházela. **Dle rozhodnutí zadavatele.**

B-5-011_DT_Schema_MB(bez)-Turnov_proj_var

LK doporučuje do schémat zpracovat připomínky, kterou jsou uvedené k situaci B-2-010_SIT_TU_MB_Liberec – zdvoukolejnění úseku Mnichovo Hradiště – Příšovice. **Bude upraveno dle zpracovaných připomínek.**

B-5-013_DT_Schema_Turnov(bez)-Liberec_X1_C2

LK doporučuje do schématu varianty C2el zpracovat připomínky, které jsou uvedené k situaci B-2-010_SIT_TU_MB_Liberec – prohození spojek mezi kolejemi a přesunutí zastávky Doubí u Turnova. Zastávku Doubí u Turnova přejmenovat na zastávku a výhybnu Čtveřín, pod které Doubí u Turnova patří. Dalším důvodem je, že součástí města Liberce je městská část Doubí. **Bude upraveno dle zpracovaných připomínek.**

Další připomínky:

LK doporučuje zpracovat předešlé připomínky, které se týkaly např. poloměrů oblouků navržených přeložek, odstranění, resp. minimalizování rychlostních propadů atd. **Bude upraveno dle zpracovaných připomínek.**

Grafikony B-5-15 – B-5-19, B-5-21, B-5-22 a B-5-24:

K tomuto uvádí LK obecné připomínky:

Vyjma nejvyšší vrstvy Ex má LK u všech vlaků ze směru Turnov a Česká Lípa zájem obsluhu žst. Mladá Boleslav město, a to i za cenu úvratňové zajišťky, případně úpravy linkového vedení a oběhů s dodatečnými přestupy ve stanici žst. Mladá Boleslav město; **ŽST Mladá Boleslav město je obsluhována všemi osobními a spěšnými vlaky ze směru Turnov a Česká Lípa. Vlaky linky R21 a R22 obsluhují ŽST Mladá Boleslav město v závislosti na variantě a požadavku MD.**

Při řešení variant není zohledněna možnost využití vjezdu do Prahy od drážďanské VRT (žádná z variant neřeší dostatečné navýšení kapacity úseku VRT – Mladá Boleslav bez dodatečných tras přes Milovice); **V souladu se zadáním není v rámci hodnotícího období SP s existencí VRT Praha–Drážďany uvažováno.**

LK žádá vyšší úroveň koordinace výhledových tras VRT s návrhem této studie proveditelnosti (řešení by měla být ve větší míře skladebná, nikoli vzájemně „konkurenční“); **V souladu se zadáním není v rámci hodnotícího období SP s existencí VRT Praha–Drážďany uvažováno.**

Předpokládáme, že osobní vlaky obsluhují všechny zastávky i v případech, kde to nelze z návrhových GVD rozpoznat (v LK: L4 (Mladá Boleslav město – Rumburk), S30 (Mladá Boleslav město – Turnov), L3 (Liberec – Turnov – Stará Paka), L18 (Turnov – Železný Brod – Tanvald)); **Osobní vlaky obsluhují všechny stanice a zastávky, vyjma L4, která neobsluhuje stanici Mladá Boleslav-Debř.**

LK souhlasí s návrhovým GVD pro trať 080 (vše křížuje v celou hodinu v žst. Bezděž);

V této fázi by měl být návrh infrastruktury sestavený tak, aby byly dosahovány návaznosti L3/S30 v Turnově, S30/L4 v Bakově nad Jizerou, R43 (Praha – Mladá Boleslav město/Mělník)/L21 (Liberec – Turnov – Mladá Boleslav město) v žst. Mladá Boleslav město; **Není-li, bude zajištěno, bude-li to možné.**

Vzhledem k tomu, že je žádané co nejvíce vlaky obsluhovat žst. Mladá Boleslav město, kde je omezená kapacita, měly by být relace nebo oběhy upraveny tak, aby zde některé linky kapacitu stanice neblokovaly velmi dlouhými obřadovými časy (např. linka S3 a další, díky kterým není možné do žst. Mladá Boleslav město zajíždět např. linkami R21 Praha - Tanvald a R22 Kolín – Mladá Boleslav – Rumburk). **Dlouhé obraty lze realizovat na příslušných obřadových kolejích (Mladá Boleslav předměstí). Nezajíždění linek R21 a R22 do ŽST Mladá Boleslav město je z jiného důvodu.**

Provéřít další možné zkrácení intervalů následné jízdy v úseku Mladá Boleslav město – Dalovice – Bakov nad Jizerou (např. instalace autobloku), za účelem získání přípojí v Turnově, Bakově nad Jizerou, Mladé Boleslavi je potřebný co nejkratší interval následné jízdy; **Bude prověřena minimalizace následného mezdobí s využitím ETCS.**



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Záznam z jednání dne 10. října 2017 (projednáni připomínek)

Připomínky 3.-4. dílčí odevzdání

Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek

Umožnit, aby vznik dalovické spojky nebyl nezbytně nutné podmiňován dvoukolejným výjezdem z žst. Mladá Boleslav město, připustit etapový stav s odbočkou směr Bakov nad Jizerou z jednokolejné trati Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl. n. po průjezdu stávajícím jednokolejným zářezem v intravilánu; **Kvůli výškovému vedení lze pravděpodobně pouze za cenu vysokých zmařených investic, nicméně bude prověřeno.**

Linka S3 Praha – Mladá Boleslav město nebude v relaci z/do Mladé Boleslavi vzhledem k prostojům v úseku Kropáčova Vrutice - Neratovice příliš atraktivní, mladoboleslavská S30 je navrhována bez přípojů směr Mělník, v relaci Mělník – Mladá Boleslav není žádná nabídka; S3 např. zvážit výhybnu mezi Kropáčovou Vruticí a Zdětínem - možnost ostrých obrátů v žst. Mladá Boleslav město – uvolnění kapacity + zrychlení linky; **Bude prověřeno.**

Řešení žst. Bakov nad Jizerou by mělo být navrženo tak, aby při přítomnosti dvou zastavujících vlaků relace Bakov nad Jizerou – Česká Lípa ve stanici nebylo nutné vlak relace Turnov – Mladá Boleslav vést stanicí odbočnými směry (mimo hlavní kolej); **Uspořádání stanice bude upraveno.**

ZÁVĚR:

Z předložené dokumentace lze předpokládat, že výsledkem bude doporučení konečné varianty, její etapizace tak, aby měla na začátku co největší přínos a další etapizaci by se projekt jen zdokonaloval. Jednotlivé etapy by měly být realizovány tak, aby nedocházelo ke zmaření investic. Projekt by měl navazovat na zkapacitnění trati Nymburk – Mladá Boleslav hl. n., případně na jeho elektrizaci v úseku Nymburk – Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav předměstí, a na tyto již dokončené stavby navazovat. Samozřejmě by neměly chybět investiční náklady – dle variant a úseků. Předpokládám, že připomínky budou okomentovány v rámci připomínkového řízení, než bude dokumentace vydána jako čistopis.

Jak již bylo uvedeno výše – připomínky k parametrům přeložek trati a novostavbám, měly by jejich parametry být takové, aby bylo možno dosáhnout rychlosti 200 km/ hod., pokud to bude efektivní – úsek Lysá nad Labem – Čachovice, popř. Mladá Boleslav předměstí, Příšovice – Jílové a Hodkovice nad Mohelkou – Šimonovice.

IPR HMP

Bez připomínek

MSTM MLB

Vzhledem ke skutečnosti, že Krásná louka je jediným vhodným místem z pohledu kapacity a dostupnosti pro pěší ze severního sídliště, kde bydlí více než 20 tis. obyvatel a kde město pořádá kulturně společenské akce typu pálení čarodějnic, Oktoberfest, hudební festival Krásná louka atd., které jsou určeny pro velký počet lidí, požadujeme respektovat společensko-kulturní význam Krásné louky. Dále Vás žádáme o prověření možnosti směrové úprav železničního propojení pro minimalizaci zásahu do tohoto prostoru. **Bude prověřeno.**

Před zpracováním dalšího stupně projektové dokumentace požadujeme koordinaci tohoto projektu včetně zpracování vizualizace záměru. **Doporučujeme řešit v dalším stupni dokumentace.**

Na základě uvedeného doplnění Vám poskytneme naše vyjádření k výše uvedenému projektu.

ROPID

Problematika linky S34: Provoz linky S34 se předpokládá ve špičkovém intervalu 30 min. v trase Praha Masarykovo nádr. – Praha-Sídlíště Čakovice. V dokumentaci je uvedeno, že pro tuto linku není zajištěna v projektových variantách kapacita v úseku odb. Balabenka – odb. Skály. Tuto situaci považujeme za nepřijatelnou a žádáme zadavatele dokumentace, aby zajistil řešení tohoto problému v rámci této, popř. jiné návazné studie. Ukončení objednávání provozu linky S34 se nepředpokládá. **Dle rozhodnutí zadavatele.**

Návrhový grafikon varianty C0, C1: Upozorňujeme na špatnou časovou polohu vlaků linky R43, která je v návrhovém GVD uvedena s příjezdem cca shodným do uzlu Mladá Boleslav, jako linka R21, přičemž ve skutečnosti má být zajištěn přibližný proklad těchto linek v obou koncových stanicích. Z toho vyplývá nutnost posunu tras linek R43 a S3 (vzájemná záměna spojů linek s cílovými stanicemi Mladá Boleslav, resp. Mělník/Všetaty). **Bude opraveno.**

Návrhový grafikon varianty C2el: Považujeme za nezbytné celodenně upravit tak, aby ve směru z Prahy byl zajištěn v uzlu Mladá Boleslav přestup z linky Ex na linku R22 a současně z linky R22 na linku R21, v opačném

směru zrcadlově identicky. V návrhovém GVD je toto zapracováno pouze v některých hodinách. **Bude opraveno.**

Z předložených GVD není zcela zřetelné, zda jsou v uzlových stanicích dodrženy přestupy mezi některými vlaky (nejdou známy přesné přestupní doby). Zejména se to týká některých přípojových skupin ve stanici Mladá Boleslav město, které se zdají velmi těsné, bez rezerv. **Bude prověřeno a popsáno. Nicméně některé přestupní vazby zůstanou těsné.**

Ve variantách, které vedou dálkové vlaky přes stanici Mladá Boleslav hl.n. je nezbytné mít vždy zajištěn přípoj do/ze stanice Mladá Boleslav město. **Není-li, bude zajištěno.**

V linkových schématech se opakuje chyba, kdy je sedlový interval linky S2 uveden 120 min. – správně má být 30 min. V úseku Praha – Lysá n.L. pojedou ve výhledovém rozsahu vlaky těchto zastávkových linek: S2 v intervalu 30/60 min., S22 v intervalu -/60 min. a S9 v intervalu 30/- min. (souhrnný interval 15/30 min.). **Bude opraveno.**

Délky nástupišť: Je nezbytné, aby délka nástupišť byla v další fázi dokumentace zkoordinována s výsledky dopravního modelu, který, předpokládáme, stanoví počet cestujících v nejzatíženějším vlaku, z čehož bude možné přesněji určit délku nástupišť v jednotlivých úsecích. České dráhy ve spolupráci s objednateli v tomto okamžiku připravují projekt nákupu nových vozidel pro linku S3 Praha – Všetaty – Mladá Boleslav. Uvažuje se o nákupu třívozových jednotek na bázi jednotek 844 ČD (přesný typ vozidla by vzešel z výběrového řízení), které by v úseku Praha – Všetaty jezdily spřažené do dvojic. **Návrh bude optimalizován na základě výsledků dopravního modelu.**

Dále bude nezbytné blíže diskutovat polohu některých nástupišť. Např. ve stanici Byšice jsou nástupišťe vymístěna na boleslavské záhlaví stanice, avšak v současnosti je ze strany obce plánován projekt na výstavbu parkoviště P+R v lokalitě stávající stanice. **Uspořádání stanic bude upraveno a projednáno.**

Kromě toho bude nezbytné uvažovat primárně takové řešení stanic, která umožní vedení jedné hlavní koleje přímo kolem výpravní budovy tak, aby byla pro cestující omezena nutnost využití podchodu. V některých stanicích je toto provedeno (Praha-Satalice, Praha-Čakovice), v jiných toto řešení chybí (především Neratovice). **Uspořádání stanic bude upraveno a projednáno.**

Technické řešení přesmyk Lysá nad Labem: Považujeme za vhodné zvážit doplnění řešení přesmyku v Lysé nad Labem tak, aby bylo zajištěno mimoúrovňové křížení vlaku v relaci Nymburk – Praha se směrem Všetaty – Nymburk a oběma kolejemi z Lysé nad Labem do Milovic, a to i ve vazbě na projednání dokumentací zpracovávaných v rámci trati Kolín – Všetaty – Děčín. **K diskusi, nesouvisí přímo s SP Praha–MB–Liberec.**

IDSK

Za velmi důležité z hlediska umožnění dalšího rozvoje příměstské dopravy považujeme vybudování tzv. „Všejské spojky“ a zároveň modernizaci a zkapacitnění stávající tratě 070, především pak v úseku Praha – Neratovice – Všetaty. **Konstatování.**

Ostatní připomínky shodné s připomínkami ROPID

Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec – **Základní jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)**
(dílčí plnění 8/2017)

Úvodem

Následující text je shrnutím oficiálních připomínek MD k dílčímu plnění 8/2017. Připomínky jsou částečně korigovány na základě projednání připomínek v 1. kole.

Dosavadní řešení přineslo významný podnět v tom, že na rozdíl od předchozí studie IKP se navrhuje nové řešení železniční stanice Mladá Boleslav-město, a to s rozšířením na pozemky firmy Škoda-Auto namísto původního návrhu založeném na využití pozemků města Mladá Boleslav (studie IKP prokázala, že rozšíření stanice na pozemcích města není možné). V tomto případě je nutné jít nad rámec zadání studie.

Předložený návrh variant vychází ze zadání a definuje dvě sady variant (v rámci jedné sady jednotlivé méně rozsáhlé varianty mohou sloužit zároveň jako etapa variant vyšších. Jedná se o sady variant A0+A1+Bj1/Bd1 a A0+C0+C1+C2el. Etapy jsou postaveny na optimalizaci stávající tratě přes Neratovice s dílčími přeložkami a s dvoukolejnými vložkami v pražské příměstské oblasti. Druhá sada variant pak k tomu navrhuje postupné zkapacitnění a dostavbu tratě přes Milovice jakožto další návazný projekt (do Mladé Boleslavi by tak byly modernizovány a dobudovány dvě tratě). Tento postup vychází z toho, že kapacita tratě Praha – Lysá n/L (u které již byla zahájena modernizace) nebude dostatečná pro zajištění příměstské dopravy do Nymburka, Milovic, pro dálkovou dopravu do Hradce Králové (v souvislosti s projektem Velký Osek – Choceň) a do Mladé Boleslavi. Požadavky jsou dány zejména pražským a středočeským objednatelem osobní dopravy. Z tohoto důvodu je v dalších fázích projektu vhodné obě tyto sady variant vyhodnotit. V případě sady variant C je vhodné přehodit pořadí realizace projektů, přednost by měla dostat milovická větev, která je vhodnější z hlediska zaústění nové stanice Mladá Boleslav-město a dokáže na sebe plně stáhnout i funkce nákladní dopravy. Naopak o vřetatské větvi je vhodnější uvažovat až v souvislosti s novým výjezdem z Prahy na sever (VRT). Bylo by to více v souladu se Zadáním studie, která požadovala posoudit samostatně geografickou variantu č. 2 (přes Milovice).

Kromě uvedeného je třeba vzít v úvahu skutečnost, že současné železniční spojení tímto směrem není funkční (jeho stav je mnohem horší, než bylo železniční do ostatních směrů před modernizací). Mimo jiné i proto navrhujeme, aby kromě uvedených dvou sad variant byla řešena i třetí sada variant (D), která je v souladu se Zadáním studie s geografickou variantou č. 2, a která umožní navrhnout i takovou mezikritickou, která zajistí ve směru do Liberce alespoň částečně využitelné a do Mladé Boleslavi plně konkurenceschopné spojení již ve střednědobém horizontu. Úsek Praha-Vysočany – Lysá n/L se již začal modernizovat, a proto v tomto případě není nutné čekat na celý zdoluhavý přípravný proces. Na tom by měla být postavena sada variant D. Varianty D by byly založeny pouze na modernizaci a dostavbě trati Praha – Milovice – Mladá Boleslav s tím, že trať Vřetaty – Mladá Boleslav by modernizována nebyla vůbec a trať Praha – Vřetaty by byla samostatným projektem nebo projektem volně přidruženým. Vzhledem k tomu, že lze očekávat výstavbu nové stanice Mladá Boleslav-město dle návrhu projektu, nejví se jako efektivní investovat do rozsáhlé modernizace současného mladoboleslavského nádraží v Čejetickách pro potřeby osobní dopravy (dva nové rozsáhlé perony s podchodem), a to i s ohledem na požadavek, aby Mladá Boleslav byla obsluhována z jednoho místa. K tomu dále dodáváme, že traťový úsek Byšice – Mladá Boleslav neprochází

Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec **Zápis z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)**
(dílčí plnění 8/2017)

územím suburbanizačního charakteru, ale územím venkovským. Podotýkáme, že zde obsluhované obce jsou malé a železniční dopravou ne zcela vhodně obsloužené. Osobní zastávkové vlaky ve venkovském prostoru jsou přitom segmentem osobní dopravy, který má v přepravě cestujících výrazně klesající trend. Ve směrech, kde jsou potíže s ekonomickou efektivitou z důvodů vysokých investičních nákladů, je přitom nutné spojit více funkcí pokud možno na jednu trasu – v případě obsluhy Mladé Boleslavi je tedy nutné prověřit jednu trať, která dokáže spojit obsluhu příměstskou dopravou, meziregionální dopravou i dopravou nákladní, což bylo v zadání požadováno. Vysoké náklady na modernizaci tratě Všetaty – Mladá Boleslav jsou rizikové. To je důvod, proč žádáme posoudit všechny tři sady variant, jen to ukáže plně plastický obraz pro definitivní návrh železničního spojení do této oblasti. Nová poloha ústřední stanice pro osobní dopravu v Mladé Boleslavi navíc výrazně zvýhodňuje varianty přes Milovice.

Připomínky

- ∞ V případě nižších variant, které již obsahují rychlé spojení do Mladé Boleslavi, se zachovává, v případě pokračování do oblasti Turnova, stávající vedení rychlíků do Tanvaldu bez přímého spojení do Liberce, případně je do Liberce veden segment Sp, tedy vlaky nižší kvality (navíc jen z Mladé Boleslavi). Stále se tak dává přednost městům Železný Brod a Tanvald+Velké Hamry+Desná (cca 18 tis. ob.) před Libercem, Jabloncem a dalšími městy (cca 180 tis. ob.). Každá linka je přitom nejvytíženější v příměstské oblasti velkého města a v tomto případě se tedy tento efekt v příměstské oblasti Liberce vytrácí. I ve variantách s tunelem Javorník je tímto nákladně vybudovaným úsekem veden pouze jeden pár vlaků za hodinu, přestože tato stavba by již znamenala výrazné zatraktivnění spojení Liberce s Turnovskem a Semilskem, ale i s Mladoboleslavskem a má tedy potenciál pro zavedení častější obsluhy. Tato investice by výrazně zvýšila potenciál trati, který by takto nízkou objednávkou nebyl využit a takový projekt by proto nebyl efektivní. Přímé spojení do Liberce musí být zavedeno hned po urychlení úseku Praha – Mladá Boleslav i v případě, že na trati Mladá Boleslav – Liberec neproběhne žádná investiční akce. Je nutné uvažovat i o hodinovém taktu alespoň ve špičkách (pracovních dnů, ale i víkendových). Snahy o přímé železniční spojení Prahy a Liberce existují již nyní, a lze proto očekávat silný požadavek na zavedení expresní linky do Liberce již v etapách, které výrazně urychlí spojení mezi Prahou a Mladou Boleslaví, tzn. nikoliv až ve variantě C2el. Smyslem zadání nebylo zcela pominout meziregionální dopravu, ale hledat pro ni vhodný kompromis na pozadí obsluhy příměstskou dopravou a dopravou nákladní. **Bylo dojednáno, že požadavek, bude zapracován až po vyhodnocení stávajícího portfolia variant, s přihlédnutím k výsledkům ekonomického hodnocení, přičemž k návrhu bude svolána série pracovních jednání.**
- ∞ Ještě před vybudováním tunelu Javorník je nutné realizovat i dlouhou (Čtveřínskou) nebo krátkou (Ohrazenickou) spojku, která sama o sobě bude znamenat srovnatelné zkrácení jízdní doby do Liberce za podstatně nižší investiční náklady (ohrazenická varianta přichází v úvahu jen tehdy, nebude-li se počítat s výstavbou tunelů mezi Turnovem a Libercem). **Bylo dojednáno, že tato připomínka nebude sledována. Vedení vlaků mimo Turnov bez adekvátního zrychlení úseku Turnov – Liberec není obhajitelné.**

Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec – Záměrný jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)
(dílčí plnění 8/2017)

Samotná spojka pravděpodobně nezajistí dostatečné zvýšení atraktivity spojení Praha – Liberec, aby to vyrovnalo vynechání zastavení v sídle významu Turnova. Ke způsobu řešení úseku Turnov – Liberec zpracovatel uvedl, že budou prověřeny dvě varianty – vedení vlaků po novostavbách, jejichž trasování bude převzato ze studie RS 5; vedení vlaků po stávající trase, kde budou provedeny úpravy pro zajištění systémové jízdní doby 30 minut.

- ∞ Z důvodů nedostatečné kapacity tratě Praha-Vysočany – Lysá n/L je navržena modernizace tratě Všetaty – Mladá Boleslav (včetně stanice Mladá Boleslav hl.n.), která vede neosídleným územím, a proto má nízký potenciál. Trasa přes Lysou n/L je navrhována k modernizaci v rámci etap až jako poslední, a není tak využita časová výhoda plynoucí ze skutečnosti, že modernizace tratí Praha – Lysá n/L již započala. Pokud by se tedy uvažovalo o modernizaci obou tratí, měla by trať Všetaty – Mladá Boleslav být plánována až jako poslední etapa. Je ale nutné se podrobněji zabývat možnostmi řešení úseku Praha – Lysá n/L i z pohledu určitých kompromisů (viz. dále), neboť menší ústupky z požadavků objednatelů by byly vyváženy tím, že nebude nutné investovat do modernizace trati Všetaty – Mladá Boleslav, která je navíc nevhodně zapojena do uzlu Mladá Boleslav. Úsek Všetaty – Mladá Boleslav byl zahrnut i do variant navrhuje výstavbu Všejské spojky z důvodu nedostatečné kapacity trati Praha – Lysá nad Labem. Pokud dojde k přehodnocení konceptu dálkové dopravy na této trati a budou tak zajištěny další využitelné trasy, bude možné úsek Všetaty – Mladá Boleslav vyřadit. Bylo dojednáno, že návrh, bude řešen až po vyhodnocení stávajícího portfolia variant, s přihlédnutím k výsledkům ekonomického hodnocení, přičemž k návrhu bude svolána série pracovních jednání.
- ∞ Z výše uvedených důvodů proto požadujeme, aby v souladu se zadáním byla kromě již navržených sad variant rovněž navržena a posouzena sada variant D založená pouze na trati Praha – Lysá n/L – Čachovice – Mladá Boleslav s vazbou na stanici Mladá Boleslav-město. Úsek Praha – Všetaty s obsluhou čtyřmi páry spojů/h ve dvou segmentech by umožnil vést všechny tyto vlaky pro obsluhu Neratovic a v případně vyššího segmentu i Mělníka a Litoměřic. Tato sada variant umožňuje jako jedinou využít časovou výhodu, jakož i potenciál koncentrace funkcí do jedné tratě (nákladní doprava Nymburk – Mladá Boleslav + osobní doprava z Prahy + osobní doprava Kolín – Liberec (vazba na Pardubice a 1. TŽK od severu, která je ze všech aspektů mnohem výhodnější než současná linka R14, které by měl zůstat jen regionální charakter)). Zdvoukolejňování trati Mladá Boleslav – Nymburk je ekonomicky odůvodnitelné i ve variantě bez projektu, a je možné ho začít připravovat již v současné době. Bylo dojednáno, že varianta D, bude zpracována až po vyhodnocení stávajícího portfolia variant, s přihlédnutím k výsledkům ekonomického hodnocení.
- ∞ V návrhu linkového vedení není naopak využit významný potenciál některých směrů:
 - Přímé spojení Praha – Česká Lípa. Aglomerace České Lípy má téměř 80 tis. obyvatel, přímé silniční spojení je pomalé a nebude modernizováno (klikatá silnice I/9 v CHKO Kokořínsko nebo modernizovaná silnice I/38 se závlekem přes Mladou Boleslav obdobně jako železnice). Pro toto přímé spojení nebude z důvodů

Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec ~~Zápis z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)~~
(dílčí plnění 8/2017)

výsledků dopravního modelu navržena žádná nová železniční infrastruktura, pouze využije infrastrukturu navrženou pro jiné účely a nebude zavedena ani žádná nová linka v úseku Praha – Mladá Boleslav a půjde o prodloužení linky, která by do Mladé Boleslavi byla zavedena v každém případě (námět pro výklad výsledků dopravního modelu: posoudit vliv druhu silniční infrastruktury na dělbu přepravní práce, a to v tom smyslu, že je jiná situace ve směru na Liberec, kdy je klidná jízda autobusu zajištěna jízdou po dálnici a jiná je situace u spojení Praha – Česká Lípa, kdy autobus využívá silnici I. třídy s velkým množstvím zatáček a infrastruktura tak neumožňuje klidnou jízdu, což snižuje komfort cestování, přičemž model tuto skutečnost není schopen rozlišit – nejde o zpochybňování výsledků modelu, ale o interpretaci výsledků).

- Přímé spojení Liberec – Kolín s vazbou na 1. TŽK jako převod části důležitých přepravních proudů z linky R14 (spojení mezi Libercem a Pardubicemi). Stavební délka trati je obdobná jako po trati přes Starou Paku, prochází ale více osídleným územím a spojení do Pardubic by bylo až o hodinu rychlejší. Přímé spojení z Liberce do Semil a dále směrem do Hradce Králové je ale nutné zachovat pro obsluhu mezilehlého regionu s větším množstvím obslužených bodů s tím, že rozsah obsluhy v úseku Liberec – Semily se bude odvíjet od rozsahu investičních akcí v úseku Liberec – Turnov.
- Obě uvedené linky by byly provázány v Mladé Boleslavi, přímé spojení do Liberce by bylo zajištěno expresním segmentem.

Vzhledem k rozhodnutí o konverzi trakční soustavy je nutné počítat v rámci opatření v čisté a nízkouhlíkové mobilitě i s elektrizací celé trati až do Liberce i v případě nižších variant než C2el, do Mladé Boleslavi i v případě, že projekt Praha – Liberec nebude realizován vůbec.

V případě, kdy bude nutné z důvodů ekonomické efektivity snižovat investiční náklady bez výraznějších dopadů do přínosů, lze redukovat tyto návrhy:

- ∞ V návrhu úseku Milovice – Lysá n/L se počítá s využitím staré trati, což je správné, v tom případě ale není nutné počítat s dvokolejnou novou tratí v tomto úseku, postačí pouze jednokolejná trať s přesmykem Pravobřežní trati (viz. níže). Případnou důkladnou přestavbu kostomlatského zhlaví je možné navrhovat až v souladu s případným návrhem na ztrojkolejnění trati Lysá n/L – Nymburk, v případě řešení trati do Mladé Boleslavi je možné navrhnout mnohem jednodušší řešení.
- ∞ Tunel Husa může být navržen 1kolejný se současným zachováním staré trati.
- ∞ Nemodernizovat trať Všetaty – Mladá Boleslav hl.n.
- ∞ Modernizace stanice Mladá Boleslav hl.n. by měla proběhnout pouze pro účely nákladní dopravy a z tohoto pohledu je nutné posoudit i rozsah nové stanice Mladá Boleslav-předměstí. U této nové stanice jsou navrženy tři spojení do vlečkového areálu Škoda Auto. Požadujeme, aby bylo prokázáno, že tato spojení budou funkční na základě popisu technologie obsluhy tohoto vlečkového areálu. Současné spojení do západní skupiny vlečkového areálu nebude patrně možné těmito novými vstupy

Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec **Zápis z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)**
(dílčí plnění 8/2017)

plnohodnotně zajistit. Je proto otázka, zda není vhodné zachovat současné propojení s tím, že předávací stanicí zůstane i nadále hlavní nádraží. Nová stanice předměstí by v tomto případě měla jen 1 – 2 předjízdne koleje umístěné mezi hlavními kolejemi sloužící pro čekání souprav linek končících v Mladé Boleslavi ve směru od Turnova a České Lípy.

- ∞ Naopak z grafikonu vyšších variant sady D vyplývá požadavek na zdvoukolejnění rovněž úseku Mnichovo Hradiště – Loukov. Samotná stanice Mnichovo Hradiště je v tomto případě navržena s příliš malým počtem kolejí a neumožňuje ukončovat osobní vlaky z ani jednoho směru. Ve vazbě na zastavující rychlíky je přitom odůvodněné s takovými linkami počítat.
- ∞ Obsluha firmy Škoda Auto je závislá na kapacitách pro řazení a odstavování v Nymburce. Na tom je založená i obsluha závodu Kvasiny – slučování zásilek z obou lokalit v Nymburce. Přesměrování přeprav na trať 070 (od Děčína) není za současné technologie pravděpodobné. Pokud by šlo o nějaké zcela nové přepravy, např. vnitrozávodové přepravy z Německa, dnes realizované po silnici, je potřeba doložit, kde konkrétně budou v Mladé Boleslavi zpracovávány. Vlečka Škoda Auto dnes disponuje pouze kolejemi pro nakládání hotových aut, dvěma kolejemi pro nakládku rozložených dílů a dvěma kratšími kolejemi pro manipulaci s kontejnery. V areálu Preymesser jsou zavlečkovány dvě haly, opět s omezenou kapacitou.

Další dílčí připomínky:

- ∞ Upozorňujeme na skutečnost, že jsou u některých úseků navrhována příliš krátká nástupiště. Lze očekávat, že budou některé vlaky pražské příměstské dopravy zajíždět až do Mladé Boleslavi. Rovněž nástupiště pro rychlíky v délce 200 m nemusí být dostatečné, upozorňujeme, že minimálně o víkendových špičkách mohou vzniknout požadavky na vlaky delší. **Navržené délky nástupišť vycházejí z uvažovaných délek souprav a byly schváleny na pracovních jednáních. Na základě dalšího projednání a výsledků přepravní prognózy může být délka nástupišť upravena.**
- ∞ V rámci řešení tunelů jsou navrhována řešení ražby metodou TBM/NRTM s pouhým odkazem na délku tunelu, přičemž u podobně dlouhých tunelů Husa a Javorník jsou navrhovány odlišné metody ražby. Požadujeme tedy doplnění podrobnějšího zdůvodnění rozhodnutí pro danou metodu ražby podložené předpokládanými investičními náklady i další problematikou. Upozorňujeme rovněž na skutečnost, že v případě řešení jednoho z tunelů metodou TBM může být tentýž stroj použit i pro stavbu dalšího tunelu, pokud to bude z hlediska termínů realizace účelné. **Rozdílná metoda ražby vychází z různé mocnosti nadloží. Konkrétní návrh bude řešen v dalším stupni dokumentace.**
- ∞ Řešení trakční napájecí soustavy požadujeme v souladu se studií Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu 25 kV, 50 Hz ve vazbě na priority programového období 2014 – 2020 a naplnění požadavků TSI ENE, tedy střídavou napájecí soustavou s jednotnou fází a bez nutnosti změny fáze na trati. **Je v souladu s navrženým řešením.**

Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec ~~Zápis z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)~~
(dílčí plnění 8/2017)

- ∞ V rámci řešení zabezpečovacího zařízení předpokládáme výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS s možností využití výhod tohoto systému, zejména s možností zvýšení užitečných délek kolejí bez omezení z důvodu požadavku na zajištění viditelnosti návěstidel. **Je v souladu s navrženým řešením.**
- ∞ Do popisu dotčených traťových úseku je třeba zahrnout i trať Praha-Vysočany – Lysá n/L. **Bude doplněno.**
- ∞ Kap. 3.3 – do souvisejících investic je nutné zahrnout i trať Velký Osek – Choceň (technologický vztah k trati Praha – Lysá n/L). **Bude doplněno.**
- ∞ Kap. 4 – dotčeným úsekem varianty bez projektu je i trať Praha – Lysá n/L. **Bude doplněno.**
- ∞ Kap. 4.1.24 – trať Lysá n/L – Milovice je elektrizována (uvádí se, že zde není vedena žádná trakce). **Bude opraveno.**
- ∞ V dokumentu „Přepravní prognóza“ je na straně 61 obrázku 69 znázorněna skladba cestujících na trati 072 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem. Ačkoliv je na trati vedena linka dálkové dopravy R23 Kolín – Ústí nad Labem v grafu je 100 % přepravních výkonů realizováno regionální dopravou v celé délce trati, přitom kapitola 1.4.1 dokumentu „Přepravní prognóza – kalibrace modelu stávajícího stavu“ se spojí linky R23 na předmětné trati pracuje. **Bude opraveno.**
- ∞ V dokumentu „Přepravní prognóza – kalibrace modelu stávajícího stavu“ v kapitole 1.4.1 chybí u popisu některých železničních tratí část linek dálkové dopravy. Jedná se o trať 070, kde chybí v úseku mezi stanicemi Mladá Boleslav hl.n. a Bakov nad Jizerou vlaky linky R22 Kolín – Rumburk, přitom vlaky Os v obdobné trase uvedeny jsou. Na trati 231, ačkoliv je uvažován úsek mezi Prahou a Nymburkem, nejsou uvedeny spoje linky R23 Ústí nad Labem – Kolín (v tomto případě konkrétně mezi stanicemi Lysá nad Labem – Nymburk). Dále je u trati 030 uvedeno, že rychlíky jsou vedeny v relaci Hradec Králové – Liberec, linka R14 je však vedena již z Pardubic. **Bude opraveno.**
- ∞ V nákrešných jízdních řádech uplatňujeme požadavek, aby vlaky linky R21, které jsou ve variantách C0 a C1 vedeny přes Milovice a Lysou nad Labem, zastavovaly v obou železničních stanicích, tedy v Lysé nad Labem a Milovicích. **Zastavení v obou žst. není možné z důvodu daných jízdních dob, časových poloh v rámci ŽUP a zajištění vazeb mezi linkami R21 a R22. Bude popsáno v dopravní technologii.**

Řešení dopraven

- ∞ Požadujeme prověření možnosti prodloužení stanice Měšice u Prahy ve směru ke Zlonínu s ohledem na potřeby nákladní dopravy. **Bude prověřeno.**
- ∞ Požadujeme zdůvodnit použití velmi rychlých kolejových spojek ve stanici Milovice. **Bude zdůvodněno v dopravní technologii.**
- ∞ Požadujeme zdůvodnit zkrácení užitečných délek kolejí ve stanici Příšovice. **Bude prověřeno.**
- ∞ Kap. 5.2.2 – není uveden žádný návrh pro stanici Turnov – vzhledem k tomu, že jsou navrhovány podchody i v takových stanicích jako např. Kropáčova Vrutice, bylo by

Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec – Zadávací jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)
(dílčí plnění 8/2017)

potřebné vybudovat podchod i ve stanici Turnov včetně vybudování nového ostrovního nástupiště mezi kolejemi 23 a 25 pro vlaky do směru Jičín (odstranění úvaťových jízd). Koleje 25 a 27 by měly být oboustranně zapojeny do koleje 23 (na kolej 27 by byla přenesena objíždňá funkce, kterou dnes plní kolej 23). Dále by měly být nově do Jičínské trati zapojeny dvě koleje bývalé směrové skupiny seřaďovacího nádraží, které by byly využity pro nákladní vlaky s písky z lomu Střeleč. **Návrh bude doložen.**

- ∞ Není uveden návrh definitivního řešení stanice Liberec, případně návrh modernizace stanice Liberec v rámci jiného projektu. **Zadavatelem studie zatím nebylo rozhodnuto, zda bude řešení žst. Liberec vyjmuto do samostatné studie nebo proběhne v rámci SP Praha – Liberec. Společnost KORID LK vznesla požadavek, aby s ní bylo konzultováno navržené řešení, v případě zásahů do žst. Liberec.**

K úseku Praha – Mladá Boleslav v případě nových variant sady D

Je nutné posuzovat rovněž zadáním studie požadovanou variantu přes Milovice (bez modernizace trati Všetaty Mladá Boleslav, případně modernizaci této všetaté tratě zařadit až do pozdějších etap), a to zejména z toho důvodu, že modernizace trati Praha-Vysočany – Lysá n/L již započala stavebně, přičemž se může jednat o první etapu modernizace trati Praha – Mladá Boleslav v plně konkurenceschopné alternativě, která navíc prochází územím silně osídleným. To by umožnilo zlepšit v relativně krátké době i spojení až do Liberce alespoň na úroveň, která je srovnatelná s dnešním stavem do Hradce Králové. Největší výhodou této sady variant je tedy úspora času při přípravě projektu, aniž by znemožňovala postupné zlepšování stavu dalšími etapami.

Etapizace úseku Praha – MB

1. Modernizace trati Praha-Vysočany – Lysá n/L (v rámci samostatného projektu, v současnosti v realizaci)
2. Zdvoukolejnění a elektrizace úseku Mladá Boleslav – Čachovice (elektrizace až do Nymburka), zvýšení rychlosti (vzhledem k rozsahu nákladní dopravy a nutnosti energetických úspor bude nutné řešit i v případě, že nebude realizován projekt Praha – Mladá Boleslav – Liberec).
3. Výstavba nové elektrizované trati Čachovice – Lysá n/L.
4. Je nutné posoudit, zda zdvoukolejnit i další úseky tratě Čachovice – Nymburk, nebo zda postačí výhybna Straky.

Úpravy žst. Lysá n/L pro zapojení nové tratě do Milovic

Je nutné prověřit i méně náročnou úpravu stanice Lysá n/L oproti návrhu variant C. Zjednodušení spočívá v zaústění pouze jedné koleje do stanice z jižní strany a zachování jedné koleje v poloze současné staré trati na severní straně stanice. Úprava si vyžádá pouze vložení dvou nových spojek. Stará trať je naopak vhodná pro nákladní vlaky od Děčína do Mladé Boleslavi, a to pro oba směry. Směr Děčín – Mladá Boleslav vždy bude křížit nějaký směr – buď směr nákladních vlaků Nymburk – Děčín (použití staré tratě), nebo naopak směr osobních vlaků Nymburk – Praha (použití nové tratě), z technologického rozboru vyplývá, že použití staré trati je vhodnější pro oba směry nákladních vlaků do/z Mladé Boleslavi. Používání staré

Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec **Záznam z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)**
(dílčí plnění 8/2017)

tratě pro nákladní dopravu znamená, že v případě nové tratě nebudou kladeny takové požadavky na sklonové poměry při přesmyku Pravobřežní tratě.

Důkladná přestavba východního zhlaví stanice může být dána požadavkem na ztrojkolejnění tratě do Nymburka. V tom případě by navržené řešení bylo odůvodněné. Vysoké náklady s tím spojené by ale měly jít na vrub projektu ztrojkolejnění Pravobřežní trati a nikoliv projektu Praha – Mladá Boleslav – Liberec.

Linkové vedení pro trať Praha – Mladá Boleslav ve variantě bez modernizace trati Všetaty – Mladá Boleslav

Vzhledem k tomu, že modernizace tratě Praha-Vysočany – Lysá n/L bude dokončena kolem roku 2023, s ohledem na přípravnou etapu novostavby Lysá n/L – Čachovice a s ohledem na vytížení trati Nymburk – Čachovice – Mladá Boleslav (vyžadující zdvoukolejnění z důvodů energetických úspor i ve stavu bez projektu), lze odhadovat, že funkční spojení Praha – Mladá Boleslav je teoreticky dosažitelné již kolem r. 2030. V návaznosti na tuto základní variantu lze v dalších etapách počítat i se zkapacitněním trati Praha – Lysá n/L, a to vybudováním 3. koleje v úseku Horní Počernice-Čertousy – Čelákovice, a to jako vložky pro letmé předjíždění nákladních vlaků, případně pro větší stabilitu GVD. V případě sady variant D je nutné znovu řešit linkové vedení v úseku Praha – Lysá n/L. V úseku Praha – Lysá n/L nebude dostatek tras pro vyšší segment – bylo by jich potřeba 5, jsou k dispozici jen 4. Proto se musí hledat kompromisní řešení v objednávce. Je možné posoudit následující možnost:

- ∞ Je nutné technologicky posoudit variantu, která by umožnila provézt požadovaný počet vlaků (za hodinu 4 zastávkové vlaky a 5 vlaků vyššího segmentu). Toho lze dosáhnout svazkováním expresu do Hradce králové a spěšného vlaku do Nymburka. Kompromisem je to, že tento expres bude muset mít prodlouženou jízdní dobu o cca 3 minuty.

Řešitel může navrhnout i jiné řešení. Námi uvedené řešení bude znamenat následující určení vlaků:

- ∞ Nižší segment (páry vlaků/h ve špičkové hodině):
 1. 2 páry osobních vlaků do Nymburka. Interval špička / sedlo: 30 / 60.
 2. 2 páry osobních vlaků do Milovic s případným pokračováním do Mladé Boleslavi, interval v úseku Milovice – Mladá Boleslav-město špička / sedlo: 60/120, v úseku Praha – Milovice: 30 / 60. V Čachovicích bude návaznost na Os. Nymburk hl.n. – Čachovice v intervalu špička / sedlo: 120 / 120.
- ∞ Vyšší segment (páry vlaků/h ve špičkové hodině):
 1. 1 pár expresních vlaků do Hradce Králové, Praha-Vysočany – Hradec Králové bez zastávky. Interval ve špičce až 60 minut. Je nutné prodloužení jízdní doby o cca 3 minuty.
 2. 1 pár expresních vlaků do Liberce, Praha Vysočany – Mladá Boleslav město bez zastávky. Interval dle varianty (níže), infrastruktura umožňuje interval 60 minut.

Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec ~~Zadání~~ **Zápis z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)**
(dílčí plnění 8/2017)

3. 1 pár rychlíků do Hradce Králové, zastávky Praha-Vysočany, Praha-Rajská zahrada, Lysá n/L, Nymburk, Poděbrady, Chlumec n/C. Interval špička / sedlo: 60 / 60.
4. 1 pár rychlíků do Mladé Boleslavi s pokračováním ve 120 min. int. do České Lípy nebo až Rumburka a ve 120 min int. s možností pokračovat do Tanvaldu. Kvůli relaci Česká Lípa a Tanvald nebude budována nová železniční infrastruktura, budou pouze využity možnosti infrastruktury budované pro relaci Mladá Boleslav a Liberec. Zastávky do Mladé Boleslavi: Praha-Vysočany, Praha-Rajská zahrada, Lysá n/L, Milovice), infrastruktura umožňuje interval 60 minut.
5. 1 pár spěšných vlaků do Nymburka a Poděbrad s případným pokračováním do Kolína (posunuto o 30 min. vůči R (1) HK), zastávky Praha-Rajská zahrada, Lysá n/L, Nymburk a dále do Kolína jako zastávkový vlak. Interval špička / sedlo: 60 / -.

Tento návrh umožňuje: 15 minutový takt osobních vlaků do Lysé n/L, polovina z toho do Nymburka a Milovic. Dále umožňuje obsluhu Nymburka, Poděbrad i Mladé Boleslavi 30 minutovým intervalem vyššího segmentu. Dále umožňuje vedení expresu do Hradce Králové i Liberce.

Kromě toho studie se dle Zadání měla věnovat i maximální variantě, která pro delší časový horizont požadovala posoudit řešení kapacitního problému tratě Praha – Lysá n/L výstavbou 3. koleje v úseku H. Počernice-Čertousy – Čelákovice (jsou opomenuty i další požadavky maximální varianty).

K úseku Mladá Boleslav – Liberec.

Varianta bez projektu (D0)

Měla by být prověřena varianta bez projektu spočívající pouze v optimalizaci současné trati (započato v roce 2015) a její napojení na trať Praha – Mladá Boleslav-město pomocí Dalovické spojky. Je nutné počítat i s elektrizací tratě systémem 25 kV. Varianta by byla definitivní jen v případě extrémně špatných výsledků ekonomiky (je ale nutné počítat s osovou obsluhou MHD Jablonce n/N přímo z žst. Rychnov u J.N. vedené přímo po silnici I/65). I v tomto případě by již měly být zavedeny přímé expresy (I. přepravní segment) Praha – Liberec.

Varianta D1

Pro spojení Praha – Liberec bude významným zlepšením situace vybudování spojky mimo Turnov, a proto by mělo dojít k její realizaci v rámci prvních modernizačních počínů. V úvahu přicházejí dvě varianty: varianta Čtveřinské spojky, která je v první etapě nákladnější, přináší zhruba 3-4 minutové urychlení oproti krátké Ohrazenické spojkce. Ohrazenická spojka je v první etapě investičně značně méně nákladná, v dalších etapách ale vyžaduje vybudování dalšího, hloubeného, Doubského tunelu. Rozhodnutí o variantě spojky je nutné udělat na základě výsledků ekonomiky (horší výsledky jsou pro variantu Ohrazenice, lepší výsledky pro variantu Čtveřín). Ohrazenická spojka by tedy přicházela v úvahu pouze v případě extrémně špatných výsledků ekonomiky, kdy by nenásledovaly již jiné navazující investiční akce ve směru do Liberce.

Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec **Zápis z jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)**
(dílčí plnění 8/2017)

Varianty řady D1 a více jsou založeny na předpokladu lepších výsledků ekonomiky, v počáteční etapě bude výstavba Čtveřínské spojky nákladnější. Předpokládá optimalizaci z varianty D0 (bez projektu) a k tomu následující investice:

- ∞ Realizace Čtveřínské spojky Příšovice – Doubí u Turnova včetně výhybny v Doubí u T.
- ∞ Případná optimalizace úseku Mnichovo Hradiště – Loukov ve stávající stopě se zvýšením rychlosti až na 130 - 160 km/h.

I v tomto případě je nutné počítat s expresní linkou do Liberce umožňující ve špičkách až 60 minutový interval a s linkou do Turnova v taktu 120 minut (v prokladu s linkou do České Lípy).

Varianta D2

Jedná se o variantu navazující na variantu D1 s tím, že se vybuduje nové rychlé spojení Turnov – Liberec a v úseku Mladá Boleslav – Turnov se zdvoukolejní úseky Mladá Boleslav-město – Bakov n/J a odb. Zálučí – Loukov. Varianta předpokládá následující investice:

- ∞ Zdvoukolejnění tratě Mladá Boleslav-město – Bakov n/J
- ∞ Zdvoukolejnění úseku Odb. Zálučí – Loukov.
- ∞ Výstavba nové jednokolejné trati Doubí u Turnova – tunel Husa se zachováním stávající trati přes Sychrov a zdvoukolejnění úseku od spojení obou tratí do Hodkovic.
- ∞ Výstavba nové jednokolejné trati z Hodkovic n.M. do Šimonovic se zachováním stávající trati pře Rychnov.
- ∞ Zdvoukolejnění úseku Odb. Šimonovice – Liberec hl.n.

V případě této varianty bude možné dosáhnout **cestovní doby Praha hl.n. – Liberec hl.n. cca 1h 15 min** a šlo by tak o konkurenceschopnou variantu vůči autobusové dopravě. Možný návrh linkového vedení pro trať Mladá Boleslav město – Liberec hl.n.:

1. Ex Praha hl.n. – Praha Vysočany – Mladá Boleslav-město – Hodkovice n/M – Liberec hl.n. Interval špička / sedlo: 60/60.
2. R Praha hl.n. – Praha Vysočany – Praha-Rajská zahrada – Lysá n/L – Milovice – Mladá Boleslav-město – Bělá p.B. – Doksy – Česká Lípa hl.n. – Česká Lípa-centrum – Česká Lípa-Střelnice – Skalice u ČL – Nový Bor – (Svor – Rybníště – Krásná Lípa-město – Krásná Lípa – Rumburk). Interval špička / sedlo: 120/120.
3. R Praha hl.n. – Praha Vysočany – Praha-Rajská zahrada – Lysá n/L – Milovice – Mladá Boleslav-město – Bakov n/J-město – Mnichovo Hradiště – Příšovice – Turnov – Malá Skála – Železný Brod – Jesenný – Plavy – Velké Hamry – Velké Hamry-město – Tanvald. Interval špička / sedlo: 120/120, v úseku Turnov – Tanvald s omezeními. Proklad vlaků (2)/(3) v úseku Praha – MB na interval 60'.
4. R Kolín – Poděbrady – Nymburk hl.n. – Mladá Boleslav-město – Bakov n/J-město – Mnichovo Hradiště – Doubí u Turnova – Hodkovice n/M – Liberec. Interval špička / sedlo: 120/120. Linka v Mladé Boleslavi navazuje na linku R (2) Praha – Rumburk.
5. Sp Kolín – Poděbrady – Nymburk hl.n. – Mladá Boleslav-město s případným pokračováním do České Lípy místo Os (9). Interval špička / sedlo: 120/-. Linka v Mladé

Připomínky MD k SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec ~~Základní~~ **Základní jednání dne 10. října 2017 (projednání připomínek)**
(dílčí plnění 8/2017)

Boleslavi navazuje na R (3) Praha – Česká Lípa. Proklad vlaků (4)/(5) v úseku Kolín – MB na interval 60'.

6. R Pardubice – Pardubice-Rosice – Hradec Králové hl.n. – Jaroměř – Jaroměř zastávka – Dvůr Králové n/L – Mostek – Bílá Třemešná – Horka u S.P. – Stará Paka – Košťálov – Semily – Železný Brod – Malá Skála – Turnov – Hodkovice n/M – Liberec hl.n. Interval špička / sedlo: 120/120.
7. Sp Semily – Železný Brod – Malá Skála – Turnov – Hodkovice n/M – Liberec hl.n. Interval špička / sedlo: 120/120.
8. Os. Praha Mas.n. – Mnichovo Hradiště. Interval v úseku Milovice – Mladá Boleslav: špička / sedlo: 60/120, v úseku Praha – Milovice: 60/60, v úseku Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště: špička / sedlo: 60/-.
9. Os. Mladá Boleslav město – Česká Lípa hl.n. – Svor. Interval špička / sedlo: 120/120. Linka navazuje na linku IC (1) Praha – Liberec (alternativa k Sp (5)).
10. Os. Mnichovo Hradiště – Turnov – Sychrov – Liberec. Interval špička / sedlo: 120/120. Navazuje na linku R (4) Pardubice – Liberec.
11. Os. Hodkovice n.M. – Liberec přes Rychnov. Interval špička / sedlo: 60/60.

Další zlepšování parametrů

Pro úsek Mladá Boleslav město – Příšovice, požadujeme prověřit modernizaci s plným zdvoukolejněním s lokálním zvýšením rychlosti dle potřeb dosažení jízdních dob na rychlost $V_{130} = 160 \text{ km/h}$.

Je účelné prověřením odstranění propadů rychlostí obsažených v současném návrhu zejména v lokalitách, kde se předpokládá největší přepravní zatížení (zejména v pražské aglomeraci).

**METROPROJEKT**

Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Akce: **Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec**
Účel jednání: **Postup dokončení SP**
Datum a čas jednání: 25. 9. 2018, 14:00
Místo jednání: METROPROJEKT Praha, a. s., I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2
Přítomni: dle přiložené prezenční listiny

Na jednání byl představen aktuální stav zpracování studie proveditelnosti včetně výsledků ekonomického hodnocení vybraných variant, prezentace je přílohou záznamu.

Bylo dohodnuto, že v rámci dokončení studie proveditelnosti bude uvažováno s následujícími činnostmi:

- ∞ Zpracování připomínek k 3. a 4. dílčímu odevzdání, včetně posouzení návrhu z hlediska Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven a zajištění souladu technického návrhu uzlu Mladá Boleslav s potřebami vlečky Škoda Auto.
- ∞ Revize investičních nákladů a benefitů záměru.
- ∞ Přepočet ekonomického hodnocení vybraných variant dle Resortní metodiky.
- ∞ Zpracování Analýzy rizik dle Nařízení Komise (EU) č. 402/2013.
- ∞ Doplnění ekonomického hodnocení modifikace varianty Ceko s vypuštěním modernizace úseku Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.
- ∞ Využití územní trasy Loukov u Mnichova Hradiště – Liberec dle Vyhledávací studie VRT/RS5

Zástupci MD O190 potvrdili dosud uvažovanou koncepci dálkové dopravy posuzovaných variant, včetně modifikace varianty Ceko.

Zapsal Pöschl, doplnil Fuksa. Zápis ukončen 3. 10. 2018

Přílohy

- ∞ Prezenční listina
- ∞ Průvodní prezentace

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 1/1



METROPROJEKT

Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 25. 9. 2018 v budově METROPROJEKTU Praha

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec,
návrh postupu dokončení

[illegible]

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz



Správa železniční dopravní cesty



132

Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)

Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec

Aktuální stav a návrh postupu dokončení

Odbor strategie SŽDC

Praha, 25. 9. 2018



Základní projektové varianty

Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)

r. 2017

Projektové varianty

- invariantně Praha – Všetaty
- vyšší varianty jako nástavba

Varianty typu Ay:

- Všetaty – Ml. Bol. – Turnov
- Dalovická spojka

Varianty typu By:

- Čachovice – Bezděčín
- Bezděčínská spojka

Varianty typu Cy:

- Všejská spojka

	x0	x1	x2
Ay	A0	A1	A2
By	B0	Bj1, Bd1	B2
Cy	C0	C1	C2el

Varianty typu x0

- Turnov – Liberec v režimu údržby a oprav

Varianty typu x1

- Novostavba Hodkovice nad Mohelkou – Šimonovice
- Zdvoukolejnění Šimonovice – Liberec

Varianty typu x2

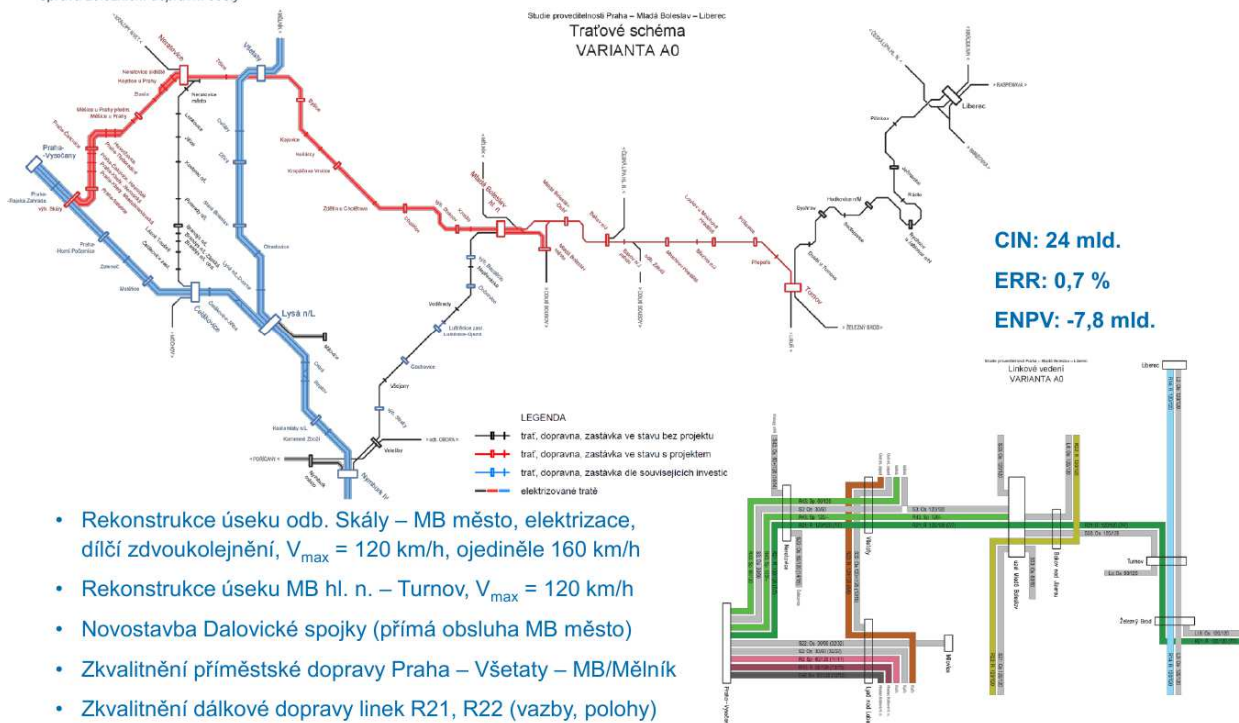
- Ohrazenická spojka, novostavba mimo ŽST Sychrov
- Elektrizace a dílčí zdvoukolejnění Ml. Bol. – Liberec



Správa železniční dopravní cesty

Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)

Varianta A0



SP Praha – Ml. Boleslav – Liberec; Praha, 25. 9. 2018

3

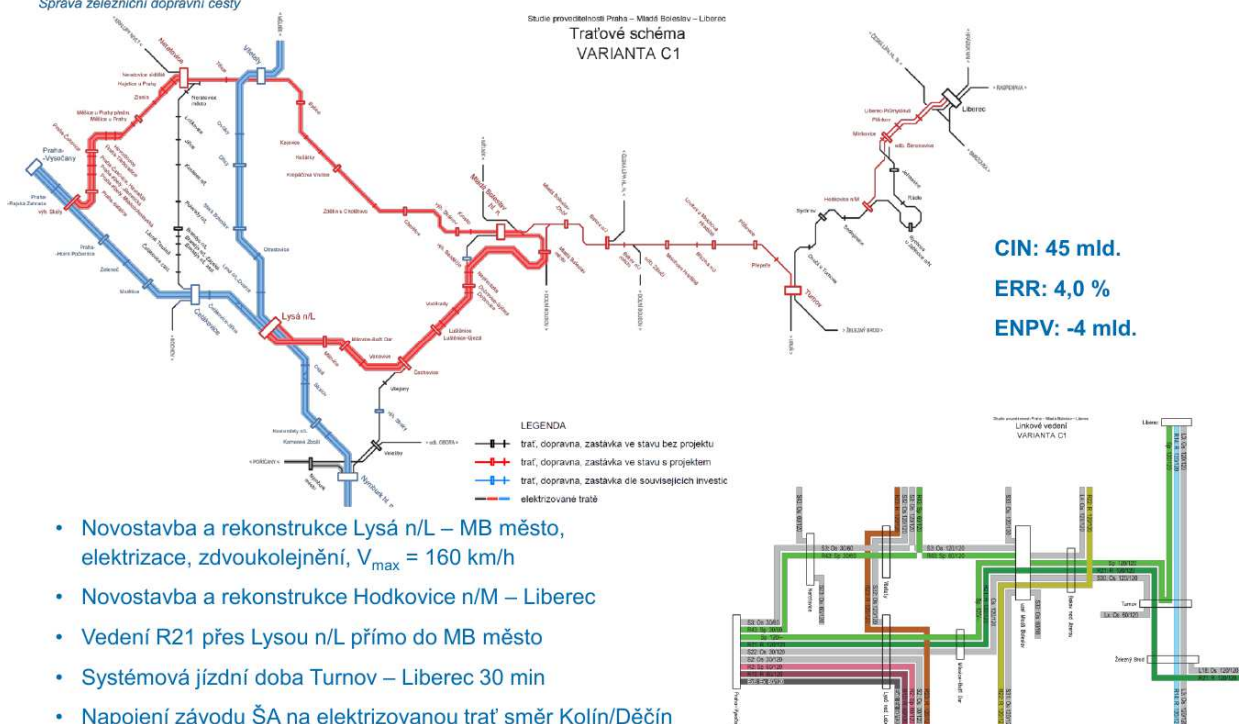


Správa železniční dopravní cesty

Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)

Varianta C1

Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec

Traťové schéma
VARIANTA C1


- Novostavba a rekonstrukce Lysá n/L – MB město, elektrizace, zdvoukolejnění, $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$
- Novostavba a rekonstrukce Hodkovice n/M – Liberec
- Vedení R21 přes Lysou n/L přímo do MB město
- Systémová jízdní doba Turnov – Liberec 30 min
- Napojení závodu ŠA na elektrizovanou trať směr Kolín/Děčín

SP Praha – Ml. Boleslav – Liberec; Praha, 25. 9. 2018

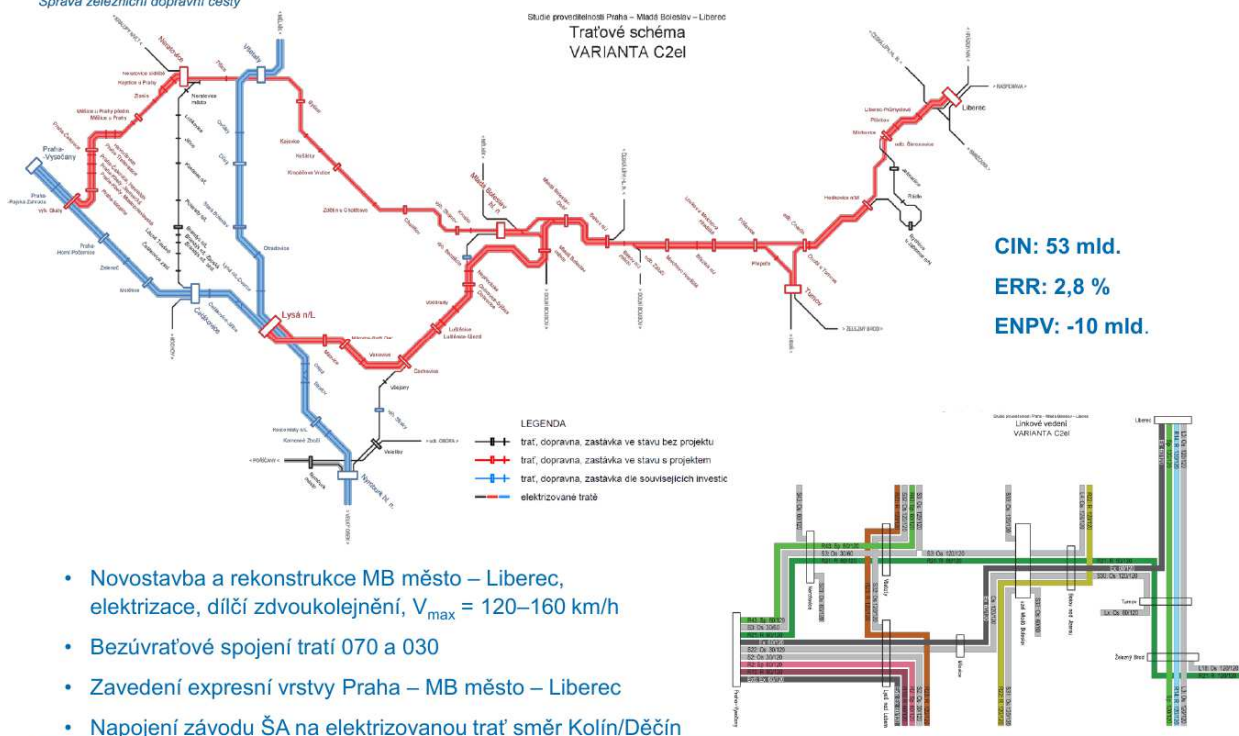
4



Správa železniční dopravní cesty

Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)

Varianta C2el



SP Praha – Ml. Boleslav – Liberec; Praha, 25. 9. 2018

5



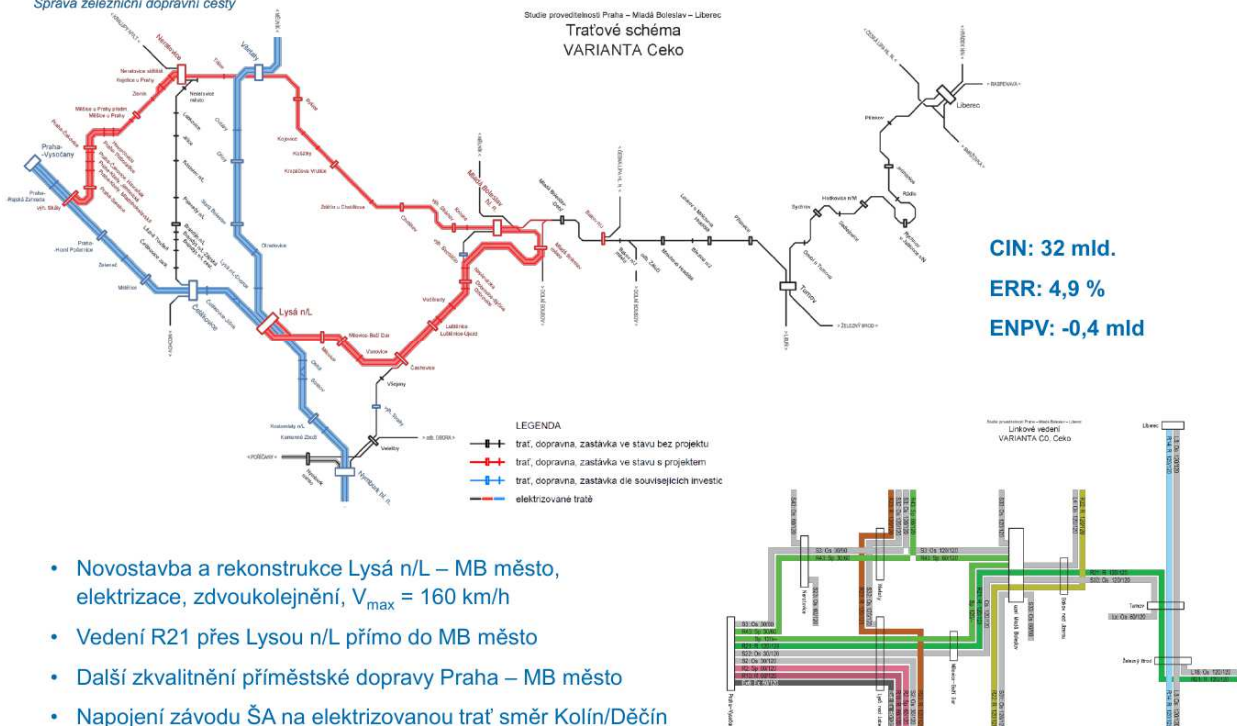
Správa železniční dopravní cesty

Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)

Varianta Ceko

Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec

Traťové schéma
VARIANTA Ceko



SP Praha – Ml. Boleslav – Liberec; Praha, 25. 9. 2018

6



Varianty pro přepravní prognózu a EH

Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)

3.Q 2018

- **Varianta Bez projektu**
- **Varianta A0**
- **Varianta C1**
- **Varianta C2el**
- **Varianta Ceko**
(dodatečně doplněná jako optimalizace C1)

Cíle projektu	Oblast	Bez projektu	A0	C1	C2el	Ceko
Zlepšení technického stavu a parametrů infrastruktury	P – MB	ne	ano	ano	ano	ano
	N – MB	ne	ne	ano	ano	ano
	MB – L	ne	část.	ano	ano	ne
Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících a zajištění bezbariérového přístupu	P – MB	ne	ano	ano	ano	ano
	N – MB	ne	ne	ano	ano	ano
	MB – L	ne	ne	část.	část.	ne
Snížení nákladů na provozování železniční dopravní cesty		ne	ano	ano	ano	ano
Zkrácení cestovních dob a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy	P – MB	ne	část.	ano	ano	ano
	MB – L	ne	ne	ano	ano	ne
Zlepšení možností pro sestavu GVD osobní dálkové a regionální dopravy		ne	část.	ano	ano	část.
Možnost zavedení Ex Praha – Liberec		ne	ne	ne	ano	ne
Zlepšení podmínek pro příměstskou dopravu		ne	část.	ano	část.	ano
Zlepšení podmínek pro nákladní dopravu		ne	ne	ano	ano	ano

Relace	Kategorie spojení	BP	A0	C1	C2el	Ceko
Praha hl.n. - Liberec	Ex	-	-	-	77 min	-
	R21 + R14	151 min	138 min	121 min	126 min	131 min
	Sp StčK + Sp LK	-	-	105 min	-	-
Praha hl.n. – Ml. Boleslav město	Ex	-	-	-	41 min	-
	R21 (+Os)	84 min	60 min	47 min	60 min	47 min
	SP StčK	-	60 min	47 min	-	-
Ml. Boleslav město – Liberec	Ex	-	-	-	35 min	-
	R21 + R14	-	-	70 min	-	70 min
	Sp LK	-	-	56 min	56 min	-

SP Praha – Ml. Boleslav – Liberec; Praha, 25. 9. 2018

7



Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)

Vyhodnocení variant

Ukazatel		Bez projektu	A0	C1	C2el	Ceko
Celkové náklady [mil. Kč]	Investiční	-	24 530	45 098	53 234	32 431
	Provozní	17 237	9 606	10 928	10 449	13 398
	celkem	17 237	34 436	58 027	63 684	45 829
Intenzita cestujících za 24 hodin – rok 2035	č. 070 P-Čakovice – Neratovice	3 800	9 100	7 700	7 700	7 400
	č. 070 Všetaty – Mladá Boleslav hl.n.	2 100	4 500	2 500	3 100	2 200
	č. 071 ML. Bol. hl.n. – ML. Bol. město	1 300	4 100	2 200	1 400	1 800
	č. 232 Milovice – Čachovice	-	-	5 300	4 300	4 200
	č. 070 Mnichovo Hradiště – Turnov	1 500	1 900	3 800	4 800	2 000
	č. 030 Turnov – Liberec	1 500	1 600	3 700	5 100	1 500
Ekonomické hodnocení	FRR [%]	-	-5,22	-8,76	-	-
	FNPV [tis. Kč]	-	-137 638	-28 832 479	-33 880 740	-22 330 076
	ERR [%]	-	+0,77	+0,40	+2,79	+4,89
	ENPV [tis. Kč]	-	-7 797 961	-4 209 176	-10 172 481	-391 332
	BCR [-]	-	0,576	0,867	0,722	0,984

SP Praha – Ml. Boleslav – Liberec; Praha, 25. 9. 2018

8



Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)

Návrh dokončení SP 12/2018

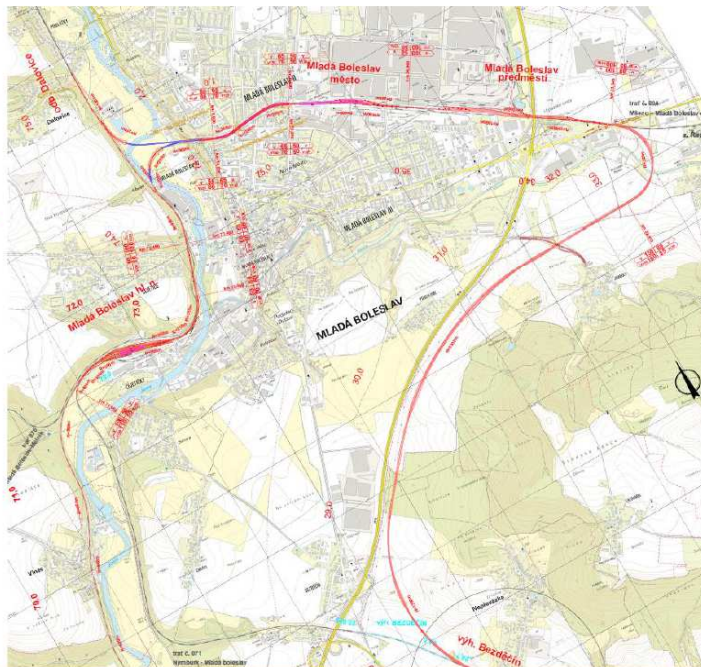
- **Revize investičních nákladů a benefitů záměru**
 - Optimalizace dílčího technického řešení
 - Optimalizace doby výstavby (celkové zkrácení; dřívější realizace nosných částí záměru)
 - Výpočet dalších socioekonomických přínosů (např. z náhrady železničních přejezdů)
- **Prověření navrženého řešení z hlediska vydaných Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven (03/2018)**
- **Přepočet EH dle Resortní metodiky**
- **Zpracování Analýzy rizik dle Nařízení Komise (EU) č. 402/2013**
- **Nákladové-přínosového posouzení varianty C2el v úseku Loukov u Mnichova Hradiště – Liberec převzít s převzetím územní trasy MB2b z Vyhledávací studie VRT/RS5**
- **Nákladovo-přínosové prověření varianty Ceko s vypuštěním modernizace úseku Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. (mimo)**
- **Zajištění souladu technického návrhu uzlu Mladá Boleslav s potřebami provozovatele vlečky Škoda Auto**
- **dokončení SP k projednání v 12/2018; čistopis 01/2018; předpoklad obhájení staveb v rozsahu Praha – Bakov nad Jizerou; není v kolizi s budoucí modernizací Bakov n/J. – Turnov – Liberec**



Správa železniční dopravní cesty

Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP) Stavby uzlu Mladá Boleslav

- Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ
- Rekonstrukce ŽST Mladá Boleslav město včetně spojky Ptácká (tzv. Dalovická spojka)
- Rekonstrukce ŽST Mladá Boleslav hlavní nádraží
- přestupním uzlem MB město
- přímé vlaky do MB město
- nákladní doprava mimo město



SP Praha – Ml. Boleslav – Liberec; Praha, 25. 9. 2018

10

Záznam z jednání dne 25. září 2018 (návrh postupu dokončení SP)



Správa železniční dopravní cesty

**Děkuji za pozornost!**

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

www.szdc.cz



Záznam z jednání dne 18. října 2018 (Škoda Auto)

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Akce: **Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec**
Účel jednání: představení upraveného návrhu dispozice vlečkového kolejiště Škoda Auto a potvrzení výhledového rozsahu nákladní dopravy
Datum a čas jednání: 18. 10. 2018
Místo jednání: Škoda Auto, Mladá Boleslav
Přítomni: Miloš Zeman, Vladimíra Neudertová, Jan Sixta, Lubomír Vasický (za Škoda Auto), Petr Provazník (za SŽDC), David Pöschl, Tomáš Hoření (za Metroprojekt Praha)

Byl představen revidovaný návrh dispozice vlečkového kolejiště Škoda Auto (dále ŠA) včetně zaústění do nákladového obvodu žst. Mladá Boleslav předměstí, s vazbou na navrhovanou Bezděčínskou spojku, ve kterém byly zahrnuty tyto předchozí požadavky ŠA:

- ∞ doplnění předávacího kolejiště východně od D10, včetně napojení vznikajícího průmyslového areálu Řepov,
- ∞ minimalizace zásahu do stávajícího provozovaného kolejiště vlečky,
- ∞ koleje propojující předávací a vnitroareálové kolejiště soustředit do prostoru stávajícího dálničního mostu.

Byla popsána koncepce provozu představeného návrhu, která byla ŠA odsouhlasena jako vyhovující. K návrhu byly dále vzneseny tyto připomínky, které budou zapracovány:

- ∞ bude upravena poloha navrhovaného předávacího kolejiště v možné míře respektující poskytnuté rozvojové záměry a aktuálně platný územní plán,
- ∞ předávací kolejiště bude uvažováno jako součást sítě SŽDC, do kterého budou napojeny vlečkové koleje ŠA a příp. dalších subjektů,
- ∞ bude prověřena možnost doplnění „trianglové koleje“ pro obrat vlečkových hnacích vozidel, pokud možno umístěné uvnitř vlečkového areálu.

Zástupci ŠA zdůraznili potřebnost realizace Bezděčínské spojky pro potřeby obsluhy závodu nákladními vlaky. Zástupce SŽDC informoval o harmonogramu dokončení studie proveditelnosti.

Zástupce ŠA upozornil na připravované rozšíření výrobní haly v blízkosti navrhované osobní části kolejiště žst. Mladá Boleslav město, ke kterému bude poskytnut koordinační zákres a dispozice žst. s ním bude dále koordinována.

Zástupce zpracovatele SP zrekapituloval výhledový rozsah nákladní dopravy generovaný ŠA, který je zahrnut do návrhové části projektových variant SP zahrnujících výstavbu Bezděčínské spojky. Jedná se o:

- ∞ 14 párů nákladních vlaků denně vedených po Bezděčínské spojnici, z toho 8 párů relace Mladá Boleslav – Kvasiny,

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 1/2

**METROPROJEKT**

Záznam z jednání dne 18. října 2018 (Škoda Auto)

- ∞ 1 pár nákladních vlaků denně v relaci Mladá Boleslav – Bílina,

Z výše uvedených vlaků jsou následující umožněny až realizací opatření zahrnutých v předmětné SP, přičemž se jedná o dopravu převedenou ze silničního módu:

- ∞ 3 páry nákladních vlaků denně v relaci Mladá Boleslav – Kvasiny (po realizaci Bezděčinské spojky a nového napojení vlečkového areálu),
- ∞ 1 pár nákladních vlaků denně v relaci Mladá Boleslav – Lysá nad Labem – DE, který odpovídá změně modal splitu objemu přeprav zboží ve prospěch železniční dopravy, který je sledován strategickými dokumenty ŠA, např. *Zpráva trvale udržitelného rozvoje 2015/16* z roku 2017 (po realizaci Všejské spojky a elektrizaci úseku Mladá Boleslav – Lysá nad Labem).

Zástupci ŠA byl popsán nárůst rozsahu dopravy dle současných předpokladů vývoje objemu přeprav potvrzen.

Zapsal Hoření

Přílohy:

- ∞ Dispoziční situace vlečkového kolejiště Škoda Auto, ve stavu prezentovaném na jednání dne 18. 10. 2018; 2 výkresy

Záznam z jednání dne 15. dubna 2019 (predstavení dokumentace ve stavu 8. dílčího plnění k připomínkám)



ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Akce: **Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec**
Účel jednání: Představení dokumentace ve stavu 8. dílčího plnění k připomínkám
Datum a čas jednání: 15. 4. 2019, 9:30
Místo jednání: METROPROJEKT Praha, a. s., I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Přítomni: dle přiložené prezenční listiny

Úvodní část

Byly představeny výsledky 8. dílčího plnění SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec, které bylo dotčeným orgánům zasláno dne 2. 4. 2019 k připomínkovému řízení. Termín pro zaslání připomínek je stanoven na 29. 4. 2019. Za účelem zefektivnění vypořádání připomínek byli přítomní vyzváni k zasílání dotazů k odevzdané dokumentaci, pro vysvětlení případných nejasností.

Průvodní prezentace k představení výsledků jsou přílohou tohoto záznamu.

Diskuse

ŽESNAD.CZ

Zpracovatel byl dotázán, jak je možné, že dochází v úseku Mladá Boleslav město – Nymburk k postupnému navyšování počtů nákladních vlaků, když průvodní zpráva současně uvádí, že kvůli omezené kapacitě nemohou být zavedeny nové vlaky pro obsluhu vlečky Škoda Auto. Dále se dotaz týkal samotného uvažovaného růstu přeprav, resp. o jaké nové přepravy se jedná. V případě převedené dopravy v relaci Mladá Boleslav – Německo se zástupce ŽESNAD.CZ zajímal o uvažovanou délku této relace, resp. zda je uvažováno i se zahraničním úsekem. Zpracovatel byl dále upozorněn na proběhlé jednání mezi Škoda Auto a ŽESNAD.CZ v rámci příprav ZP „Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ“, na kterém byl dojednáán výhledový objem přeprav společnosti Škoda Auto, který byl poskytnut Odboru přípravy staveb dopisem 13/2019 ze dne 28. 1. 2019.

Bylo vysvětleno, že omezení kapacity se nachází v úseku Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl. n., a že k nárůstu dochází v úseku Mladá Boleslav hl. n. – Nymburk. Co se týče růstu přeprav, je uvažováno s plošným navyšováním počtu nákladních vlaků podle růstových koeficientů z Dopravní sektorové strategie. Tento růst je uvažován shodně v projektových variantách i variantě bez projektu a neplynou z něho tedy žádné ekonomické přínosy. Ekonomické přínosy plynou z nově zavedených vlaků pro obsluhu Škody Auto (resp. z převedení dopravy ze silnic), což bude umožněno navrženými infrastrukturálními opatřeními. Zpracovatel prověří prognózu nákladních přeprav prostřednictvím koeficientů z Dopravní sektorové strategie ve vztahu ke kapacitě trati Mladá Boleslav – Nymburk (ve stavu BP). Ve věci délky úseku převedené dopravy v relaci Mladá Boleslav – Německo bylo sděleno, že je uvažováno s úsekem Mladá Boleslav – Děčín – státní hranice ČR/DE. Metodika pro EH neumožňuje uvažovat přínosy vzniklé na území jiných států. Upozornění na dojednaný

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 1/4

Záznam z jednání dne 15. dubna 2019 (predstavení dokumentace ve stavu 8. dílčího plnění k připomínkám)

**METROPROJEKT**

výhledový objem přeprav společnosti Škoda Auto bylo zpracovatelem a zadavatelem vzato na vědomí, podklad bude zpracován v rámci další práce na studii.

MD, Odbor veřejné dopravy

Zpracovatel se zadavatelem byli dotázáni, jak bude SP reagovat na připravovaný projekt VRT Polabí, kterým dojde k uvolnění kapacity na trati Lysá nad Labem – Praha.

Otázka podoby další fáze studie nebyla zatím uzavřena. Předpokládá se však, že návrh SP nebude podmiňován realizací projektu VRT Polabí, čímž zůstane v úseku Lysá nad Labem – Praha k dispozici pouze jedna trasa za hodinu pro vlaky směr Mladá Boleslav.

Škoda Auto

Přítomným bylo sděleno, že rekonstrukce stávající a výstavba nové infrastruktury v oblasti Mladé Boleslavi nijak neovlivní produkci závodu Škoda Auto, projeví se pouze způsobem přepravy. V případě nedostatečné kapacity na železnici budou přepravy prováděny po silniční síti s veškerými s tím spojenými negativními dopady. V žádném případě se tedy nejedná o podporu společnosti Škoda Auto. Dále bylo navrženo zahrnout do varianty bez projektu rekonstrukci mostu „U Měšťáků“, který je v havarijním stavu, a při jehož rekonstrukci bude muset dojít k omezení provozu vlaků obsluhujících vlečku ŠA.

ROPID

Dle zástupce ROPIDu by bylo vhodné v rámci dalšího zpracování nastavit projektové varianty takovým způsobem, aby bylo možné posoudit potenciál úseku Praha – Všetaty jako samostatné akce. S tímto postupem vyslovil souhlas i zástupce SŽDC SSZ. Zpracovatel byl dále vyzván k prověření kapacity vlaků linky R21 vedených ve variantách C1, Ceko a Deko přes Lysou nad Labem v motorové trakci. Dále bylo ze strany zástupce ROPIDu vyžádáno rozčlenění poměru přínosů z cestovních dob a externalit zvlášť pro nákladní a osobní dopravu.

Otázka podoby další fáze studie nebyla zatím uzavřena. Kapacita vlaků linky R21 bude prověřena. Rozčlenění přínosů z cestovních dob a externalit je uvedeno v následujících tabulkách.

Úspory času		
A0	Osobní doprava	4 433 803 929 Kč
	Nákladní doprava	7 748 257 Kč
C1	Osobní doprava	6 858 610 274 Kč
	Nákladní doprava	8 012 457 783 Kč
C2el	Osobní doprava	4 086 051 012 Kč
	Nákladní doprava	8 036 385 993 Kč
Ceko	Osobní doprava	6 144 814 547 Kč
	Nákladní doprava	8 700 344 748 Kč

Záznam z jednání dne 15. dubna 2019 (predstavení dokumentace ve stavu 8. dílčího plnění k připomínkám)


METROPROJEKT

Deko	Osobní doprava	5 458 628 198 Kč
	Nákladní doprava	9 054 459 849 Kč

Externality		
A0	Osobní doprava	2 087 786 060 Kč
	Nákladní doprava	287 562 315 Kč
C1	Osobní doprava	3 005 783 210 Kč
	Nákladní doprava	4 267 405 925 Kč
C2el	Osobní doprava	3 137 042 070 Kč
	Nákladní doprava	4 267 405 925 Kč
Ceko	Osobní doprava	2 406 248 480 Kč
	Nákladní doprava	4 621 065 865 Kč
Deko	Osobní doprava	2 855 553 474 Kč
	Nákladní doprava	4 361 405 337 Kč

Liberecký kraj

Zpracovatel byl vyzván k prověření výše investičních nákladů projektových variant, jelikož při přepočtu na „investiční km“ (tj. CIN / km trati) údajně vychází nejlevnější varianta C2el a nejdražší varianta Deko.

Na základě prověření obdržení podkladu od zástupce Libereckého kraje byla zjištěna chyba v uvažované délce úseku Mladá Boleslav-Debr – Liberec (uváděno cca 84 km, ve skutečnosti cca 44 km), což se významně projevilo při přepočtu na měrné investiční náklady. Skutečné měrné investiční náklady jsou následující:

- A0 (96,2 km) – 227,2 mil. Kč / km
- C1 (156,2 km) – 309,0 mil. Kč / km
- C2el (171,1 – 332,1 mil. Kč / km
- Ceko (113,2 km) – 327,3 mil. Kč / km
- Deko (81,6) – 397,7 mil. Kč / km

Měrné investiční náklady varianty C2el jsou druhé nejvyšší, měrné investiční náklady varianty Deko jsou skutečně nejvyšší. To lze ale vysvětlit faktem, že součástí této varianty jsou zejména úseky novostaveb (Všejanská spojka, Bezděčinská spojka aj.) a úseky se zdvoukolejněním. Oproti variantě Ceko byl vynechán relativně méně investičně náročný úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. (délka úseku 31,6 km, měrné IN 145,5 mil. Kč / km), kde dochází k rekonstrukci jednokolejné trati s elektrizací převážně ve stávající stopě.

Zásupce Libereckého kraje („LK“) přednesl další připomínky k SP, které budou řešeny v rámci připomínkového řízení:

- Liberecký kraj („LK“) trvá na splnění zadání, a to je zkrácení jízdní doby pro vlaky se zastávkou v Mladé Boleslavi a dojezdem alespoň do 70-90 min. (takovou variantu, která by byla proveditelná, bohužel zpracovatel nenabídl). Zpracovatel se zabýval

Záznam z jednání dne 15. dubna 2019 (predstavení dokumentace ve stavu 8. dílčího plnění k připomínkám)

**METROPROJEKT**

více variantami, ale žádná nebyla pro území LK dostatečně vhodná, a to i po etapách.

- Zhotovitel k závěru neřešil celé území, přesunul vše pouze na území Praha – Mladá Boleslav a zbytek do Liberce neřešil.
- Zhotovitel nenavrhoval žádnou kompromisní variantu mezi variantami C1a C2el. Nezabýval se nestandardními řešeními, např. nenavrhoval možnost provozu i hybridními vozidly (případná elektrizace úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec). Úsek Tumov – Liberec je nutné řešit invariantně, a to včetně Čtveřinské spojky.
- LK přispěl částkou 605.000 Kč na rychlejší spojení Liberce a Prahy, ale bohužel zatím za to nedostal žádné dílo, které by tento problém řešilo. Toto dílo řeší na úkor LK jiné problémy.
- LK požaduje vypracovat konečnou variantu za použití varianty firmy Valbek, která problém řeší, avšak s menší finanční náročností (pouze 3 tunely s celkovou délkou tunelů 1750 m).
- Dále se lze domnívat, že zhotovitel se řádně nevypořádal se všemi přínosy, které by pozitivně mohli ovlivnit realizaci projektu v celé jeho šíři, jak bylo uvedeno v zadání. V dokumentaci jsou části týkající se úseků z Mladé Boleslavi na sever řešeny velmi „vlažně“ (např. chybí např. sčítací úseky z CSD).

Zapsali Hoření, Jišová, doplnil Petera. Zápis ukončen 16. 5. 2019.

Přílohy:

- Presentace MP a AF-CITYPLAN
- Prezenční listina

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 298 325 152, +420 298 154 105, Fax: +420 298 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 4/4



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Vypořádání připomínek k 8. dílčímu odevzdání 04/2019

Připomínky 8. dílčí odevzdání
Vypořádání připomínek

Vypořádání připomínek k 8. dílčímu odevzdání 04/2019

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR.....	1
KÚ LIBERECKÉHO KRAJE	17
IPR PRAHA	80
ROPID	82
ŽESNAD.CZ	83
SŽDC GR O6.....	84
SŽDC GR O11.....	88
SŽDC GR O13.....	89
SŽDC GR O14.....	91
SŽDC GR O15.....	92
SŽDC GR O23.....	92
SŽDC GR O24.....	93
SŽDC GR O26.....	93
SŽDC SSZ.....	95
SŽDC OR PRAHA.....	99
SŽDC OR HRADEC KRÁLOVÉ	99

Ministerstvo dopravy ČR

A1 Průvodní zpráva

1. Žádáme zpracovatele o kontrolu hodnot v tabulce 3, zejména u variant C1 a C2el v úsecích Praha – Mladá Boleslav. Vzhledem k odlišným provozním konceptům a zvýšení významu této trati v případě varianty C2el (v této variantě je část cestujících dálkové frekvence převážena přes současnou trať, přesto hodnoty v tabulce jsou shodné s variantou C1). Současně upozorňujeme, že hodnoty v tabulce nesouhlasí s hodnotami pro řezy uvedenými v dokumentu 4 Přepravní prognóza.

Hodnoty odpovídají výstupům přepravní prognózy (viz část B.5). Hodnoty pro řezy zahrnují součet pro více traťových úseků, nelze srovnávat s tabulkou 3.

2. Chybí lepší okomentování situace vývoje podílu IAD a VHD v řešené oblasti, kdy varianta s nejpestřejším provozem VHD (C2el) generuje stejné podíly IAD a VHD jako varianty Deko a Ceko, které většinu řešeného území ponechávají ve stávajícím stavu (zejména v roce 2065).

Komentář bude rozšířen.

Dle grafu 34 v části Přepravní prognóza je nejvyšší podíl VHD ve var. C1 a C2el, následuje CEKO a DEKO. Relativní rozdíly jsou nízké, neboť se jedná o údaje za celé řešené území, kde většina vztahů není projektem ovlivněna a nemá vliv na modal split.

3. Požadujeme prověřit navržený rozsah stanice Mladá Boleslav hl. n., zejména ve variantách C1, Ceko, Deko. Stanice zřejmě nebude vůbec využita pro cestující, ale pouze pro nákladní dopravu, popř. pro odstavení jednotek (nepodaří-li se pro ně najít vhodnější místo v lokalitě středního nebo východního nádraží). Případně je třeba prověřit úspornější řešení stanice, např. eliminaci podchodu a přesunutím nástupiště k přejezdu, za přejezd anebo do prostoru bývalé vlakové zastávky u viaduktu poblíž Česany, kde by obsloužila větší území (Čejetice a historické centrum města).

Výše uvedené doporučujeme prověřit s přihlédnutím k výhledovému využití stávající traťové koleje mezi žst. Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav Debř a možnému zrušení přesmyku tratí. Dokumentace postrádá zdůvodnění přeložek na traťovém úseku Všetaty - Mladá Boleslav.



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Vyporádání připomínek k 8. dílcímu odevzdání 04/2019

Připomínky 8. dílčí odevzdání
Vyporádání připomínek

Úspornější uspořádání a přesun obslužného bodu bude prověřeno v dalším stupni dokumentace.

Přeložky v úseku Všetaty – Mladá Boleslav jsou navrženy z důvodu zajištění SJD. Komentář bude doplněn.

4. Uspořádání středního zhlaví ŽST Mladá Boleslav předměstí (km 33,7) žádáme doložit dopravně technologickým posudkem.

Bude doplněno.

5. Průvodní zpráva, kapitola 2: žádáme doplnit ze ZTP zadané varianty řešení a obsah dílčích odevzdání, aby bylo jasné, co má dokumentace obsahovat a podle toho ji i připomínkovat.

Zadané varianty jsou popsány v kapitole 2.3, sledované varianty v kapitole 4. Bude doplněn obsah dílčích plnění.

6. Průvodní zpráva, kapitola 2.2: není jednoznačně určeno, jaký rozsah infrastruktury náleží po technické stránce do prostoru vymezeného projektem a co je součástí jiných projektů, které budou předmětnou akci ovlivňovat pouze jako technicky a provozně související stavby. Doplněte odstavec o vymezení prostoru z hlediska ovlivněného linkového vedení vlakové dopravy. Doplněte vztah předmětných tratí ke kategorizaci z hlediska zákona č. 266 a Nařízení EP 1315/2013 a co z toho plyne z hlediska požadovaných technických parametrů předmětných tratí a z hlediska potenciální investiční spoluúčasti z Evropských fondů.

Požadované informace jsou uvedeny dále ve zprávě A-001, případně zprávách A-002 a A-003. Text bude doplněn, aby byly úvodní informace dostatečné.

7. Průvodní zpráva, kapitola 3.3: žádáme doplnit alespoň nějakou zjednodušenou tabulkovou formou hodnoty jízdních dob a četnost spojů pro konkurenční módy dopravy ve vybraných významných relacích.

Bude doplněno.

8. Průvodní zpráva, kapitola 4.2, obr. 3: žádáme vyznačit infrastrukturu, která náleží do vymezeného prostoru.

Bude doplněna legenda.

9. Průvodní zpráva, kapitola 4.3, obr. 4: žádáme vyznačit infrastrukturu, která náleží do vymezeného prostoru.

Bude doplněna legenda.

10. Proč je uvažována varianta zdvoukolejnění a elektrizace v úseku Čakovice – odb. Skály, když je to územně neprůchodné v oblasti vojenského letiště Kbely (je však dost možné, že zahloubením trati do tunelu tento problém odpadá) a když dojde k podstatnému snížení kapacity v úseku Vysočany – odb. Skály? Požadujeme, aby předložené řešení respektovalo možnosti výhledového využití zapojení VRT od Ústí nad Labem, které zkrátí trať o téměř 7 km.

Potřeba dvou kolejí vychází z dopravnětechnologického posouzení, dvoukolejná trať je technicky proveditelná, střet s letištěm Kbely je řešen zahloubením. Návrh respektuje uvažovaný sjezd z RS4 v oblasti Kojetic.

A2 Dopravní technologie

11. V kapitole 1.2.4 Neratovice je uveden popis vleček stanice Satalice.

Bude opraveno.

12. Ke kapitole 3.1.1 uvádíme, že objednatel dálkové dopravy vnímá jako příležitost ke zvýšení efektivity nasazení akutrolejových vozidel na linky R21 a R22 (linka není uvedena ve výčtu tabulky), pokud nebudou elektrizovány tratě do Turnova nebo České Lípy. Taková vozba využije značného podílu elektrizovaných tratí a umožní variabilitu linkového vedení. Tento záměr vychází ze skutečnosti, že současný trh vozidel nabízí pouze omezený výběr vhodných dieselových jednotek a do budoucna není předpoklad na změnu tohoto trendu. Zároveň však nemá objednatel dálkové dopravy dostatek informací a praktických zkušeností, aby mohl přesněji definovat technické parametry takového vozidla.

Pro potřeby výpočtu cestovních dob vnímáme skutečnost nasazení akutrolejových vozidel jako málo podstatnou. V elektrizovaných úsecích bude nasazení těchto vozidel znamenat přínos v krácení cestovní

doby, které uvolní okrajové podmínky, avšak nepřinese zásadní změnu provozní koncepce. V úsecích bez elektrifikace očekáváme obdobnou dynamiku jízdy jak s čistě dieselovými jednotkami.

Z pohledu linkového vedení může nasazení akutrolejových vozidel vést k propojení některých vozebních ramen. Časové polohy takových spojů se ovšem nebudou výrazně lišit od navržených provozních konceptů.

Návrh provozního konceptu včetně výhledové vozby vzešel z průběžných pracovních porad s objednateli dopravy. Možnost nasazení akutrolejových vozidel bude prověřena v dalším stupni dokumentace.

13. Pro varianty C1, Ceko a Deko požadujeme prověřit technickou možnost propojení linek R21 a R22 v Mladé Boleslavi. Jedním ze zvažovaných záměrů objednatele dálkové dopravy je prostřídání vedení linek R21 a R22 do Turnova a České Lípy v souhrnném taktu 60 minut. Stávající řešení variant předpokládá 120 minutový takt linek R21 do Turnova a R22 do České Lípy s vazbou v Mladé Boleslavi. V opačné hodině se nabízí vedení linky R21 v relaci Praha – Česká Lípa a R22 v relaci Kolín – Turnov. V tomto případě není nezbytnou podmínkou, aby v úseku Mladá Boleslav – Česká Lípa/Turnov byly linky vedeny v přesném hodinovém prokladu. Z pohledu objednatele dálkové dopravy vnímáme potřebu udržet si široký prostor pro budoucí rozhodnutí, která budou plynout z aktuálních potřeb a možností. V textu studie proto požadujeme stručný komentář, zda a za jakých podmínek je takové řešení možné.

Pro variantu C2el je záměr propojit linky R21 a R22 pro objednatele dálkové dopravy také relevantní a je dále rozvíjen v souvislosti s výstavbou výjezdu VRT Praha – Poříčany, který uvolní kapacitu pro vedení linky R21 přes Lysou nad Labem. Prověření střídavého vedení linek v této variantě dává smysl až v případě zahrnutí změn okolní infrastruktury.

Komentář bude doplněn.

A4 Převážná prognóza

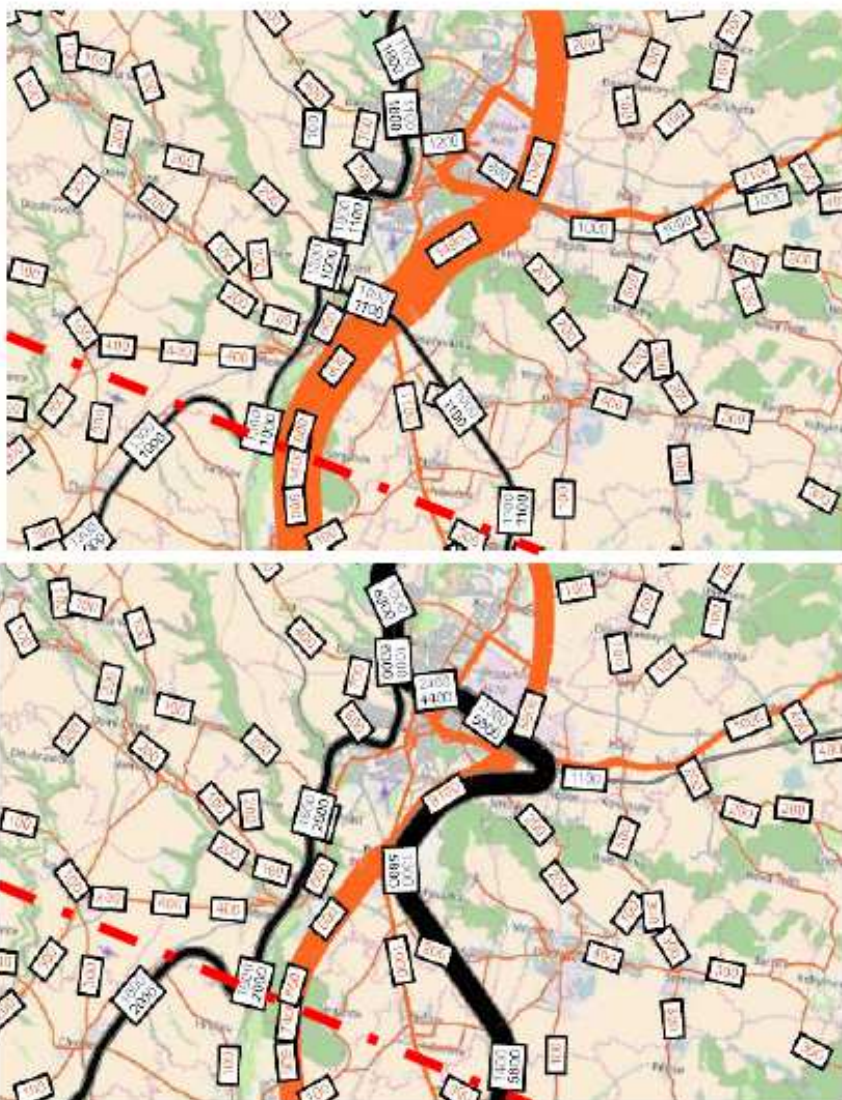
14. Požadujeme řádné zdůvodnění hodnot uvedených v tabulce 12. Například u řezu 3 se celkový počet cestujících mění a nejvíce je přepraveno ve variantě Deko, která minimalizuje zásahy do dopravní infrastruktury. Kde se tyto cestující v řezu berou? Obdobné nesrovnalosti lze najít i u ostatních řezů, ale u nich rozdíly nejsou tak výrazné (Např. řez 1, kdy nejvíce cest vykonají cestující ve variantě bez projektu).

Popis bude doplněn.

15. Převážná prognóza považujeme za nesprávně vypracovanou. Zatímco počet cestujících v IAD v roce 2065 je ve variantě BP a v projektových variantách přibližně stejný, objemy cestujících ve VHD na níže uvedeném řezu ve variantě BP je přibližně (na hlavních tazích) 18 400 cestujících, v projektové variantě C2el to je 18 200.

Lze tedy uvést, že ačkoliv železniční doprava dokáže nabídnout spojení centrum Prahy – centrum MB za 42 minut, IAD nejrychleji za 46 minut bez započítání kongescí (zpravidla spíše kolem 60 minut). Počet převedených cestujících z IAD na vlak se však limitně blíží nule. Tento fakt poukazuje na zásadní chyby v převážné prognóze. Dopravní model je třeba upravit, respektive ověřit veškeré vstupy a provést důkladnou validaci.

Při výpočtu převedené dopravy nelze porovnávat pouze čistou jízdní dobu. U vlaku je nutné připočítat cestu na a z nádraží a zohlednit interval. Navíc naprostá většina vztahů nemá zdroj ani cíl v docházkové vzdálenosti a je nutné připočítat přestupy a další jízdu MHD.



16. Z přepravní prognózy vyplývá, že autobusy ve vazbě Praha – Liberec byly pro projektové stavy ponechány. Není zřejmé, z jakého důvodu by stále přepravovaly významné počty cestujících, pokud by jízdní doby byly konkurenceschopné a vnímaná jízdní doba by měla být v případě vlaku nižší (jízda centrum – centrum). Ze zkušeností v ČR jsou při významném zkrácení jízdních dob na železnici autobusové spoje významně omezeny (viz Praha – Plzeň v roce 2018).

Autobusové spoje byly v projektových variantách redukovány dle podkladů od objednatele dopravy. Nelze však redukovat linky soukromých dopravců, které jezdí na své komerční riziko.

17. Nelze souhlasit s některými vstupy do dopravního modelu. Některé důležité vstupy staršího data byly převzaty mechanicky, aniž by se zhodnotil vývoj, který se udál v období mezi zpracováním prognózy a současností (např. demografická prognóza ČSÚ). Dále nebyly dostatečně využity výstupy oficiální dopravní statistiky (Ročenka dopravy) a nebyly zohledněny důležité vstupy z oblasti regionálního rozvoje, konkrétně analýzy zpracované pro platnou nebo nově připravovanou Strategii regionálního rozvoje:

Byla použita vstupní data, která byla k dispozici v době analýzy, tedy v roce 2016.



Nezaměstnanost: 2016

Počet obyvatel: 1.1.2016

Demografická prognóza krajů: 2014

Demografická prognóza ČR: 2013 (novější nebyla v době zpracování k dispozici)

V analýzách ve Strategii regionálního rozvoje jsou použita ještě starší data.

18. Nebyla dostatečně dobře propracována prognóza demografického vývoje zejména Libereckého kraje. Jedná se o region, kde počet obyvatel dlouhodobě přibývá. Věkový průměr regionu je navíc v rámci republiky podprůměrný, což zřejmě nebylo vzato v úvahu. Kromě toho je nutné vzít v úvahu záměr regionální politiky vlády, kdy je snaha rozložit celostátní funkce z Prahy do regionů s cílem snižovat rozdíly mezi pražskou a středoevropskou aglomerací a ostatními aglomeracemi. Tuto skutečnost je nutné zohlednit v demografické prognóze v dopravním modelu. Podstatou je zejména rychlé propojení regionů, zejména železniční dopravou. I v tom je potenciál sledovaného budoucího spojení, který není možné ignorovat.

Počet obyvatel v Libereckém kraji rostl do roku 2010, potom došlo k mírnému poklesu a v roce 2016 byl počet obyvatel obdobný jako v roce 2010. Struktura obyvatelstva je pro každou obec převzata samostatně.

19. Je nutné vycházet z územních analýz provedených v rámci SRR 21+. Liberecko vykazuje pozitivní přirozené saldo (má více narozených než zemřelých), i pozitivní migrační saldo, a to jako jeden z mála regionů v republice. Totéž se týká i Mladoboleslavska.

S přípravou SRR 21+ se započalo až v roce 2017, čili při zpracování modelu nebylo možno z tohoto dokumentu vycházet.

20. Velmi podstatné je, že autoři studie použili prognózu demografického vývoje od ČSÚ vydanou v roce 2014, která byla zpracovávána na základě dat z roku 2013 a starších. Tato prognóza je tedy již staršího data, bylo proto nutné zohlednit i vývoj v posledních pěti letech a dle toho prognózu korigovat (ostatně na celostátní úrovni prognózy počítaly již krátce po revoluci s poklesem počtu obyvatel ČR, v roce 2020 měl být počet obyvatel již jen kolem 9 milionů, ve skutečnosti počet obyvatel ČR stále, byť mírně, roste). Příkladem může být obec Mníšek (severně od Liberce). Vývoj počtu obyvatel a prognóza ze studie k roku 2025 je následující (zdroj ČSÚ):

rok	Počet obyvatel	index 1990	rok	Počet obyvatel	index 1990
1990	1 302	100,00%	2006	1 732	133,03%
1991	1 307	100,38%	2007	1 753	134,64%
1992	1 284	98,62%	2008	1 846	141,78%
1993	1 327	101,92%	2009	1 887	144,93%
1994	1 337	102,69%	2010	1 958	150,38%
1995	1 382	106,14%	2011	2 005	153,99%
1996	1 377	105,76%	2012	2 083	159,98%
1997	1 417	108,83%	2013	2 160	165,90%
1998	1 434	110,14%	2014	2 209	169,66%
1999	1 469	112,83%	2015	2 219	170,43%
2000	1 487	114,21%	2016	2 248	172,66%
2001	1 517	116,51%	2017	2 281	175,19%
2002	1 543	118,51%	2018	2 310	177,42%
2003	1 599	122,81%			
2004	1 634	125,50%			
2005	1 685	129,42%			
			Prognóza SP:		
			2025	1 848	141,94%

V samotném Liberci prognóza uvažuje s nárůstem počtu obyvatel až do roku cca 2030. Teprve poté dochází k poklesu v souladu s krajskou prognózou.

Obec Mníšek měla v roce 2016 dle ČSÚ něco málo přes 1500 obyvatel.



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Vyporádání připomínek k 8. dílcímu odevzdání 04/2019

Připomínky 8. dílcí odevzdání
Vyporádání připomínek

1971	1 084	17	6	35	82	11	-47	-36	-	1 048
1972	1 048	21	13	35	51	8	-16	-8	-	1 040
1973	1 040	23	12	43	52	11	-9	2	-	1 042
1974	1 042	22	6	24	43	16	-19	-3	-	1 039
1975	1 039	19	13	22	41	6	-19	-13	-	1 026
1976	1 026	14	16	22	46	-2	-24	-26	-	1 000
1977	1 000	21	9	31	57	12	-26	-14	-	986
1978	986	24	11	16	48	13	-32	-19	-	967
1979	967	13	13	24	60	-	-36	-36	-	931
1980	931	23	16	32	42	7	-10	-3	593	1 521
1981	1 464	8	17	29	39	-9	-10	-19	-	1 445
1982	1 445	19	10	33	72	9	-39	-30	-	1 415
1983	1 415	21	11	19	57	10	-38	-28	-	1 387
1984	1 387	16	26	27	33	-10	-6	-16	-	1 371
1985	1 371	21	23	45	51	-2	-6	-8	-	1 363
1986	1 363	18	12	35	56	6	-21	-15	-	1 348
1987	1 348	12	23	36	34	-11	2	-9	-	1 339
1988	1 339	16	24	46	50	-8	-4	-12	-	1 327
1989	1 327	15	19	36	57	-4	-21	-25	-	1 302
1990	1 302	5	20	40	23	-15	17	2	-430	874
1991	874	7	12	31	30	-5	1	-4	-	874
1992	874	10	7	58	13	3	45	48	-	922
1993	922	9	14	51	27	-5	24	19	-	941
1994	941	11	8	57	19	3	38	41	-	982
1995	982	15	12	20	39	3	-19	-16	-	966
1996	966	8	13	34	21	-5	13	8	-	974
1997	974	8	10	43	20	-2	23	21	-	995
1998	995	9	9	44	20	-	24	24	-	1 019
1999	1 019	8	10	47	21	-2	26	24	-	1 043
2000	1 043	11	6	33	23	5	10	15	-	1 058
2001	1 062	14	13	58	21	1	37	38	-	1 100
2002	1 100	14	7	36	24	7	12	19	-	1 119
2003	1 119	10	13	38	21	-3	17	14	-	1 133
2004	1 133	8	12	54	31	-4	23	19	-	1 152
2005	1 152	12	11	41	26	1	15	16	-	1 168
2006	1 168	9	9	48	26	-	22	22	-	1 190
2007	1 190	16	13	91	32	3	59	62	-	1 252
2008	1 252	19	8	62	42	11	20	31	-	1 283
2009	1 283	16	4	61	32	12	29	41	-	1 324
2010	1 324	20	12	67	42	8	25	33	-	1 357
2011	1 351	19	8	86	46	11	40	51	-	1 402
2012	1 402	17	7	84	45	10	39	49	-	1 451
2013	1 451	17	11	65	46	6	19	25	-	1 476
2014	1 476	14	13	49	44	1	5	6	-	1 482
2015	1 482	19	17	67	43	2	24	26	-	1 508
2016	1 508	14	7	56	43	7	13	20	-	1 528

21. Jedná se o obec v suburbánní oblasti Liberce s velkou novou výstavbou a nízkým věkovým průměrem obyvatel. Odůvodnění prognózy uvedené ve studii není možné. Jaká by byla příčina takto náhlého zlomu právě v roce 2020? Je dále nutno uvést, že ze všech měst nad 40 tis. obyvatel po přepočtu na srovnatelnou základnu (tzn. v územním rozsahu roku 1990) má v časové řadě 1990 – 2018 pozitivní růst jen Praha, Liberec a Mladá Boleslav, tedy města na ose této studie proveditelnosti. Pozitivní trend přitom nedosahuje ani město Brno.

Údaj 1848 obyvatel v roce 2025 je zcela v souladu s trendy demografické prognózy.

22. Samozřejmě i LBK má, stejně jako ostatní kraje, své periferní oblasti, kde bude vývoj odlišný. Týká se to Tanvaldska, Semilská, Jilemnicka, Novoborska či oblasti kolem Nového Města pod Smrkem. Tyto oblasti ovšem neleží ve stopě sledované studii proveditelnosti, jedná se pouze o návazná spojení nižšího významu v porovnání s hlavním spojením Praha – Mladá Boleslav – Liberec.

Konstatování.

23. V dopravním modelu není dostatečně zohledněn skutečný vývoj přeprav na modernizovaných tratích. Fungování modelu na základě kalibrace se současným stavem nebylo možné provést. Potenciál veřejné dopravy v tomto směru není možné totiž zjistit, protože v tomto směru existuje pouze komerční nabídka autobusových linek, které z ekonomických důvodů omezují objednávku ve špičkových obdobích povinnou rezervací místa k sedění. Nabídka veřejné dopravy je proto značně neflexibilní, a proto nekvalitní, nelze se na ní spolehnout, je nutné si pořídit místenku dlouho v předstihu s tím, že plán cesty musí být takto dlouho dopředu fixován na konkrétní čas. Tato neflexibilita významně zvyšuje využívání individuální dopravy, protože se časové možnosti cestujícího musí přizpůsobit nabídce míst ve VHD. Vzhledem k tomu, že zatím není k dispozici průzkum dopravního chování v českých podmínkách, je nutné kalibraci doplnit o analoii z jiných regionů, kde není potenciál VHD tímto způsobem omezen (kde tedy existuje nabídka dostatečné kapacity VHD i ve špičkových obdobích, zejména pak nabídka veřejné dopravy železniční, která není ovlivněna kongescemi silniční dopravy).

Výhledová poptávka není nijak omezena, počítá se z dostupnosti a atraktivity jednotlivých zón, hybnosti a stupně automobilizace.

24. Vývoj v analogických směrech lze rovněž využít i jako jeden z podkladů pro prognostickou část modelu v části dopravního chování lidí, a to porovnání např. s vývojem v relaci Praha – Plzeň, neboť zde je dálnice rovněž dokončena a železniční koridor se modernizuje postupně rovněž až následně po dokončení dálnice. Lze i pro prognózovaný stav odvodit vývoj až k okamžiku zavedení dvouvrstvé obsluhy, byť dosud nebyl železniční koridor zcela dokončen.

Údaje o počtu cestujících na trati Praha – Plzeň bohužel nejsou k dispozici. Modernizací železniční tratě a zavedením většího počtu spojů dochází k růstu počtu cestujících na trati, převážně se však jedná o cestující převedené z autobusů. Tento trend je patrný i v této SP.

25. Kromě toho nejsou dobře nastaveny další atributy. Studie sice konstatuje, že růst intenzit na dálnici D10 je výrazně nadprůměrný (ostatní dálniční úseky zaznamenaly nárůst intenzit do 30 %, D10 jako jediná 70 %), a to i přes to, že mezinárodní potenciál této dálnice je ve srovnání s ostatními dálnicemi velmi omezený. Nebyly ale identifikovány příčiny tohoto jevu. Jedním z možných důvodů je i chybějící paralelní železniční infrastruktura. Místo toho studie konstatuje, že výstavba varianty C2el by znamenala jen zanedbatelný pokles intenzit na dálnici D10, s čímž nelze v plném rozsahu souhlasit. Studie totiž konstatuje, že se do budoucna v dálkové dopravě počítá s dalším intenzivním rozvojem stupně automobilizace a výkonů IAD a naopak s relativním poklesem výkonů VHD. Toto konstatování je zcela v rozporu již se současným vývojem ve srovnatelně významných relacích, což lze dokumentovat oficiální statistikou MD. Nejdynamičtější se rozvíjejícím segmentem osobní dopravy v ČR je již 10 let dálková železniční doprava, zejména ta na modernizovaných tratích, což by byl i případ libereckého směru. Roste i IAD, ale mnohem menším tempem:

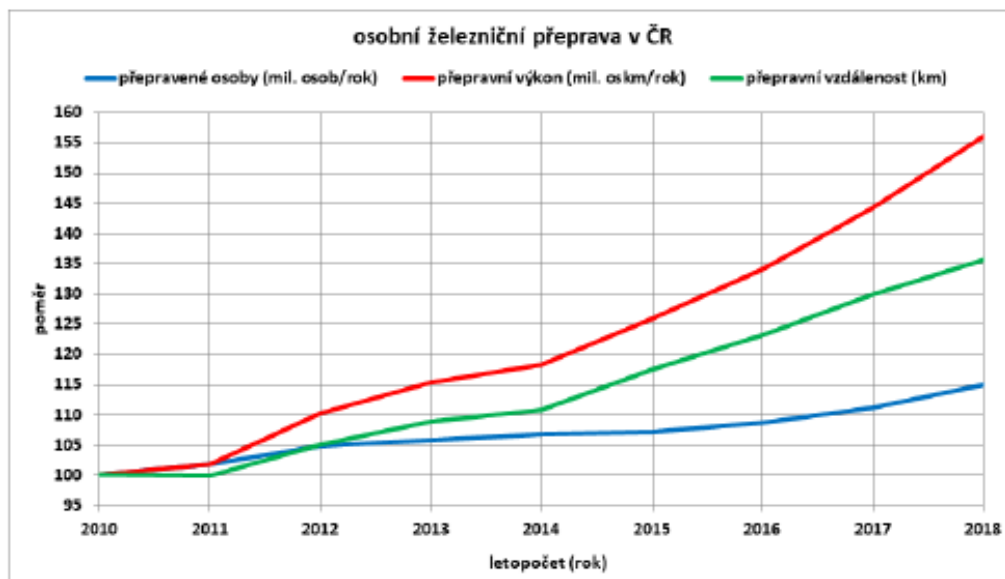
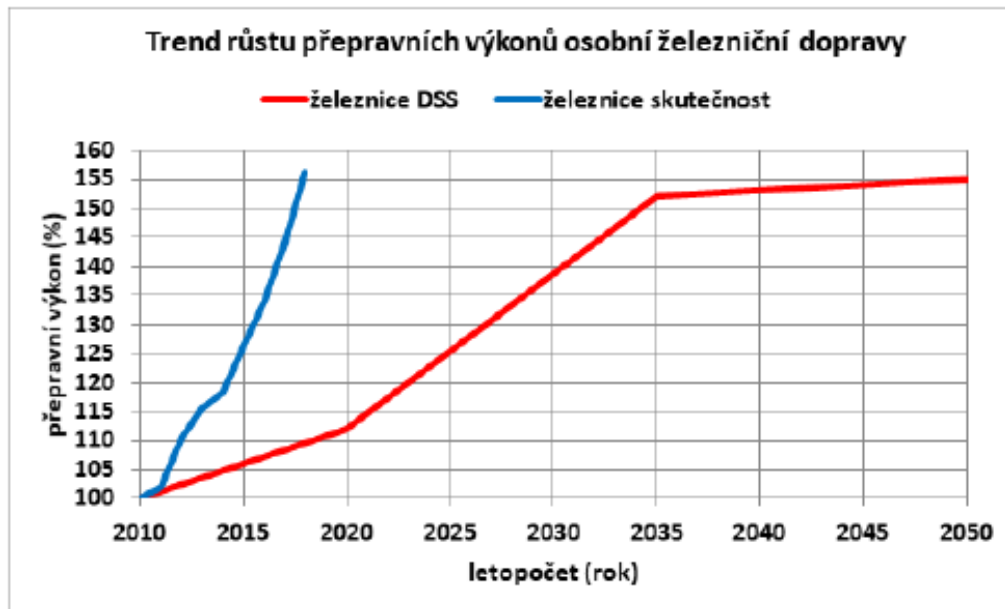
Srovnání prognózy pro Dopravní sektorové strategie (DSS) z roku 2012 se skutečností:

Nárůst na D10 bude prověřen.

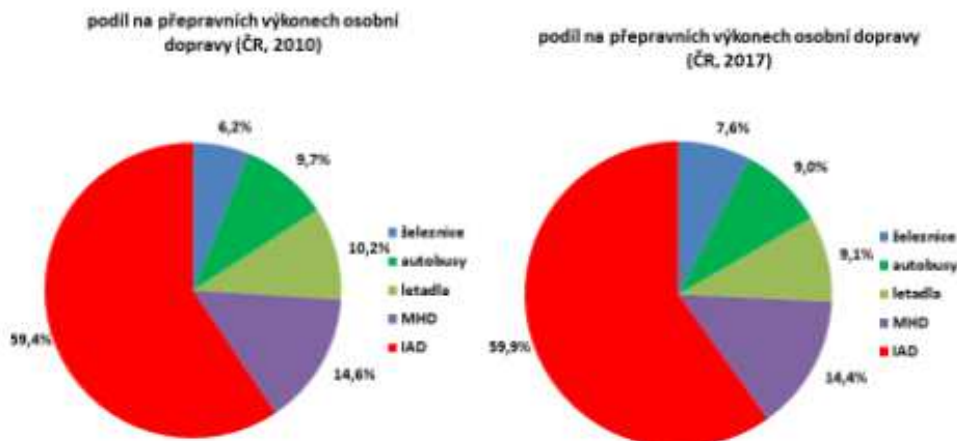
Stupeň automobilizace odpovídá předpokládanému trendu (viz obrázek 28). Od roku 2000 stupeň automobilizace neustále roste a zatím ani meziroční nárůsty nemají klesající trend.

Navíc trend nárůstu automobilové dopravy odpovídá koeficientům dle TP 225, schválených MD. Dle vydání z roku 2012 lze očekávat nárůst celkového dopravního výkonu mezi roky 2016 a 2050 ve výši 58 %.

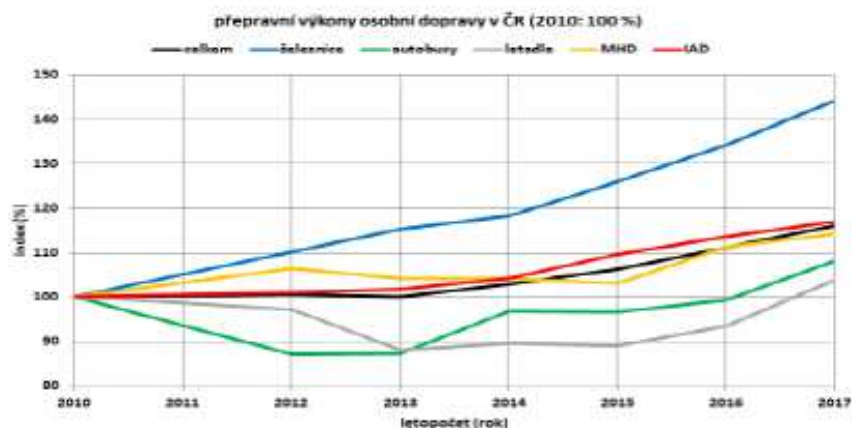
Rozvoj osobní železniční dopravy není v této studii popřeno. V projektových variantách dochází vždy k nárůstu počtu cestujících.



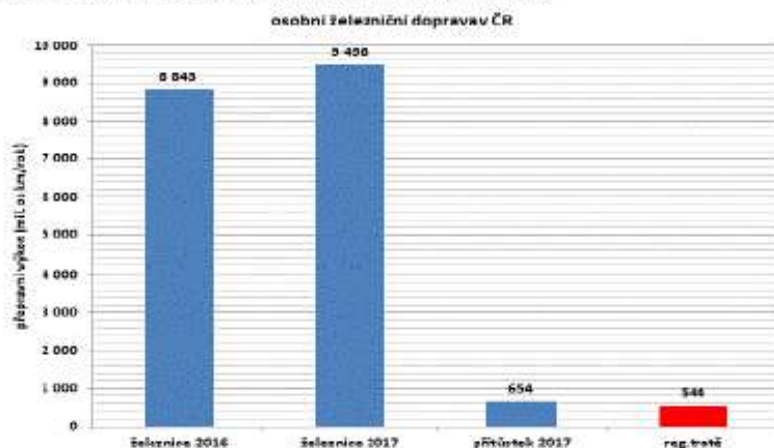
Podíl železnice na přepravních výkonech osobní dopavy postupně roste (podíl železnice na přepravních výkonech vzrostl mezi roky 2010 a 2017 na 1,24 násobek)



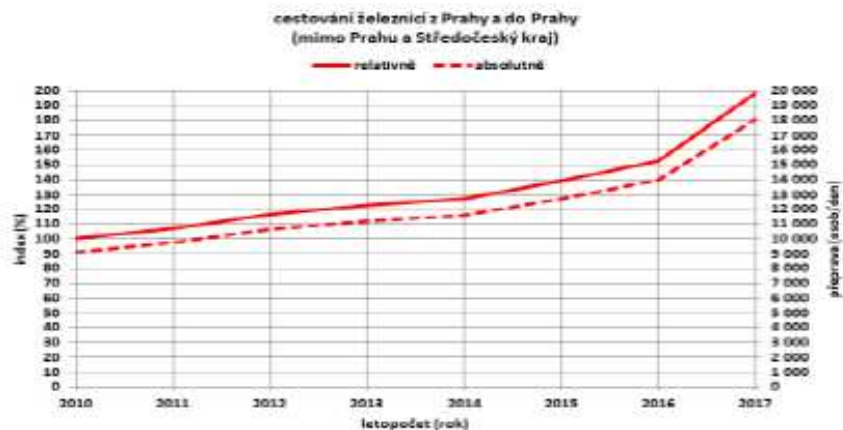
Železnice se stala nejintenzivněji a nejstabilněji rostoucím druhem osobní dopavy v ČR (přepravní výkony vzrostly mezi roky 2010 a 2017 o 44 %)



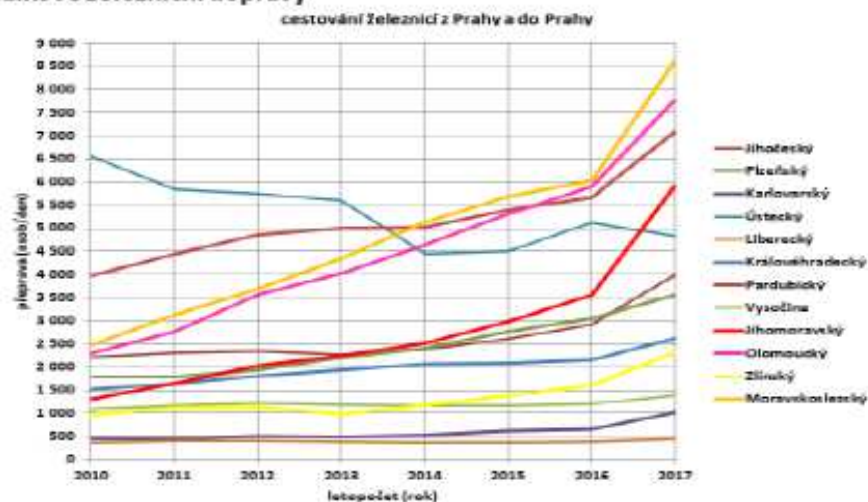
Meziroční nárůst přepravních výkonů v dálkové dopravě (o 654 mil. os km/rok) je větší, než odhadovaný celkový roční přepravní výkon na 3 851 km všech regionálních tratích (cca 544 mil. os km/rok).



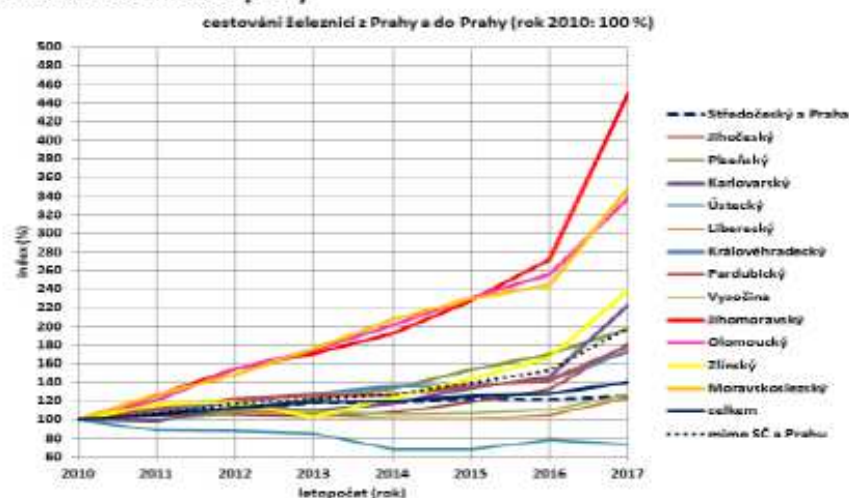
Nastal intenzivní rozvoj dálkové železniční dopravy mezi Prahou a kraji (přeprava cestujících vzrostla mezi roky 2010 a 2017 na 198 %)



Modernizované tratě a nová vozidla zvýšily atraktivitu přepravní nabídky dálkové železniční dopravy



Modernizované tratě a nová vozidla zvýšily atraktivitu přepravní nabídky dálkové železniční dopravy

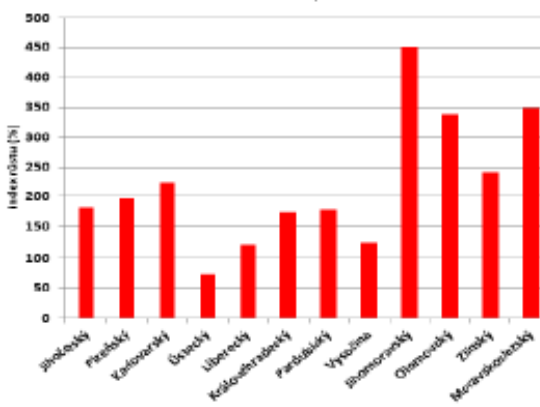


Modernizované tratě a nová vozidla zvýšily atraktivitu přepravní nabídky dálkové železniční dopravy

vývoj cest. želez. z/do Prahy 2017/2010

kraj	%
Jihočeský	182
Plzeňský	198
Karlovarský	223
Ústecký	74
Liberecký	123
Královéhradecký	173
Paroubický	179
Vysočina	126
Jihomoravský	452
Olomoucký	338
Zlínský	240
Moravskoslezský	349
celk. v přepr. osob	198
celk. v přepr. výk.	243

vývoj cestování železnicí z Prahy a do Prahy (rok 2017 proti roku 2010)



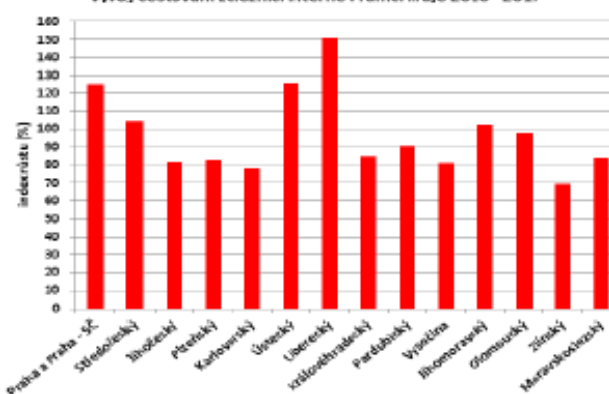
22

Přepravní poptávka po regionální železniční dopravě interně v rámci krajů: po mírném růstu stagnace (přepravní výkony vzrostly mezi roky 2010 a 2017 o 4 %)

vývoj cest. želez. int. v rámci kraje 2017/2010

kraj	%
Praha a Praha - SČ	125
Středočeský	104
Jihočeský	82
Plzeňský	83
Karlovarský	78
Ústecký	126
Liberecký	151
Královéhradecký	85
Pardubický	90
Vysočina	82
Jihomoravský	102
Olomoucký	98
Zlínský	69
Moravskoslezský	84
celkem	104

vývoj cestování železnicí interně v rámci kraje 2010 - 2017



31

26. Stupeň automobilizace rovněž není dobře prognózován. Vychází sice ze současného vývoje, avšak nebere v úvahu vývoj okolních zemí, kde ve velkých městech došlo po dosažení vrcholu kolem 600 aut / tis. ob. k poměrně významnému poklesu na hodnoty až kolem 350 aut / tis. ob., a to jako výsledek aplikace opatření v rámci plánů udržitelné městské mobility (viz. např. Vídeň, Bern, ale i Londýn). Tyto plány se začínají postupně uplatňovat i v ČR (zóny placeného stání v Praze, ale i dalších městech, podpora veřejné a aktivní dopravy, veřejné kampaně, omezování parkovacích míst atd.). Vývoj vede k přesunu od vlastnictví více aut v domácnostech ke sdílení aut. V ČR nelze navíc vycházet jen z růstu stupně automobilizace, ale i z toho, že v důsledku jeho nárůstu klesá průměrný proběh vozidel a k poklesu průměrné přepravní vzdálenosti. Z příkladů ze západoevropských měst je vidět, že není platné tvrzení o spojitosti mezi stupněm automobilizace a ekonomickým vývojem, to platilo jen do dosažení určité

ekonomické úrovni. Není tedy zohledněn vedle dosavadního nárůstu stupně automobilizace opačný trend – klesající pohyb vozidel i průměrná přepravní vzdálenost IAD.

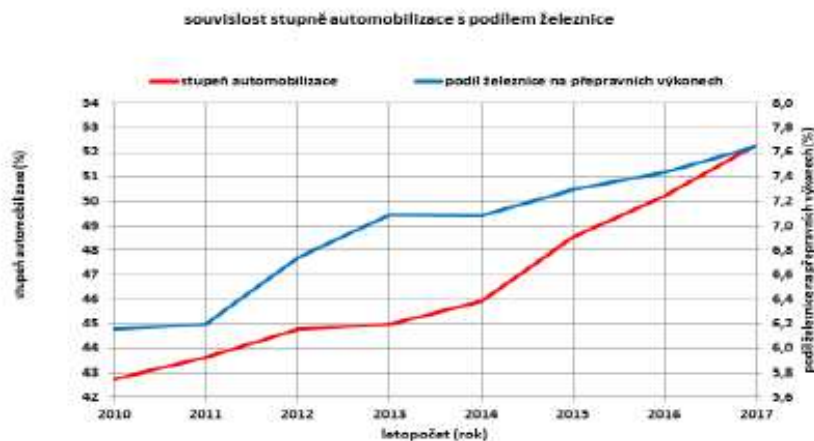
Stupeň automobilizace odpovídá předpokládanému trendu (viz obrázek 28). Od roku 2000 stupeň automobilizace neustále roste a zatím ani meziroční nárůsty nemají klesající trend.

Obyvatelstvo ČR se naučilo kombinovat automobilovou a železniční dopravu.
Tempem růstu počtu automobilů roste střední přepravní vzdálenost železnice (ze 40 na 52 km), zatímco střední přepravní vzdálenost autem zvolna klesá (ze 32 na 31 km)



11

Soulad růstu stupně automobilizace s růstem podílu železnice na přepravních výkonech potvrzuje oblibu dojíždění autem na vlak



12

27. Další je otázka cestovních dob a jejich srovnání. Model značně optimalizuje cestovní rychlosti individuální dopravy a ne zcela respektuje závěry plánů městské mobility, které počítají s další postupnou redukcí parkovacích možností v centrech měst, a to nejen v Praze, ale postupně i v Liberci. Současně model nezohledňuje cenovou úroveň zpoplatnění parkovacích míst, která snižuje cenovou dostupnost IAD pro pravidelné cestování mimo oblast vlastní rezidence (parkování v centrální oblasti hlavního města Prahy je

13

zpoplatněno sazbou 40 Kč/hod, v případě využití IAD pro cestu do práce tedy pouze poplatek za parkování vychází na 340 Kč za pracovní den o délce 8,5 hod., tedy 6 800 Kč měsíčně při 20 pracovních dnech). Tato sazba by měla být v dopravním modelu zohledněna současně se zohledněním nutnosti seznamování se s předpisy pro parkování při cestě do neznámého většího města, které vedou k obecně neochotě použití automobilu pro jízdu do centrálních oblastí měst. Přetížení dálnice D10 znamená více kongescí zejména ve špičkových obdobích. To by se mělo projevit větším prodloužením cestovních dob po dálnici, než je uvažováno. Současně model dostatečně nezohledňuje kongesci v centrální části měst, které vedou ke značné časové nespolehlivosti IAD. Model navíc nezohledňuje omezování parkovacích míst nejen v Praze, ale i v Liberci, se kterými se počítá, a proto bude ve významném procentu cest využívat parkoviště P+R a kombinovat cestu s VHD. Využívání parkovišť typu P+R je současně ekonomicky zvýhodněno politikou zpoplatnění parkovacích míst, která jsou cenově dostupná.

V době zpracování nebyly ještě zpracovány Plány udržitelné mobility, proto z nich nelze vycházet. Parkování je zpoplatněno již dnes a nelze do budoucna předpokládat výrazné zvýšení poplatků pouze na základě domněnek. Seznamování se s předpisy pro parkování není nutné, neboť drtivou většinu cest tvoří pravidelně dojíždějící. Ke kongescím dnes v ranní špičce dochází a tento stav je v modelu současného stavu zohledněn. Do budoucna se předpokládá, že se silniční síť bude rozvíjet, aby tyto negativní jevy byly eliminovány (např. zkapacitnění D10, SOKP, MO, radiály atd.).

Kombinování cest za použití P+R nepovede k převedení celých cest z IAD na vlak, ale pouze k odstavení vozidel na kraji měst a následnému využití MHD.

28. Tabulka 16 – pro variantu C2el nejsou správně stanoveny cestovní doby pro železnici – do Satalic nejede vlak 36 minut, do Turnova 100 minut, do Milovic 64 minut. Z toho jednoznačně vyplývá uplatnění přírážky k cestovní době po železnici. Použití této přírážky není nikde v navazujícím textu zdůvodněno, ani není zřejmé její uplatnění výhradně pro železniční dopravu, na rozdíl od dopravy individuální, pro kterou uplatněna nebyla (ačkoli i zde dochází např. k hledání parkovacího místa a docházce od parkovacího místa, které nemusí být ideálně umístěno, apod.) Při posuzování dojížděka do centra Prahy nelze železnici připočítávat polovinu taktu, aniž by obdobně nebyla penalizována IAD – při cestě do centra Prahy je většinou nutné zanechat auto na okraji Prahy a následně pokračovat MHD. Tvzení o znalosti podmínek je zavádějící, navíc vede k nutnosti přizpůsobení uživatele podmínkám. Zaparkovat sice možné je, ale v takovém případě je nutné počítat s významnou cenou za parkování a ani parkovací místo nemusí být umístěno ideálně s ohledem k potřebám uživatele. Pokud jde o železniční dopravu, není u dálkových cest možné připočítávat polovinu taktu – to platí pro MHD, kdy se na spoj chodí nahodile (platí zejména pro interval kratší 10 minut). V případě delších cest se cesta více plánuje a přizpůsobuje se nabídce, potřeba tak nevzniká zcela náhodně. V případě započítávání i cesty z nádraží v centru Prahy do konkrétního cíle musíme rovněž zohlednit adekvátně i omezení pro IAD a ne je bagatelizovat.

Nejedná se o čisté jízdní doby, ale o cestovní doby mezi dopravními zónami se zohledněním přístupu na zastávku a čekání. Použití vnímané cestovní doby pro systém VHD je standardním postupem v dopravním modelování. I pro IAD je uplatňována „přirážka“ v podobě času navíc mezi dopravní zónou a jejím napojením na síť.

Ve vnímané cestovní době je nutné zohlednit i interval, resp. dobu čekání. Nejedná se vždy o polovinu intervalu, ale doba čekání je dána funkcí:

$$OWT=2,2 \cdot (\text{interval})^{0,64},$$

přičemž maximální doba čekání je uvažována ve výši 100 minut

Tato funkce vychází ze studií realizovaných ve Velké Británii a je doporučována JASPERS.

I když ve skutečnosti část cestujících přichází fyzicky na zastávku několik minut před odjezdem vlaku, je potřeba ve vnímané cestovní době zohlednit nepohodlí plynoucí z delších intervalů a nutnosti přizpůsobit vlaku denní režim. (Např. pokud musím být v cíli v 8.00 a vlak přijíždí v 7.10 a v 8.10, jsem značně limitován).

29. Kromě toho je vhodné zvážit zohlednění nových komunikačních technologií, se kterými dosud nepočítá ani oficiální metodika ekonomického hodnocení staveb. Čas strávený na cestě vlakem není časem stejně ztrátovým jako v případě IAD, kdy se řidič musí věnovat jen řízení. Ve vlaku lze dělat běžné pracovní činnosti (rail office), lze se najíst a podobně. I to lidé při rozhodování zohledňují, viz předchozí dva grafy.

Vzhledem k tomu, že tyto přínosy/náklady nejsou zohledněny v metodice a jsou značně subjektivní, tak není možné je započítat do ekonomického hodnocení.



30. Návrh rozsahu dopravní infrastruktury je správný, zcela neadekvátní je ale návrh linek a jejich intervalů a vzájemného provázání. Vznikl tak návrh, který nevyužívá potenciálu nové infrastruktury, který není v souladu s obsluhou ostatních srovnatelných regionů. Návrh proto neumožnil vytvořit dostatečné benefity, které by byly protiváhou investičních nákladů, a to jak v osobní, tak nákladní dopravě.

Návrh linkového vedení včetně intervalů a vzájemného provázání vzešel z průběžných pracovních porad s objednateli dopravy.

31. V případě modernizace celé tratě ve variantě C2el vychází zatížení expresní linky na 4 880 cestujících denně v obou směrech při 12 párech. Toto zatížení ovšem nebude rovnoměrné a při zjednodušené úvaze lze dovodit obsazení špičkových vlaků v nejzatíženějším úseku cca 500 cestujícími, tj. cca 8 vozová souprava nebo dvě spojené jednotky s kapacitou 300 cestujících. S ohledem na toto zatížení požadujeme prověřit celodenní takt expresní linky 60 minut. Pro další zhodnocení se jeví jako účelné doplnit část přepravní prognózy zhodnocením průměrného využití jednotlivých linek například formou pentagramu s uvedenými hodnotami počtu cestujících za 24 hodin v úsecích jednotlivých linek.

Domníváme se, že špičkové zatížení nesouvisí se sedlovým intervalem, který byl zvolen s ohledem na snížení provozních nákladů a je obdobný např. na lince Ex6 (Praha – Hradec Králové). Vytvoření pentagramů po jednotlivých linkách by bylo značně komplikované a nepřehledné. Pro účely dimenzování souprav jsou ve zprávě uvedeny pro každou linku úseky s maximální obsazeností.

32. Nová infrastruktura umožní výrazně urychlit spojení Liberce na 1. TŽK včetně spojení do Pardubic. Spojení Pardubice – Liberec je přitom stejně kilometricky dlouhé přes Starou Paku jako přes Kolín, časově ale vznikne novým projektem značný rozdíl. I spojení z Liberce do Hradce Králové bude přes Nymburk rychlejší. V návrhu GVD přitom není pro směr Kolín – Liberec zajištěna přestupová vazba v Mladé Boleslavi, přitom by zde mělo být zavedeno přímé spojení Liberec – Kolín v taktu 120 / 120 s dalším zkrácením taktu ve špičkách s přestupem o další vložený spoj v taktu 120 / -, a to jako náhrada funkcí dnešní linky R14.

Návrh linkového vedení včetně intervalů a vzájemného provázání vzešel z průběžných pracovních porad s objednateli dopravy.

33. V případě, že bude zahrnut do vstupních předpokladů pilotní úsek VRT Polabí, požadujeme prověřit následující variantu linkového vedení pro variantu C1, Ceko, Deko:

33.1 R21 Praha – Lysá n/L – Mladá Boleslav 60 minut, dále směr Česká Lípa 120 minut a Turnov 120 minut. Časová poloha v uzlu Turnov X.00 by měla vázat na linku R14. Ve směru Tanvald budou pokračovat pouze vybrané spoje ve sledu za linkou R14. Časový prostor poslouží k případnému dělení vlakové soupravy.

33.2 R22 Kolín – Mladá Boleslav 60 minut, dále v opačném prokladu s linkou R21 do České Lípy a Turnova s intervalem 120 minut, časová poloha v uzlu Turnov X.00 umožní úvratovou jízdu ve směru Liberec v prokladu s linkou R14.

33.3 Sp Praha – Lysá n/L – Mladá Boleslav 60 minut

Pro variantu C2el požadujeme v takovém případě prověřit nahrazení spěšného vlaku Praha – MB expresem Praha – Liberec. Vedení linek R21 a R22 je nezměněno.

Pilotní úsek VRT Polabí není v SP uvažován. Seznam souvisejících úseků nebude z rozhodnutí zadavatele rozšiřován.

34. LBK objednává v rámci regionální dopravy do významných směrů z Liberce obsluhu 30 / 60, ani Turnov proto nemůže zůstat proto výjimkou. Tato připomínka byla již uplatněna v roce 2018 – dle vyjádření zástupců KORID však s nimi nebyla konzultována.

Návrh linkového vedení včetně intervalů a vzájemného provázání vzešel z průběžných pracovních porad s objednateli dopravy.

35. K problematice nedostatečné kapacity tratě Praha – Lysá n/L a k modernizaci úseku Všetaty – Mladá Boleslav:

Pro úsek Všetaty – Mladá Boleslav je nutné zhodnotit poměr mezi vynaloženou investicí a předpokládanými efekty, návrh uvedený ve studii bohužel přispívá k negativnímu výsledku ekonomického hodnocení, jeví se navíc jako nefunkční. Trasy v úseku Všetaty – Mladá Boleslav, kdy rychlík vedený do



Tanvaldu je veden mimo nově navrženou stanici v centru Mladé Boleslavi, navíc v dieselové trakci. Tento fakt je nutné koordinovat s návrhem rozdělení tras expresního segmentu relace Praha – Hradec Králové v konvenčním směru a s využitím pilotního úseku Praha – Poříčany, u kterého se předpokládá zahájení výstavby v roce 2025. V příměstské dopravě zase dostává přednost Nymburk a Poděbrady (dohromady 25 tis. obyvatel) před Mladou Boleslaví (50 tis. ob.).

Toto je zcela klíčové, protože to významně omezilo využitelnost železničního spojení do Mladé Boleslavi, Liberce, Jablonce a částečně i České Lípy (v případě České Lípy dopravní model nedokáže zohlednit kvalitu silniční komunikace, silnici I/9 nelze dále modernizovat a silnice I/38 je stejným závlekem jako po železnici). Navíc se předpokládá konverze trakční soustavy a vzhledem k vyčerpání kapacity příměstské dopravy do Lysé n/L bude nutné zavést nová patrová vozidla délky 200 m, která mohou mít větší akceleraci (nebude existovat omezení výkonu trakce), a proto uvedenou třiminutovou přirážku nebude nutné zavést v plném rozsahu. Toto je tedy zcela klíčový bod celé problematiky a může přinést benefity.

Návrh provozního konceptu vzešel z průběžných pracovních porad s objednateli dopravy. Pilotní úsek VRT Polabí není v SP uvažován.

36. Bylo sice zadáno zpracovat studii pro oblast Praha – Liberec bez dalšího pokračování do Polska a Německa, nicméně to neznamenalo, že bude zcela opomenut ve stavu bez projektu rozvoj železniční infrastruktury, který je konkrétně do Zhořelce v současnosti modernizován a nově budován jak z východu (od Vratislavi), tak ze západu a severozápadu.

Uvedená infrastruktura se nachází mimo území ČR. Není zřejmé, jak zmíněný rozvoj souvisí s konstrukcí varianty bez projektu.

37. Do varianty C2el je nezbytné zahrnout elektrizaci úseku Nymburk – Čachovice, neboť ta přinese významné úspory na externích nákladech díky elektrickému provozu nákladních vlaků a umožní nasadit elektrické jednotky na linku R22, pokud bude elektrizace do České Lípy, nebo alespoň přispěje k úspoře provozu akutrolejových vlaků, a dále je nezbytné minimalizovat investice v úseku Všetaty – Mladá Boleslav hl. n., protože významné funkce této trati převezme nově postavená trať Lysá nad Labem – Mladá Boleslav. Tím dojde k redukci investičních nákladů.

Elektrizace úseku Nymburk – Čachovice je zahrnuta ve variantách C1, C2el, Ceko a Deko. Minimalizace investic v úseku Všetaty – Mladá Boleslav je aplikována ve variantě Deko.

38. Prognóza nákladní dopravy

- Do Mladé Boleslavi, Škoda Auto, jezdí 49 vlaků týdně z MB hl.n.? Tyto vlaky mají zcela jistě jiný zdroj / cíl. Jeden vlak má v přehledu dokonce zdroj i cíl v MB hl.n.

Přehled je zpracován dle ISOŘ pro různé týdny v roce 2016. Jedná se o manipulační vlaky město – hl.n. Vlak se zdrojem i cílem v MB hl.n. v přehledu uveden není.

- V regionu není všechna nákladní doprava určena jen pro Škodu Auto. Elektrizace tratí navíc vede k významnému snížení provozních nákladů, a tím k větší konkurenceschopnosti železnice. To není zohledněno. Omezením je rovněž současná nízká propustnost tratí, takže ze současného stavu lze jen stěží odhadovat potenciál.

Omezení propustnosti bude prověřeno. Snížení nákladů vlivem elektrizace bude zohledněno.

- Spojení s Vrchlabím Škoda Auto nepředpokládá z důvodů málo kapacitní železniční infrastruktury, proto měly být prověřeny infrastrukturní podmínky, za kterých by to bylo možné. Vedení silného přepravního proudu kamionů po silnicích nižších tříd přes intravilány obcí je nežádoucí.

Kapacitní omezení se nacházejí i mimo řešenou oblast. Dle vyjádření ŠA se nepředpokládá zavedení vnitropodnikové železniční dopravy v relaci Mladá Boleslav – Vrchlabí.

- Dle sdělení zástupce Škoda Auto se předpokládá zájem na zavedení vlaků směrem do Polska až dvěma novými páry denně, neboť železniční síť v Polsku i Německu v oblasti Zhořelce se v současnosti modernizuje, elektrizuje a staví se i tratě zcela nové.



Dle podkladů o výhledových přepravách ŠA, se kterými aktuálně pracujeme (podklady vzešlé z jednání mezi ŽESNAD.CZ a Škoda Auto), se o takovém spojení neuvažuje.

- V úseku MB – Nymburk je nutné prověřit údaj, že je zde provozováno 7 párů vlaků denně, dle SŽDC 9. decil 1. čtvrtletí 2018 uvádí 15 párů vlaků, od jihu do Mladé Boleslavi celkem 18 párů vlaků.

V SP jsou popisovány údaje výchozího stavu v roce 2016, které se liší od údajů v roce 2018.

B4 Výkresová část provozní a dopravní technologie - schémata

39. Projektová varianta žst. Tumov (A0, C1, C2el) musí zvládnout odbavit taktový uzel dálkové dopravy v X.00 v případě, že dojde k úpravám na infrastruktuře v úseku Dvůr Králové nad Labem – Tumov, které umožní přesun křižování linky R14 do Tumova při současném křižování linky R21, která ve stanici končí, nebo bude pokračovat do Tanvaldu. Kratší hrana nástupiště 2 by měla být minimálně 150 m (pro linku R14). Dále ze schématu není jasné, kam budou odstupovat posilové soupravy, případně soupravy na obrát k dalšímu vlaku. U linky R21 v této stanici předpokládáme posilování souprav, tj. odstup posilových souprav a jejich odstavení včetně odstavení přes noc s nutností připojení na napájecí kabel u vozidel nezávislé trakce. Současné navržené uspořádání představuje obsazení hrany nástupiště soupravou po celou dobu mezi taktovými uzly linky R21. Navíc do stanice přijíždí linka S30 před uzlem dálkové dopravy, která také obsazuje jednu nástupištní hranu (a zejména ve variantě C2el, toto působí problém vzhledem k rozsahu zatrolejování kolejí stanic).

Křižování linek R14 a R21 je předpokládáno na SK 1, 2, 5 a 11. Linka S30 bude směřována na SK 3. Kolej pro odstup posilových souprav bude doplněna. Délka nástupní hrany vychází z projednané vozby (trojice jednotek o délce cca 45 m).

Závěr:

Z uvedeného vyplývá, že studie nezohledňuje nové trendy v oblasti regionální politiky, vývoje v oblasti městské mobility, dálkové dopravy, nebyl posouzen potenciál přeshraničních vztahů (realizace varianty C2el by znamenala nejrychlejší variantu spojení Prahy s primárními uzly TEN-T Wroclaw, Poznaň a Štětín). Z hlediska nákladní dopravy jsou štetínské přístavy vhodným cílem, neboť dochází k jejich významnému rozvoji. Klíčovým aspektem ale zůstává nedořešení problému úseku Praha – Lysá n/L, což vede k omezenému návrhu dopravní obsluhy řešené oblasti, a tím k nedosažení potřebných benefitů.

Studii bude nutné doplnit a zpřesnit dle předložených připomínek tak, aby se stala věrohodným podkladem pro další rozhodování o výběru finální varianty k dalšímu sledování.

KÚ Libereckého kraje

Studie proveditelnosti, resp. její závěry neřeší zlepšení dálkové dopravy na relaci Praha – Liberec, ale prakticky se soustředí na zlepšení příměstské dopravy v okolí Prahy - zadání z pohledu Libereckého kraje nebylo naplněno.

Závěry studie proveditelnosti (výstupy dopravní prognózy, dopravního modelu, navrhované kapacity) jsou v rozporu se skutečností, že je řešen jeden z nejvýznamnějších dopravních proudů v České republice a dopravní spojení 5. největšího města ČR s Prahou.

Závěry studie proveditelnosti jsou i v rozporu se skutečným vývojem poptávky po železniční dopravě (násobný nárůst) v souladu s výsledky všech dříve realizovaných projektů v ČR i EU, které zásadně zlepšily kvalitu nabídky na železnici.

Ve studii proveditelnosti nejsou po zkvalitnění služeb dostatečně zapracovány synergické efekty z navazujících relací (např. ve směrech Česká Lípa, Železný Brod, Nymburk, apod.), což negativně postihuje stránku přínosů projektu.

V nákladové oblasti není dopracována potřebná vícestupňová optimalizace a etapizace návrhu, u investičně náročných úseků není provedeno variantní posouzení. Není akceptovatelné, že řešení všech posuzovaných variant spojení Praha – Liberec vždy nákladově obsahuje řešení úseku Praha - Mladá Boleslav ve dvou paralelních směrech, přičemž ani jedna z tras neposkytuje dostatečnou kapacitu pro žádané linky dálkové dopravy z Libereckého kraje do Prahy.

Dle názoru Libereckého kraje předložený materiál svou kvalitou odpovídá stavu průměrné rozpracovanosti díla s množstvím závažných nedostatků ve všech dílčích částech a zatím neposkytuje objektivní pohled na řešenou problematiku.

A-001

Dokument, kap., odst.	text	připomínka	vyporádání
A-001, kap. 2.1, odst. 2	Přestože spojení vykazovalo přepravní potenciál, nepodařilo se mj. s ohledem na existenci dálnice D10 a silnice I/35 nalézt celospolečenské přínosy obhajující výstavbu investičně náročné trati.	Zpracovatel nehlídal dostatečně přínosy. D10 nebude za několik let kapacitně stačit. Je tu snaha rozšířit D10 ze 4-pruhu na 6-pruh. Pokud se doprava převede na železnici, tak se nebude muset řešit zkapacitnění D10 a další problémy, které silniční doprava přináší. Investice do zkapacitnění D10 by se měly přenést do železniční infrastruktury. Bez vybudování kvalitní železniční infrastruktury se nedá předpokládat, že bude část IAD a BUSů převedena na železnici. Je tu i možnost převedení ND z přetíženého železničního koridoru pravobřežky směrem na Děčín a Drážďany přes Liberec a Zittau do Drážďan - nutno porovnat km a časově.	Konstatování.
A-001, kap. 2.1, odst. 3	Vzhledem k doposud nevyhovujícím výsledkům ekonomického hodnocení je ve studii proveditelnosti upuštěno od prověřování nové plně dvoukolejné trati a uvažlivě je přistupováno i k dalším nákladnějším investicím, zejména v úseku Mladá Boleslav – Liberec.	Zpracovatel nehlídal jiné řešení, které by cíl zadání splnilo nebo by se k němu co nejvíc přiblížilo.	Konstatování.
A-001, kap. 2.1, odst. 4/3	Rychlé napojení Libereckého kraje a Mladoboleslavska jihovýchodním směrem (Hradec Králové, Pardubice, Morava) s efektivním využitím nově navrženého spojení, např. zavedením nové dálkové vazby.	V technologii nebyla vůbec řešena relace Ex Liberec - Hradec Králové přes Mladou Boleslav (modernizace úseku Nymburk - Hradec Králové - zdvoukolejnění a zvýšení rychlosti až na 160 km/h.), resp. Ex Liberec - Pardubice	Návrh linkového vedení včetně intervalů a vzájemného provázání vzešel z průběžných pracovních porad s objednateli dopravy.
A-001, kap. 2.1, odst. 4/7	Zlepšení podmínek pro nákladní dopravu zajištěním časových a energetických úspor.	Je tu i možnost převedení ND z přetíženého železničního koridoru z Nymburku směrem na Děčín a Drážďany přes Liberec a Zittau do Drážďan - nutno porovnat po všech stránkách.	Vzhledem k parametrům trati vedoucích přes Liberec není pravděpodobný velký přesun přeprav na tuto relaci. Navíc je v SP uvažována Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín jako související investice, která řeší kapacitní nedostatky současného stavu.
A-001, kap. 2.1, odst.	Možnost etapizace s takovou sestavou etap generujících jasné	Nesplněno vzhledem k vypracovaným variantám lze těžko etapizovat - jde o variantu	Nemožnost etapizace se týká právě jen úseku Turnov – Liberec. O tomto postupu rozhodl

Vyporádání připomínek k 8. dílčímu odevzdání 04/2019



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Připomínky 8. dílčí odevzdání
Vyporádání připomínek

4/9	přínosy.	Cla C2el, které jsou řešeny odlišně v úseku Turnov - Liberec	zadavatel mj. i na základě požadavků Libereckého kraje v rámci připomínkového řízení k 3. a 4. dílčímu odevzdání. Viz bod 5 dopisu KULK 69670/2017 z 19. 9. 2017: „LK požaduje dopracovat pro své území návrh jednotného územního vedení tras pro varianty dle SP i „Vyhledávací studie Praha – Liberec / Hradec Králové – st. hr. CZ/PL“ (dále jen „VRT“) a do dalších projekčních stupňů následně ponechat 2 varianty, přičemž první by byla zcela v souladu se ZÚR a druhou v optimalizované stopě, která by byla využitelná též pro VRT (i s nižší rychlostí).“
A-001, kap. 2.3, odst. 2/2	Varianta č. 2 (tzv. milovické): Základem varianty je novostavba železniční trati Milovice – Čachovice na rychlostní parametry 160 km/h v elektrické trakci včetně modernizace stanice Milovice a úpravy stanice Lysá nad Labem pro zapojení jednokolejného mimoúrovňového přesmyku do Milovic při současném zachování staré milovické trati. Dále je součástí varianty zdvoukolejnění a zvýšení rychlosti na 160 km/h v úseku Čachovice – Mladá Boleslav hl. n. a prověření elektrizace tratě Nymburk – Mladá Boleslav město. Zároveň bude provedena analýza propustnosti úseku Praha-Vysočany – Lysá nad Labem a bude dopravně-technologicky posouzena možnost provážení nových vlaků. V případě zachování tratě Lysá nad Labem – Praha-Vysočany jako dvoukolejné bude přehodnocena náplň tras vyššího a nižšího segmentu.		Chybí připomínka.
A-001, kap. 2.3, odst. 3/2	Bude vybudována Ohrazenická spojka.	Zhotovitel by si měl ujasnit název spojky.	Kapitola 2.3 popisuje zadané varianty dle Zvláštních podmínek pro zpracování SP, kde je používáno pojmenování „Ohrazenická spojka“. Vzhledem k tomu, že je uvažována odlišná trasa spojky tratí 070 a 030 než v dřívějších studiích, je zpracovatelem používán i nový název.
A-001, kap. 2.3, odst. 6	Návrh projektových variant byl tedy následně upraven a jejich podrobnější popis je uveden v samostatné kapitole Chyba!	Chybí název kapitoly. Z chybějícího odkazu není zřejmé, o jakou kapitolu jde.	Bude opraveno.

	Nenalezen zdroj odkazů. Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.		
A-001, kap. 3.3, odst. 1	V osobní hromadné dopravě je v současném stavu nejvytíženějším dopravním systémem v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec autobusová doprava. Intenzity cestujících ve vlacích jsou v řešeném území nejvyšší v blízkosti Prahy. Atraktivita vlakového spojení Praha – Mladá Boleslav nebo Praha – Liberec je primárně ovlivněna omezenou nabídkou železniční dopravy, kdy ve stávajícím stavu je autobusová doprava mezi Prahou a Libercem rychlejší a je provozována v kratším intervalu mezi jednotlivými spoji.	Autobusy: 27 spojů Liberec – Praha, 14 spojů Jablonec n. N. – Praha, 21 spojů Mladá Boleslav – Praha, celkem 62 spojů, při obsazenosti po 45 – 50 sedadlech to je 2,8 tis. cestujících	Konstatování.
A-001, kap. 4.2, odst. 1	Varianta bez projektu odpovídá výchozímu technickému stavu jednotlivých prvků infrastruktury řešených úseků a jejich udržení ve stávající kvalitě po dobu hodnocení projektu. Řeší zejména nutnou údržbu a opravy stávajících drážních zařízení a objektů pro zajištění provozu v požadované kvalitě a rozsahu a zajištění bezpečného užívání a pohybu osob. Varianta bez projektu představuje odhad budoucích nároků technického a provozního vybavení infrastruktury za předpokladu zachování výchozích technických parametrů.	Není jasné, zda je od investičních variant odečtena investice do mulového stavu a údržba po dobu sledovaného období.	Princip Analýzy výnosů a nákladů (CBA) je založen právě na porovnání variant s investicí a bez investice (mulová varianta). Celkový dopad projektu = (výnosy projektu – výnosy BP) – (náklady projektu – náklady BP)
A-001, kap. 4.2	Obrázek	Chybí legenda k obrázku	Bude doplněno.
A-001, kap. 4.3, odst. 1	Ve variantě A0 je navržena rekonstrukce traťové koleje v úseku Praha – Mladá Boleslav – Turnov se zvýšením rychlosti do 120 km/h. Úsek výh. Skály – Neratovice bude zdvoukolejněn. Pro zajištění přímé obsluhy žst. Mladá Boleslav město ze směru Turnov a Česká Lípa je navržena tzv. Dalovická spojka. Všechny železniční stanice v uvedeném úseku jsou rekonstruovány a jsou peronizovány nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a s bezbariérovým přístupem. V úseku Praha – Mladá Boleslav město je trať elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz.	Tato variant neřeší problém LK, pouze bezútravnový provoz do zastávky Mladá Boleslav město.	Konstatování.
A-001, kap. 4.3	Obrázek	Chybí legenda k obrázku	Bude doplněno.



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Vyporádání připomínek k 8. dílčímu odevzdání 04/2019

Připomínky 8. dílčí odevzdání
Vyporádání připomínek

A-001, kap. 4.4, odst. 1	<p>Varianta C1 je rozšířením Varianty A0 o novostavbu dvoukolejné trati Lysá nad Labem – Čachovice (tzv. Všejská spojka), rekonstrukci úseku Nymburk – Čachovice, zdvoukolejnění trati Čachovice – Bezděčín a novostavbu dvoukolejné trati Bezděčín – Mladá Boleslav město (tzv. Bezděčínská spojka). Stávající jednokolejná trať Lysá nad Labem – Milovice je zrušena.</p> <p>Návrhová rychlost je v úseku Lysá nad Labem – Čachovice 200 km/h, v úseku Čachovice – Mladá Boleslav do 160 km/h. Všechny stávající železniční stanice v uvedeném úseku jsou rekonstruovány a jsou peronizovány nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a s bezbariérovým přístupem. V úseku Nymburk / Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město je trať elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz.</p>	<p>Text neodpovídá variantě 2 - milovická (viz str. 6): jednokolejný přesmyk a stávající jednokolejná trať Lysá n. L. – Milovice, novostavba Milovice – Čachovice na 160 km/h.</p> <p>Zhotovitel by měl dát text do souladu.</p> <p>Vzhledem k vypracování varianty Deko by bylo účelné porovnat opodstatněnost elektrizace v úseku Všetaty – Mladá Boleslav s úsekem Mladá Boleslav – Turnov – Liberec z hlediska počtu spojů (intenzita) u varianty C1, resp. C2El oproti A0.</p>	<p>Popis v kap. 2.3 se týká variant dle Zvláštních podmínek pro zpracování SP. Popis v kap. 4.4 se týká variant ve studii navržených, průběžně optimalizovaných a se zapracovanými připomínkami. Text nemůže být v souladu.</p> <p>Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.</p>
A-001, kap. 4.4, odst. 2	<p>Dále je v úseku Turnov – Liberec navržena výstavba nového jednokolejného úseku Hodkovice nad Mohelkou – odb. Šimonovice a zdvoukolejnění úseku odb. Šimonovice – Liberec. Železniční stanice Hodkovice nad Mohelkou je rekonstruována a peronizována nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a s bezbariérovým přístupem. V ostatních stanicích a úsecích je zachován stav shodný s variantou Bez projektu, doplněný o výstavbu vlakového zabezpečovače ETCS.</p>	<p>Úsek Ctveřín - Liberec musí být invariantní pro varianty C1 a C2El z důvodu případné etapizace mezi těmito variantami (elektrizace částečná + hybridy, nebo úplná v celém úseku Praha – Liberec).</p>	<p>O sledování dvou geografických variant v úseku Turnov - Liberec rozhodl zadavatel mj. i na základě požadavků Libereckého kraje v rámci připomínkového řízení k 3. a 4. dílčímu odevzdání. Viz bod 5 dopisu KULK 69670/2017 z 19. 9. 2017.</p>
A-001, kap. 4.4, odst. 3	<p>Navržené úpravy umožňují zvýšení rozsahu osobní dopavy zejména příměstského charakteru v relaci Praha – Všetaty – Mladá Boleslav/ Mělník. Dále jsou zlepšeny podmínky pro konstrukci grafikonu vlakové dopavy dálkových linek R21 a R22 vedených do žst. Mladá Boleslav město. Z hlediska nákladní dopavy jsou zlepšeny podmínky pro provoz v úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město (elektrizace, zlepšení sklonových poměrů) a v úseku Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. (elektrizace, možnost provedení vlaků délky 740 m). Dále je v prostoru mezi dálnicí D10 a průmyslovou zónou Plazy navrženo</p>	<p>V případě použití hybridních vozidel v relaci Praha – Liberec je pro LK by bylo vhodné elektrizovat podpovrchový úsek Hodkovice n. M. - Liberec. V každém případě je nutné, aby byl na elektrizaci připraven, pokud by to finančně nevyšlo. Důležité je zkrácení doby jízdy mezi Libercem a Hodkovicemi n. M.</p>	<p>Konstatování.</p>

	nové nákladní kolejíště, které zejména umožní zlepšení obsluhy vlečkového areálu Škoda Auto. Díky elektrizaci a částečnému zdvoukolejnění trati Nymburk – Mladá Boleslav se zlepšují možnosti provážení nákladních vlaků, novostavby trati pak umožní vedení nákladních vlaků mimo žst. Mladá Boleslav hl. n. a ve směru Lysá nad Labem mimo Nymburk. V úseku Turnov – Liberec je dosažena systémová jízdní doba nutná pro zavedení segmentu Sp přímého spojení Mladá Boleslav – Turnov – Liberec, na stávající trati dojde k uvolnění kapacity pro potřeby nákladní dopravy.		
A-001, kap. 4.4	Obrázek	Chybí legenda k obrázku	Bude doplněno.
A-001, kap. 4.5, odst. 1	Varianta C2el doplňuje variantu C1 o částečné zdvoukolejnění úseku Mladá Boleslav město – Loukov u Mnichova Hradiště, přímé propojení trati 070 a 030 mimo vlastní žst. Turnov (tzv. Čtveřinská spojka) a výstavbu nového dvoukolejného úseku Čtveřín – Hodkovice nad Mohelkou. Trať v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec je oproti variantě C1 vedena v odlišné trase s návrhovou rychlostí do 200 km/h. V úseku Praha – Liberec je trať elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz.	Úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec by stačil na 160 Km/hod. díky podélným sklonům (záleží na finanční náročnosti). Úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec musí být invariantní pro C1 a C2el z důvodu možné etapovosti mezi těmito variantami (budování podpovrchových úseků, elektrizace částečná za použití hybridů nebo úplná v celém úseku Praha – Liberec). Porovnat opodstatněnost elektrizace v úseku Všetaty – Mladá Boleslav s úsekem Mladá Boleslav – Liberec z hlediska počtu spojů (intenzita) u varianty C1, resp. C2el oproti A0.	Trasování varianty vychází z Vyhledávací studie VRT/RS5, GPK vyhovuje pro rychlost 230-250 km/h. O sledování dvou geografických variant v úseku Turnov - Liberec rozhodl zadavatel mj. i na základě požadavků Libereckého kraje v rámci připomínkového řízení k 3. a 4. dílčímu odevzdání. Viz bod 5 dopisu KULK 69670/2017 z 19. 9. 2017. Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.
A-001, kap. 4.5	Obrázek	Chybí legenda k obrázku	Bude doplněno.
A-001, kap. 4.6, odst. 2	Navržené úpravy umožňují zvýšení rozsahu osobní dopravy zejména příměstského charakteru v relaci Praha – Všetaty – Mladá Boleslav/ Mělník. Dále jsou zlepšeny podmínky pro konstrukci grafikonu vlakové dopravy dálkových linek R21 a R22 vedených do žst. Mladá Boleslav město. Z hlediska nákladní dopravy jsou zlepšeny podmínky pro provoz v úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město (elektrizace, zlepšení sklonových poměrů) a v úseku Všetaty – Mladá Boleslav hl.	Porovnat opodstatněnost elektrizace v úseku Všetaty – Mladá Boleslav s úsekem Mladá Boleslav – Liberec z hlediska počtu spojů (intenzita) u varianty C1, resp. C2el oproti A0, resp. Ceko. Neřeší problém LK.	Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.

	n. (elektrizace, možnost provedení vlaků délky 740 m). Dále je v prostoru mezi dálnicí D10 a průmyslovou zónou Plazy navrženo nové nákladní kolejiště, které zejména umožní zlepšení obsluhy vlečkového areálu Škoda Auto. Díky elektrizaci a částečnému zdvoukolejnění trati Nymburk – Mladá Boleslav se zlepšují možnosti provážení nákladních vlaků, novostavby trati pak umožní vedení nákladních vlaků mimo žst. Mladá Boleslav hl. n. a ve směru Lysá nad Labem mimo Nymburk.		
A-001, kap. 4.6	Obrázek	Chybí legenda k obrázku	Bude doplněno.
A-001, kap. 4.7, odst. 2	Oproti ostatním variantám bude vynecháním uvedeného úseku dosaženo menších přínosů pro obslužnost Mladé Boleslavi vlaky osobní dopravy (na vřetatské větvi menší úspora jízdní doby, nedosažení systémové jízdní doby, menší úspora počtu náležitosti apod.), v menší míře bude ovlivněno zlepšení podmínek pro nákladní dopravu (potřeba vozidel nezávislé trakce, omezení délky nákladního vlaku, absence elektrizované objížděné trasy za trať Lysá n/L / Nymburk – Mladá Boleslav apod.).	Přidat další variantu, která vychází z varianty Deko a má elektrizovaný úsek Mladá Boleslav město – Turnov v případě hybridních vozidel. Porovnat náklady na elektrizaci v úseku Vřetaty – Mladá Boleslav s úsekem Mladá Boleslav – Turnov z hlediska počtu spojů (intenzita).	Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.
A-001, kap. 4.7	Obrázek	Chybí legenda k obrázku	Bude doplněno.
A-001, kap. 4.8.1, odst. 1	Varianta A1 doplňuje variantu A0 o výstavbu nového jednokolejného úseku Hodkovice nad Mohelkou – odb. Šimonovice a zdvoukolejnění úseku odb. Šimonovice – Liberec. Navrhované úpravy rozšiřují variantu A0 o dosažení systémové jízdní doby v úseku Turnov – Liberec a zavedení segmentu Sp Mladá Boleslav – Turnov – Liberec.	Varianta A1 řeší problém LK (nový úsek Turnov-LB) na rozdíl od varianty A0, které nemá pro LK žádný přínos. Přeprava v úseku Liberec – Turnov: Autobusy: 27 spojů Liberec – Praha, 14 spojů Jablonec n. N. – Praha, 21 spojů Mladá Boleslav – Praha, celkem 62 spojů po 50 sedadlech, tj. 3 tis. cestujících pro linku Liberec – Praha, Železnice: 25 párů železničních spojů Liberec – Turnov – Semily (-Pardubice) (R+Sp+Os).	Varianta A1 není dále hodnocena ani sledována.

A-001, kap. 4.8.2, odst. 1	Varianta B1l doplňuje variantu A1 o výstavbu nového jednokolejného úseku Bezděčín – Mladá Boleslav město. Navržené úpravy rozšiřují variantu A1 o zlepšení možnosti vedení nákladní dopravy se zdrojem a cílem v žst. Mladá Boleslav město (vedení nákladních vlaků mimo žst. Mladá Boleslav hl. n.).	Varianta B1l, resp. A1 řeší problém LK (nový úsek Turnov-LB)	Varianta B1l není dále hodnocena ani sledována.
A-001, kap. 4.8.3, odst. 1	Varianta Bdl je modifikací varianty B1l spočívající ve výstavbě nového dvoukolejného úseku Bezděčín – Mladá Boleslav město zdvoukolejnění úseku Čachovice – Bezděčín a zvýšení rychlosti na 120 km/h. Navržené úpravy rozšiřují variantu A1 o zlepšení možnosti provážení nákladních vlaků na částečně dvoukolejně trati Nymburk – Mladá Boleslav.	Varianta Bdl, resp. A1 řeší problém LK (nový úsek Turnov-LB)	Varianta Bdl není dále hodnocena ani sledována.
A-001, kap. 4.8.4, odst. 1	Varianta C0 je rozšířením varianty A0 o novostavbu dvoukolejně trati Lysá nad Labem – Čachovice, zdvoukolejnění trati Čachovice – Bezděčín a novostavbu dvoukolejně trati Bezděčín – Mladá Boleslav město, včetně elektrizace celé spojnice.	Neřeší problém LK, je možný pouze etapovou předvariantou. Řeší pouze problém mezi Prahou a Mladou Boleslaví.	Varianta C0 není dále hodnocena ani sledována.
A-001, kap. 5.1, odst. 2	Varianta: A0 / C1 / C2el: úsek Turnov – Liberec: --- / 2027–2030 / 2026–2029	rozdělit na 2 úseky: Turnov – Hodkovice n. M., Hodkovice n. M. – Liberec, není ale jasné, zda součástí je i Čtveřinská spojka	Bude upřesněno.
A-001, kap. 5.1, odst. 2	Varianta: Ceko / Deko	V přehledu chybí úsek Turnov – Liberec, kde by mělo být uvedeno „bez realizace“ - viz předcházející text u variant A1 / C1 / C2el Přidat další variantu k variantě Deko rozšířenou o elektrizaci do Turnova, příp. do Liberce za použití hybridní trakce. Varianta by měla řešit problém minimálně dle požadavku LK, tj. na zkrácení doby jízdy dle zadání.	Bude doplněno. Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.
A-001, kap. 5.1, odst. 6	Na základě návrhu byla stanovena investiční náročnost v cenové úrovni 2017 odrážející rozsah vlastního technického řešení. +TABULKA 1	Varianty Ceko a Deko neřeší úsek Mladá Boleslav - Liberec, tj. polovinu trasy. V přepočtu investičních, provozních a celkových nákladů na 1 km jsou varianty Ceko (231 mil. Kč/km) a Deko (336 mil. Kč/km) dražší než varianty C1 (144 mil. Kč/km) (jako předetapa) a C2el (121 mil. Kč/km). Chybí přepočty na 1 km investice	Přepočet na 1 investiční km není uváděn, protože se nejedná o relevantní kritérium – nejsou zohledněny parametry infrastruktury (např. počet kolejí, elektrizace, rekonstrukce vs. novostavba atd.). Úvahy připomínkovatele jsou navíc zavádějící: 1) při zahnutí provozních nákladů (PN) do výpočtu je vždy třeba počítat

		(BP - 130 km, A0 - 95 km, C1 - 154,5 km, C2el - 212 km, Ceko - 112,5 km, Deko - 80,5 km)	<p>s veškerou dotčenou infrastrukturou, tj. i s úseky, které zůstávají ve stavu BP, jelikož PN těchto úseků jsou do celkových PN započítány. Nelze počítat jen úseky s investicí. Uváděné přepočty jsou tedy nesmyslné.</p> <p>2) Nejsou uvažovány správné délky úseků s investicí, zejména varianta C2el. Skutečné měrné investiční náklady jsou následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A0 (96,2 km) - 227,2 mil.Kč/km - C1 (156,2 km) - 309,0 mil.Kč/km - C2el (171,1 km) - 332,1 mil.Kč/km - Ceko (113,2 km) - 327,3 mil.Kč/km - Deko (81,6 km) - 397,7 mil.Kč/km <p>*nejsou zahrnuty úseky s investicí pouze do zabrat</p> <p>Měrné investiční náklady varianty C2el jsou druhé nejvyšší, měrné investiční náklady varianty Deko jsou skutečně nejvyšší. To lze ale vysvětlit faktem, že součástí této varianty jsou zejména úseky novostaveb (Všejsanská spojka, Bezděčinská spojka aj.) a úseky se zdvoukolejněním. Oproti variantě Ceko byl vymečen relativně méně investičně náročný úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. (délka úseku 31,6 km, měrné IN 145,5 mil. Kč / km), kde dochází k rekonstrukci jednokolejné trati s elektrizací převážně ve stávající stopě.</p>
A-001, kap. 5.2, odst. 1	Z hlediska územní průchodnosti jsou popisovány a hodnoceny územní střety ve vztahu k současněmu způsobu využití území. Podkladem pro analýzu územní průchodnosti jsou územní plány. Z hlediska územní průchodnosti se obecně jedná především o střety s územním plánem a ojedinelé se ZUR ČR. Hierarchicky nejzávažnější riziko možných komplikací vedoucí k neschválení varianty, je nesoulad se ZUR ČR. Dále je v několika případech nová stopa železniční trati nebo plánovaná rekonstrukce stávající trati vedena skrze plochy, jejichž funkce nepřísluší železniční dopravě. K nezbytným změnám by tedy muselo dojít v <i>Zásadách pro</i>	Není jasné, zda se jedná o střety v rámci Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů nebo Politiky územního rozvoje ČR. Zhotovitel by si měl ujasnit pojmy a jejich náplň, protože <i>Zásady územního rozvoje ČR</i> neexistují.	Bude opraveno.

	územní rozvoj ČR a v několika územních plánech. Další nejčastěji definované střety zahrnuté v rámci posouzení územní průchodnosti jsou z hlediska životního prostředí – jedná se o narušení lokálních biocenter či biokoridorů. Relevantními technickými postupy jsou řešitelné. Ve třetí řadě jsou zde střety s faktorem sídelní pohody a demolice objektů. Tato skupina je nejužší, přitom neméně důležitá, ne-li v mnoha případech rozhodující.		
A-001, kap. 5.2, odst. 6	Pro úsek tzv. Dalovické spojky hraje z územního hlediska zásadní roli nesoulad se ZÚR ČR. Průchodnost nové stopy železniční trati pak naráží především na přírodní složku.	Není jasné, zda se jedná o nesoulad v rámci Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů nebo Politiky územního rozvoje ČR. Zhotovitel by si měl ujasnit pojmy a jejich náplň, protože Zásady územního rozvoje ČR neexistují.	Bude opraveno.
A-001, kap. 5.2, odst. 8	Průchodnost úseku Turnov – Liberec je z územního hlediska nejproblémovější částí celého projektu, sledováno je devět územních střetů. Hlavní konflikty jsou ohrožení rekreačního objektu a narušení přírodních celků. Nesoulad s územními plány, načež navazuje narušování nepřislušných ploch, a především pak se Zásadami pro místní rozvoj ČR.	Úsek Turnov - Liberec je nutno řešit invariantně pro obě varianty C1 a C2el. Není jasné, zda se jedná se o střety v rámci Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů nebo Politiky územního rozvoje ČR. Zhotovitel by si měl ujasnit pojmy a jejich náplň, protože Zásady územního rozvoje ČR neexistují.	O sledování dvou geografických variant v úseku Turnov - Liberec rozhodl zadavatel mj. i na základě požadavků Libereckého kraje v rámci připomínkového řízení k 3. a 4. dílčímu odevzdání. Viz bod 5 dopisu KULK 69670/2017 z 19. 9. 2017. Bude opraveno.
A-001, kap. 5.2, odst. 11	Součástí zhodnocení jsou mapové výstupy dokládající rezistenci území, viz část B.1, přílohy 201–205. Shrnutí významných střetů u jednotlivých variant je následující.	Z map - část B.1, přílohy 201–205 není zřejmé, kde se níže uvedené střety nacházejí, nejsou ve výkresech znázorněny.	Bude prověřeno.
A-001, kap. 5.3, odst. 4	Na zbylých úsecích Mladá Boleslav – Turnov a Turnov – Liberec jsou navržena opatření pro zajištění systémových jízdních dob. V úseku Mladá Boleslav – Turnov je navržena rekonstrukce trati se zvýšením rychlosti až na hodnotu 120 km/h. V úseku Turnov – Liberec je navržena nová tunelová trasa Hodkovice nad Mohelkou – Šimonovice a zdvoukolejnění úseku Šimonovice – Liberec. Místo zastavení rychlíků a spěšných vlaků je přemístěno z Rychnova u Jablonce nad Nisou do Hodkovic nad Mohelkou včetně přetrasování příslušných autobusových linek	Vedení tratě v úseku Hodkovice n. M. – Liberec musí být shodné ve variantách C1 a C2el - etapovitost - příprava na elektrizaci kompletní nebo částečnou v úseku Mladá Boleslav – Liberec.	O sledování dvou geografických variant v úseku Turnov - Liberec rozhodl zadavatel mj. i na základě požadavků Libereckého kraje v rámci připomínkového řízení k 3. a 4. dílčímu odevzdání. Viz bod 5 dopisu KULK 69670/2017 z 19. 9. 2017.

	obsluhujících Jablonec nad Nisou.		
A-001, kap. 5.3, odst. 5	Z hlediska nákladní dopravy reflektuje varianta C1 potřeby nejvýznamnějšího dopravního přepravce v regionu, závodu Škoda Auto. Nové napojení vlečkového areálu umožňuje přímé vedení nákladních vlaků ve směru Nymburk, příp. Lysá nad Labem mimo prostor vlastních stanic Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav město, navíc po sklonově příznivější trase tzv. Bezděčinské spojky. Nové předávací kolejiště umožňuje také sestavu vlaků délky 740 m. Nových parametrů infrastruktury je využito pro navýšení podílu železniční dopravy při vnitropodnikové dopravě mezi závody Mladá Boleslav a Kvasiny a také při expedici hotových výrobků ve směru Děčín a dále za hranice republiky.	Varianta by mohla být jako alternativa za přetížený železniční přechod Děčín, a to přechody Hrádek nad Nisou, resp. Zawidów.	Konstatování.
A-001, kap. 5.3, odst. 6	Varianta C2el rozšiřuje návrh infrastruktury pro možnost zavedení expresní vrstvy vlaků Praha – Liberec. Kromě elektrizace v celém úseku Praha – Mladá Boleslav – Liberec se jedná o navýšení podílu dvoukolejných úseků nutných pro letmé křižování expresních vlaků s vlaky nižší vrstvy, jejichž poloha je dána převážně taktovými uzly, a zřízení tzv. Čtveřinské spojky. Pro snížení cestovních dob je také navrženo opuštění stávající tratě v prostoru žst. Sychrov a vedení v nové tunelové trase mezi Turnovem a Hodkovicemi nad Mohelkou.	Úsek Čtveřín – Hodkovice n. M. lze řešit následně etapově. Důležitý je hlavně úsek Hodkovice n. M. – Liberec.	Konstatování.
A-001, kap. 5.3, odst. 7	Varianta Ceko byla zkonstruována na základě pracovních výsledků ekonomického hodnocení předchozích variant. Návrh vychází z varianty C1, avšak rozsah infrastrukturních opatření omezuje na oblast s nejvyšším přepravním potenciálem v osobní i nákladní dopravě, tj. na úsek Praha – Mladá Boleslav. V úseku Mladá Boleslav – Turnov je rekonstruována pouze žst. Bakov nad Jizerou za účelem odstranění rychlostního propadu. V úseku je tak dosažena jízdní doba linky R21 umožňující dosažení taktového uzlu X:30 v žst. Mladá	Tato varianta je pro LK neakceptovatelná, protože neřeší zlepšení provozu na území LK dle zadání. Zpracovatel nepřišel s žádnou variantou, která by splnila zadání a byla proveditelná. Porovnání celkových nákladů u této varianty přepočtené na délku řešeného úseku mezi Prahou a Libercem je dražší než varianta C2el.	Konstatování. 1) Přepočet na 1 investiční km není relevantní kritérium – nejsou zohledněny parametry infrastruktury (např. počet kolejí, elektrizace, rekonstrukce vs. novostavba atd.). 2) Máme investiční náklady varianty Ceko jsou třetí nejvyšší. Připomínkovatel pracoval s chybnými délkami úseků s investicí. - A0 (96,2 km) - 227,2 mil.Kč/km - C1 (156,2 km) - 309,0 mil.Kč/km

	Boleslav město a těsného křižování v žst. Turnov v časové poloze L:00, byť se v pravém slova smyslu nejedná o systémovou jízdní dobu. V úseku Turnov – Liberec je zachován stav shodný s variantou bez projektu.		- C2el (171,1 km) - 332,1 mil.Kč/km - Ceko (113,2 km) - 327,3 mil.Kč/km - Deko (81,6 km) - 397,7 mil.Kč/km
A-001, kap. 5.3, odst. 8	Varianta Deko byla zkonstruována na základě pracovních výsledků ekonomického hodnocení varianty Ceko. Návrh vychází právě z varianty Ceko, avšak nezahrnuje projektovou úpravu úseku Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. Z důvodu neelektrizace tohoto úseku nejsou zavedeny přímé vlaky relace Praha – Všetaty – Mladá Boleslav v závislé trakci, které jsou nahrazeny přípojnou linkou Všetaty – Mladá Boleslav město v nezávislé trakci.	Tato varianta je pro LK neakceptovatelná, protože neřeší zlepšení provozu na území LK dle zadání. Zpracovatel nepřišel s žádnou variantou, která by splnila zadání a byla proveditelná. Porovnání celkových nákladů u této varianty přepočtené na délku řešeného úseku mezi Prahou a Libercem je dražší než varianta C2el. Tato varianta na území Stř.K. neřeší ani kvalitní spojení Prahy a Mladé Boleslavi přes Všetaty, řeší pouze spojení Mladé Boleslavi přes Lysou n. L. a dále spojení Neratovic.	Konstatování. 1) Přepočet na 1 investiční km není relevantní kritérium – nejsou zohledněny parametry infrastruktury (např. počet kolejí, elektrizace, rekonstrukce vs. novostavba atd.). 2) Měrné investiční náklady varianty Deko jsou skutečně nejvyšší. To lze ale vysvětlit faktem, že součástí této varianty jsou zejména úseky novostaveb (Všejská spojka, Bezděčinská spojka aj.) a úseky se zdvoukolejněním. - A0 (96,2 km) - 227,2 mil.Kč/km - C1 (156,2 km) - 309,0 mil.Kč/km - C2el (171,1 km) - 332,1 mil.Kč/km - Ceko (113,2 km) - 327,3 mil.Kč/km - Deko (81,6 km) - 397,7 mil.Kč/km Konstatování.
A-001, kap. 5.3, Tabulka 2		Zpracovatel nenavrh pro variantu C1 přírůž Ex spoj vedený přes Turnov se zastávkou v Mladé Boleslavi do Prahy	Vychází z požadavku objednatele dálkové dopravy.
A-001, kap. 5.3, Tabulka 2	Praha hl. n. – Liberec / Sp StřK + Sp LK / 105 min.	Není jasné, zda u varianty C1 jde o Sp spoj StřK k R21 nebo k R43	Je uvažováno spojení R21 (Sp; přes Lysou n. L.) + L21. Informace bude doplněna.
A-001, kap. 5.3, Tabulka 2	Praha hl. n. – Ml. Bol. Město / Sp StřK / 47 min.	Není jasné, zda u varianty C1 jde o Sp spoj StřK k R21 nebo k R43	Je uvažován spoj R21 (Sp; přes Lysou n. L.). Informace bude doplněna.
A-001, kap. 5.3, odst. 10	Nejkratších cestovních dob a nejvyššího počtu spojů ve špičkové hodině je dosahováno ve variantě C2el, což je důsledkem zavedení expresního segmentu dopravy a největšího podílu zdvoukolejnění. Naproti tomu v ostatních Projektových variantách se cestovní doby blíží hodnotám hodinové systémové jízdní doby s pozitivním vlivem zavedení spěšného segmentu na území Středočeského kraje ve variantách C1 a Ceko a na území Libereckého kraje ve variantě C1. Cestovní doby kombinace rychlíků		Chybí připomínka.

	linky R21 a R14 jsou pak negativně ovlivněny křížováním linky R14 v Železném Brodě namísto v Turnově, což však není řešitelné v rámci této studie proveditelnosti.		
A-001, kap. 5.4, odst. 2	Ve všech projektových variantách dochází k výraznějšímu nárůstu počtu cestujících ve vlacích v relaci Praha – Mladá Boleslav (přes Všetaty nebo Milovice v závislosti na typu varianty A nebo C) a v úseku Praha – Neratovice. Zároveň s tím dochází k poklesu počtu cestujících v autobusové dopravě v úseku dálnice D10 Praha – Mladá Boleslav a též částečně v úseku Praha – Neratovice. V úseku Mladá Boleslav – Liberec vykazují výraznější nárůst počtu cestujících ve vlacích pouze varianty C1 a C2el, a to zejména vlivem zavedení přímého vlakového spojení ať už regionálního charakteru ve variantě C1, tak expresního charakteru ve variantě C2el. Uvedené rozdíly jsou zobrazeny na následujícím obrázku (červenou barvou je vyznačen nárůst počtu cestujících, zelenou barvou je vyznačen pokles počtu cestujících).	Úsek Liberec – Turnov: Autobusy: 27 spojů Liberec – Praha, 14 spojů Jablonec n. N. – Praha, 21 spojů Mladá Boleslav – Praha, celkem 62 spojů, při obsazenosti po 45 – 50 sedadlech to je 2,8 tis. cestujících	Konstatování.
A-001, kap. 5.4, obr. 9	Obrázek 9	Chybí legenda	Bude doplněno.
A-001, kap. 5.4, Tabulka 3			Chybí připomínka.
A-001, kap. 5.4, odst. 4/1	Úsek Praha – Neratovice s charakterem pražské příměstské trati vykazuje po odečtení příspěvku cestujících směr Mladá Boleslav přibližně shodné zatížení intenzitou cca 5 000 cest./24 h ve všech projektových variantách. Oproti variantě bez projektu se jedná zhruba o trojnásobné zatížení.	Další bonusem varianty řešící spojení Liberec - Praha je možné spojení Liberec – Hradec Králové (cca 100 min.) a Liberec - Pardubice přes Nymburk po realizaci modernizace železniční tratě Praha – Hradec Králové.	Konstatování.
A-001, kap. 5.4, odst. 4/2	V úseku Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. je počet cestujících v rychlíkové lince (vedené mimo žst. Mladá Boleslav město) ve variantě A0 a C2el v podstatě shodný a nezávislý na hodnotě intervalu – 1 600 cest./24 h, což je oproti variantě bez projektu zhruba dvojnásobné zatížení.	Jak může být stejný A0=4500 a C2el=3100???	Komentář se týká pouze dálkové dopravy. A0=1700 cest./24h a C2el=1500 cest./24h
A-001, kap. 5.4, odst.	Expresní linka Praha – Mladá Boleslav – Liberec ve variantě C2el vykazuje zatížení 3 600 cest./24 h. v	Úsek Liberec – Turnov: Autobusy: 27 spojů Liberec – Praha, 14 spojů Jablonec n. N. –	Konstatování.

4/4	pražské části trasy a 2 700 cest./24 h. v liberecké části trasy. Velice obdobné zatížení je vykazováno ve variantě C1 v úseku Praha – Mladá Boleslav město náhradou kombinací rychlíkové a spěšné linky a též v úseku Mladá Boleslav město – Liberec náhradou přímou spěšnou linkou.	Praha, 21 spojů Mladá Boleslav – Praha, celkem 62 spojů, při obsazenosti po 45 – 50 sedadlech to je 2,8 tis. cestujících	
A-001, kap. 5.4, odst. 5	Vývoj individuální automobilové dopravy je v projektových variantách i ve variantě bez projektu obdobný, přičemž dochází jen k dílčím změnám v jednotlivých projektových variantách, a kopíruje trend vývoje obyvatelstva v řešené oblasti. Zatímco mezi roky 2016 a 2035 dochází k nárůstu automobilové dopravy téměř na celém území, mezi roky 2035 a 2065 se již projevuje úbytek obyvatelstva v některých oblastech (převážně venkovské oblasti Libereckého kraje), kdy i přes pokles počtu obyvatel zůstává intenzita IAD v roce 2065 na srovnatelné hladině jako v roce 2035, a to vzhledem k rostoucímu podílu IAD v celém řešeném území. K hlavnímu nárůstu intenzity dopravy dochází převážně v blízkosti Prahy a na dálnici D10 v relaci Praha – Liberec. V závislosti na navržených úpravách železniční dopravy dochází ve všech projektových variantách k dílčí změně podílu IAD a VHD, a to ve prospěch hromadné dopravy. Z pohledu dopadu na volbu dopravního módu vykazuje varianta C1 nejvyšší přírůstek podílu VHD, jak je zobrazeno na následujícím obrázku.	Jaký je u varianty C1 důvod, že má nejvyšší přírůstek podílu VHD při srovnání jednotlivých variant?	Vliv mají kromě doby jízdy i přestupní vazby. Bude provedena analýza, které cesty převážně tvoří tento přírůstek.
A-001, kap. 5.4, obr. 10	Obrázek 10 2035 C1 / C2el. / Ceko / Deko 48,9 / 49,3 / 49,1 / 49,0 2065 C1 / C2el. / Ceko / Deko 46,1 / 45,8 / 45,8 / 45,6	Jak můžou mít pro rok 2035 varianty C1 a C2el o něco větší podíl na VHD než varianty Ceko a Deko, které řeší polovinu trasy. Jak může mít pro rok 2065 varianty C1 větší podíl VHD než C2el, varianta C2el stejný podíl na VHD jako Ceko, která řeší polovinu trasy, a dále jak může mít varianta Ceko o něco větší podíl VHD oproti variantě Deko, u které se neřeší úsek Mladá Boleslav – Všetaty	Variety C1 a C2el řeší delší trasu, proto mají větší potenciál pro převedení více cest i v Libereckém kraji. V roce 2065 díky klesajícímu trendu počtu obyvatel v Libereckém kraji se snižuje potenciál převedení a proto se varianty C1 a C2el více přibližují k variantě Ceko. Ceko má větší podíl VHD oproti Deko, protože řeší větší území a má větší potenciál pro převedení.

A-001, kap. 5.5, odst. 7	Mezi hlavní přínosy ekonomické analýzy projektu patří zejména přínosy z úspor cestovních dob. Ve variantách typu C jsou dalšími hlavními přínosy úspory výkonu silniční dopravy vyplývající z převedení jak osobní, tak nákladní dopravy ze silniční sítě na železniční. Na výsledky ekonomického analýzy nepříznivě působí zejména výše celkových investičních nákladů a nákladů na provoz osobních vlaků. Pro dosažení nulové čisté současné hodnoty by byl nutný pokles celkových investičních nákladů o 57 % u varianty A0, o 42 % u varianty C1, o 53 % u varianty C2el, o 39 % u varianty Ceko a o 33 % u varianty Deko. Dalším nepříznivým aspektem je relativně dlouhá investiční fáze projektu (celková doba výstavby), během které nejsou čerpány přínosy, přestože ucelené části infrastruktury budou již ve fázi provozu.	Varianty jsou neporovnatelné vzhledem k různé délce rekonstruovaných tratí, jelikož řeší každá jiné relace Ceko a Deko: Praha – Mladá Boleslav, A0: Praha – Turnov a C1 a C2el: Praha – Liberec.	Dle platné metodiky jsou varianty posouzeny metodou CBA, která je založena na porovnání variant s investicí a bez investice (nulová varianta). Celkový dopad projektu = (výnosy projektu – výnosy BP) – (náklady projektu – náklady BP) Různá délka rekonstruovaných tratí není překážkou pro vzájemné srovnání.
A-001, kap. 6.1, Tabulka	Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících a zajištění bezbariérového přístupu: C1 /C2el - část / část.	Varianta C2el. to splňuje na 100 %, řeší celé území. V opačném případě není jasné, proč se úkol nesplní u všech variant.	Úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec přes Rychnov u Jablonce n. N. je ponechán (s výjimkou zabezpečovacího zařízení) ve stavu bez projektu. Z toho důvodu nelze v úseku MB – Liberec mluvit o 100% splnění kritéria.
A-001, kap. 6.1, Tabulka	Zlepšení podmínek pro příměstskou dopravu: C1 /C2el - ano / část.	Varianta C2el. to splňuje na 100 %, řeší celé území. V opačném případě není jasné, proč se úkol nesplní u všech variant.	Ve variantě C2el se upřednostňuje dálkový segment, který obsluhuje méně míst než segment regionální v ostatních variantách. Např. Ex Praha – Liberec vedený přes Lysou nad Labem neobsluhuje Milovice.
A-001, kap. 6.1, odst. 1	Z hlediska naplnění cílů studie vykazují nejlepší výsledky varianty C1 a C2el, vzájemně se lišící přínosem spíše pro regionální dopravu u varianty C1 nebo spíše pro dálkovou dopravu u varianty C2el. Při omezení územní působnosti studie na oblast Praha – Mladá Boleslav vykazuje srovnatelné výsledky také varianta Ceko.	Je možné udělat kompromis mezi C1 a C2el, tj. C1 s Čtveřinskou spojkou s elektrizací Praha – Turnov a Hodkovice n. M. – Liberec za použití hybridů (úsek Hodkovice n. M. – Liberec invariantní pro obě varianty)	Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.
A-001, kap. 6.3, odst. 1	Z výsledků ekonomického hodnocení vyplývá, že ani jedna z posuzovaných variant v dosavadní podobě negeneruje dostatek celospolečenských přínosů. Nejhorších výsledků dosahují	C2el má nejmenší investiční a provozní náklady v přepočtu na 1 investiční km.	1) Přepočet na 1 investiční km není relevantním kritériem – nejsou zohledněny parametry infrastruktury (např. počet kolejí, elektrizace, rekonstrukce vs. novostavba atd.).

	varianty A0 a C2el, a to zejména z důvodu nedostatečných přínosů v případě varianty A0 nebo vysokých investičních nákladů v případě varianty C2el. Zbylé varianty C1, Ceko a Deko dosahují téměř srovnatelných výsledků, z nichž nejlepší vykazuje varianta Deko, a to zejména z důvodu, že se jedná o variantu optimalizovanou s ohledem na vynaložení investičních prostředků v místech generující nejvíce přínosů.		2) Měrné investiční náklady varianty C2el jsou druhé nejvyšší. Připomínkovatel pracoval s chybnými délkami úseků s investicí. - A0 (96,2 km) - 227,2 mil.Kč/km - C1 (156,2 km) - 309,0 mil.Kč/km - C2el (171,1 km) - 332,1 mil.Kč/km - Ceko (113,2 km) - 327,3 mil.Kč/km - Deko (81,6 km) - 397,7 mil.Kč/km
A-001, kap. 6.3, odst. 2	V dalším postupu prací je tedy doporučeno nadále nesledovat varianty A0, C2el a je doporučeno nadále sledovat modifikace variant Ceko a Deko spočívajících v úpravě technického a dopravně-technologického návrhu za účelem nejen zlepšení výsledků ekonomického hodnocení, ale i stanovených cílů projektu. Jako vhodná opatření je možné uvažovat následující úpravy.	Je možné udělat kompromis mezi C1 a C2el, tj. C1 s Čtverínskou spojkou s elektrizací Praha – Turnov a Hodkovice n. M. – Liberec za použití hybridů (úsek Hodkovice n. M. – Liberec invariantní pro obě varianty) Kde je varianta C1, která řeší celý úsek Praha – Liberec.	Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.
A-001, kap. 6.3, odst. 2/1	Revidovat výši investičních nákladů, zejm. takových, které negenerují dostatek přínosů. Může se jednat např. o snížení počtu náhrad železničních přejezdů mimoúrovňovým křížením, omezení výstavby nových zastávek s nízkým přepravním potenciálem, další optimalizace návrhu dopravy apod.	Co dopravní nehody a úmrtí na přejezdech, je zde navržena rychlost 160 km/hod.	Součástí opatření je i pokles přínosů. Nelze započítat zvýšení bezpečnosti na přejezdech.

A-002

Dokument, kap., odst.	text	připomínka	vyporádání
A-002, kap. 2.1		Výčet linek nesouhlasí s linkami uvedenými v A-004 na str. 116-118 a dále v tab. 10 na str. 130.	Bude uvedeno do souladu.
A-002, kap. 2.1.6		Chybí popis odlišností, jako to je uvedeno v předcházejících kapitolách, které se týkají jednotlivých variant.	Bude doplněno.
A-002, kap. 2.2.2	Rozsah nákladní dopravy ve variantách C1, C2el, Ceko a Deko vychází z rozsahu dopravy ve variantě Bez projektu a díky infrastrukturálním opatřením jej navyšuje o 3 páry vlaků denně vnitropodnikové dopravy Mladá Boleslav – Kvasiny a 1 pár vlaků denně se zátěží hotových výrobků v	V textu není zmíněna varianta A0, kdy je vybudována Dalovická spojka a je možné ze zastávky Mladá Boleslav město vyjíždět bezútržkově směrem na Turnov.	Varianta A0 je popsána v kap. 2.2.1.

	relaci Mladá Boleslav – Lysá nad Labem – DE. Dále dochází díky prodloužení normativu vlaků na 740 m oproti 630 m ve variantě Bez projektu k ročnímu poklesu celkového počtu vlaků.		
A-002, kap. 3.1.1	Elektrická lokomotiva řady 380 a sedm přípojných vozů (hmotnost 88 + 385 t, délka 18 + 185 m, vozidlový odpor Rk, rychlostní profil V130, maximální rychlost 200 km/h, cca 450 míst k sezení)	Použití této soupravy není opodstatněné vzhledem k tomu, že v daném intervalu postačí u varianty C2el jednotky elektrické jednotky řady 600 nebo 650, které se dají případně spojovat (možnost kombinace s relací Liberec – Hradec Králové/ Pardubice přes Mladou Boleslav.	Návrh provozního konceptu včetně výhledové vozby vzešel z průběžných pracovních porad s objednateli dopravy.
A-002, kap. 3.1.1, tabulka	<p>Varianta C2el:</p> <p>ExLib Praha – Liberec / 380(+7vz)</p> <p>R21 Praha – Turnov / 2x 600</p>	<p>V případě 12 párů spojů za den stačí max. 1x EJ600 nebo 1x EJ650 pro hodinový takt (nevyužití parametrů u a z velké části infrastruktura na vyšší rychlost než 160 km/h.</p> <p>V případě 15 párů spojů za den stačí max. 1x EJ600 nebo 1x EJ650 pro hodinový takt</p> <p>V tabulce dále chybí linky S35, R22, Ex6, R10, R2 a S2 (uvedeny v kap. 2.1).</p> <p>Dále chybí linky L18, Lxx, R23, S23, S32, S43 (uvedeny v A-004, kap. 4.1.1.1 – 4.1.1.6).</p>	<p>Návrh provozního konceptu včetně výhledové vozby vzešel z průběžných pracovních porad s objednateli dopravy.</p> <p>Relevantní linky budou doplněny.</p>
A-002, kap. 4, odst. 5 a 6	Z hlediska nákladní dopravy reflektuje varianta C1 potřeby nejvýznamnějšího dopravního přepravce v regionu, závodu Škoda Auto. Nové napojení vlečkového areálu umožňuje přímé vedení nákladních vlaků ve směru Nymburk, příp. Lysá nad Labem mimo prostor vlastních stanic Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav město, navíc po sklonově příznivější trase tzv. Bezděčinské spojky. Nové předávací kolejíště umožňuje také sestavu vlaků délky 740 m. Nových parametrů infrastruktury je využito pro navýšení podílu železniční dopravy při vnitropodnikové dopravě mezi závody Mladá Boleslav a Kvasiny a také při expedici hotových výrobků ve směru Děčín a dále za hranice republiky.	Z důvodu vyčerpané kapacity v hraničním přechodu v Děčíně by bylo vhodné porovnat jízdní doby Mladá Boleslav – Drážďany, resp. Mladá Boleslav – Berlín přes Všetaty/Lysou nad Labem/Nymburk s trasou přes Turnov – Liberec – Zittau/Görlitz.	Vzhledem k parametrům trati vedoucích přes Liberec není pravděpodobný velký přesun přeprav na tuto relaci. Navíc je v SP uvažována Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín jako související investice, která řeší kapacitní nedostatky současného stavu.
	Varianta C2el rozšiřuje návrh		

	infrastruktury pro možnost zavedení expresní vrstvy vlaků Praha – Liberec. Kromě elektrizace v celém úseku Praha – Mladá Boleslav – Liberec se jedná o navýšení podílu dvoukolejných úseků nutných pro letné křižování expresních vlaků s vlaky nižší vrstvy, jejichž poloha je dána převážně taktovými uzly, a zřízení tzv. Čtveřinské spojky. Pro snížení cestovních dob je také navrženo opuštění stávající tratě v prostoru žst. Sychrov a vedení v nové tunelové trase mezi Turnovem a Hodkovicemi nad Mohelkou.		
A-002, kap. 4, Tabulka 1	Varianta C1: Praha hl. n. – Liberec / Sp StČK + Sp LK / 105 min. Praha hl. n. – Ml. Bol. Město / Sp StČK / 47 min.	Není jasné, zda jde o Sp StČK + Sp LK k R21 nebo k R43. Není jasné, zda jde o Sp StČK k R21 nebo k R43.	Je uvažováno spojení R21 (Sp; přes Lysou n. L.) + L21. Je uvažován spoj R21 (Sp; přes Lysou n. L.). Informace bude doplněna.

A-003

Dokument, kap., odst.	text	připomínka	vyporádání
A-003, kap. 1.1.24, podkap. NÁSTUPIŠTĚ	V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy koleji. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.	Lze se domnívat, že nástupiště v žst. Luštěnice-Ujezd již bylo na výšku 550 mm realizováno při zkapacitnění tratě.	Bude opraveno.
A-003, kap. 1.1.25, podkap. NÁSTUPIŠTĚ	V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy koleji. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.	Lze se domnívat, že nástupiště v žst. Dobruška již bylo na výšku 550 mm realizováno při zkapacitnění tratě.	Bude opraveno.
A-003, kap. 1.1.26, podkap. NÁSTUPIŠTĚ	V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy koleji. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.	Lze se domnívat, že nástupiště v žst. Milovice již bylo na výšku 550 mm realizováno při elektrizaci tratě.	Bude opraveno.



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Vyporádání připomínek k 8. dílcímu odevzdání 04/2019

Připomínky 8. dílčí odevzdání
Vyporádání připomínek

A-003, kap. 2.2.1, odst. 5	Trať je vedena převážně ve stávající stopě. Výjimku tvoří lokální napřimění trati (popř. zvětšení poloměru směrových oblouků) v úseku km 23,8 – km 24,7, délky 0,9 km, a v úseku km 28,8 – km 29,9, délky 1,1 km. V úseku km 14,2 – km 16,1, délky 1,9 km, dochází k zahloubení trati ve stávající trase z důvodu kolize s ochranným pásmem letiště Praha-Kbely. V zahloubeném úseku je navržen tunel Kbely délky 0,250 km. Podélný sklon dosahuje hodnoty až 20 %. V mezistaničním úseku Neratovice – Všetaty je navržen nový železniční most přes řeku Labe, který je umístěn jižně od stávajícího mostu tak, aby při výstavbě nedošlo k dlouhodobému přerušení železniční dopravy. V prostoru stávající konstrukce, která bude snesena, je výhledově uvažováno s umístěním paralelního mostu pro druhou traťovou kolej.	Součástí projektu bude nový most přes Labe vedle stávajícího, který bude poté snesen a bude sloužit jako rezerva pro 2. kolej. Pro projekt není nutný, a proto by neměl být součástí finančního hodnocení, jelikož se tím řeší budoucí zkapacitnění úseku Praha – Všetaty pro příměstskou dopravu Prahy a Střč K.	V investičních nákladech je uvažován pouze most pro 1 kolej.
A-003, kap. 2.2.1, odst. 6	V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – výh. Skály; žst. Praha-Satalice; žst. Praha-Čakovice; žst. Měšice u Prahy předměstí; žst. Neratovice, a zastávky – Praha-Kbely, Mladoboleslavská; Praha-Kbely, Jilemnická; Praha-Čakovice, Havraňák; Praha-Třeboradice; Hovorčovice; Měšice u Prahy; Zlonín; Kojetice u Prahy; Neratovice sídliště; Tišice. Ve všech železničních stanicích je navržena plná peronizace. Délka nástupních hran ve stanicích i zastávkách bude 200 m. Žst. Měšice u Prahy předměstí je navržena bez nástupišť, obslužnou funkci převezme nová zastávka Měšice u Prahy. Železniční stanice Všetaty je součástí souvisejícího projektu, který bude realizovaný před posuzovanou stavbou.	Ve výřezu žst a zastávek není uvedeno, které jsou současné a které budou nové. Lze se domnívat, že 10 je stávajících a 4 jsou nové dopravní, resp. zastávky. Pro projekt nejsou nové zastávky nutné, a proto by neměly být součástí finančního hodnocení, jelikož se tím řeší v úseku Praha – Všetaty zlepšení příměstské dopravy Prahy a Střč K.	Bude doplněna informace, zda jsou zastávky nové nebo stávající. Nové zastávky se svými náklady i přínosy musí být součástí hodnocení.
A-003, kap. 2.2.4, odst. 2	V celém úseku je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku s případnou úpravou drážního tělesa v místě přeložek trati, popř. z důvodu zvýšení traťové rychlosti a z toho vyplývajících úprav geometrické polohy koleje, dále z důvodu prodloužení staničních kolejí a rekonfigurace kolejí železničních stanic, ale také z důvodu současného	Proč se nebude elektrizovat úsek Veleřiby - Nymburk město jako možná náhradní trasa do Prahy přes Poříčany?	Zálohy pro výlukové stavy nejsou s ohledem na výši IN součástí technického řešení.

	technického stavu železničního svršku a spodku. Je navržena elektrizace celého úseku, s výjimkou úseku Nymburk město – Veleliby.		
A-003, kap. 2.2.4, odst. 3	Návrhová traťová rychlost je 120 km/h, trať je jednokolejná a je vedena převážně ve stávající stopě. V prostoru mimoúrovňového křížení trati Nymburk město – Jičín a Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město je upraveno výškové vedení trati, pro zajištění dostatečného prostoru pro doplnění trakčního vedení.	Proč dodatečný prostor pro doplnění trakčního vedení, když se s elektrizací počítá (a v dalším období nedoplňuje) – viz A-001, kap. 4.4 – 4.7. Trať Veleliby – Nymburk hl. n. podchází trať Veleliby – Nymburk město.	Jinými slovy – aby bylo možné úsek Nymburk hl. n. – Veleliby elektrizovat, je nutné upravit výškové vedení trati. O dalším období text nehovoří.
A-003, kap. 2.2.5, odst. 2 - 4	Součástí úseku je novostavba trati Mladá Boleslav město – odb. Dalovice (Dalovická spojka). V ostatních úsecích je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku s případnou úpravou drážního tělesa v místě přeložek trati nebo zdvoukolejnění, popř. z důvodu zvýšení traťové rychlosti a z toho vyplývajících úprav geometrické polohy koleje, dále z důvodu přidání nebo prodloužení staničních kolejí a rekonfigurace kolejí železničních stanic, ale také z důvodu současného technického stavu železničního svršku a spodku. Ve variantě C2el je navržena elektrizace celého úseku, v ostatních variantách zůstává úsek bez elektrizace. V případě zdvoukolejnění (týká se varianty C2el) je poloha přidávané koleje volena s ohledem na možnosti zastavěného území a konfiguraci terénu. Návrhová traťová rychlost je v úseku Mladá Boleslav město – Mnichovo Hradiště 80-115 km/h a v úseku Mnichovo Hradiště – Turnov 120 km/h. Na výjezdech trati z uzlů Mladá Boleslav a Turnov je rychlost snížena. V úseku Mladá Boleslav město (resp. odb. Krásná louka) – odb. Dalovice je navržena novostavba trati tzv. Dalovická spojka, délky cca 1,0 km. Nová trať se od trasy trati Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město odděluje v prostoru křížení s ulicí Ptácká. Trať je v těchto místech vedena na estakádě, kterou překonává prostor tzv. Krásné louky a následně i řeku Jizeru. Právým	Není jasné, proč nebyly navrženy kompromisní podvarianty mezi C1 a C2el (např. jednokolejný úsek s elektrizací, dvoukolejný bez elektrizace s přípravou na elektrizaci, případně alternativy k předěšlým jednokolejným s výhybnami pro letné křížování bez a s elektrizací).	Podoby projektových variant vzešly z předěšlým fází studie. Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.

	směrovým obloukem se trasa stáčí severním směrem a následně se v prostoru odb. Dalovice sbíhá s trasou trati Mladá Boleslav hl. n. – Turnov. Ve variantě C2el je spojka dvoukolejná, v ostatních variantách jednokolejná s přípravou na zdvoukolejnění. Maximální podélný sklon v úseku dosahuje hodnoty 11 %.		
A-003, kap. 2.2.6, podkap. VARIA NTA C1, odst. 1 – 2	<p>Součástí varianty C1 je novostavba jednokolejné trati Hodkovice nad Mohelkou – odb. Šimonovice v koridoru dle ZÚR Libereckého kraje. V navazujícím úseku odb. Šimonovice – Liberec (mimo) je uvažováno zdvoukolejnění a rekonstrukce koleje včetně železničního spodku s případnou úpravou drážního tělesa v místě přeložek trati nebo zdvoukolejnění, popř. z důvodu zvýšení traťové rychlosti a z toho vyplývajících úprav geometrické polohy koleje, dále z důvodu přidání nebo prodloužení staničních kolejí a rekonfigurace kolejí železničních stanic, ale také z důvodu současného technického stavu železničního svrčku a spodku. Poloha přidávané koleje je volena s ohledem na možnosti zastavěného území a konfiguraci terénu. Celý úsek zůstává bez elektrizace. Podúseky Turnov (mimo) – Hodkovice nad Mohelkou (mimo) a Hodkovice nad Mohelkou (mimo) – odb. Šimonovice jsou ponechány ve stavu BP, s doplněním výstavby vlakového zabezpečovače ETCS.</p> <p>Návrhová traťová rychlost je na novostavbě trati 120 km/h (GPK vyhovuje pro 160 km/h) a v navazujícím rekonstruovaném úseku a přes žst. Hodkovice nad Mohelkou 70-90 km/h.</p>	<p>Na nové trati Hodkovice n. M. – Liberec není žádná žst., takže není důvod k prodlužování staničních kolejí. Pokud se jedná o žst. Hodkovice n. M., tak její umístění nedovoluje jejich prodloužení směrem na Liberec. Dále je nutné zdůraznit, že varianta C1 dle ZÚR LK není pro Město Hodkovice n. M. akceptovatelná. Zpracovatel musí navrhnout jednu jedinou variantu vedení tratě mezi Hodkovicemi n. M. a Liberec, která nebude finančně náročná a která bude proveditelná, čímž bude splněn cíl SP – zkrácení jízdní doby na území LK. Vhodnou variantou je řešení variantou Valbek.</p> <p>Není jasné, o jaký navazující rekonstruovaný úsek se jedná. Nový úsek vychází z žst. Hodkovice n. M. a končí v odb. Šimonovice. Dále pokračuje z odb. Šimonovice do Liberce jako dvoukolejný.</p>	<p>Text bude opraven, informace k ZÚR doplněna.</p> <p>O sledování dvou geografických variant v úseku Turnov - Liberec rozhodl zadavatel mj. i na základě požadavků Libereckého kraje v rámci připomínkového řízení k 3. a 4. dílčímu odevzdání. Viz bod 5 dopisu KULK 69670/2017 z 19. 9. 2017.</p> <p>Rekonstruovaným úsekem je myšlen úsek Šimonovice – Liberec. Formulace bude upravena.</p>

<p>A-003, kap. 2.2.6, podkap. VARIA NTA C2el, odst. 1 – 6</p>	<p>Součástí varianty C2el je soustava jedno i dvoukolejných novostaveb a přeložek trati mezi Loukovem u Mnichova Hradiště resp. Turnovem a Libercem, využívajících ve vybraných úsecích trasu varianty MB2b z Vyhledávací studie VRT/RS5 a ve vybraných úsecích stávající trasování. V případě rekonstrukce ve stávající trase je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku s případnou úpravou drážního tělesa v místě přeložek trati nebo zdvoukolejnění, popř. z důvodu zvýšení traťové rychlosti a z toho vyplývajících úprav geometrické polohy koleje, dále z důvodu přidání nebo prodloužení staničních kolejí a rekonfigurace kolejí železničních stanic, ale také z důvodu současného technického stavu železničního svrhu a spodku. Je navržena elektrizace celého úseku. Podúsek Hodkovice nad Mohelkou (mimo) – Liberec je ponechán ve stavu BP a bez elektrizace, pouze s doplněním výstavby vlakového zabezpečovače ETCS.</p> <p>Návrhová traťová rychlost je na novostavbách trati 200 km/h (GPK vyhovuje pro 230-250 km/h), na výjezdu trati z uzlu Liberec a na spojkách se stávajícími tratěmi je rychlost snížena. V rekonstruovaných úsecích stávající trati je návrhová traťová rychlost 80-100 km/h.</p> <p>V úseku Loukov u Mnichova Hradiště – odb. Čtveřín je navržena novostavba jednokolejné trati tzv. Čtveřínská spojka, délky 6,0 km. Za žst. Loukov u M. H. využívá nová trať koridor stávající trati, zatímco ta je přeložena do nové polohy, po překonání řeky Jizery se trať nestáčí k Příšovicím jako stávající trasa, ale pokračuje dále na sever směrem k Pěncínu. Přes údolí řeky Jizery je trať převedena po estakádě délky 570 m, kterou trasa dále překonává silnici 3. třídy, železniční trať Praha – Turnov (na přeložce) a dálnici D10. Jižně od katastru obce Pěncín se trasa nové trati stáčí k</p>	<p>Vzhledem k investiční náročnosti úseku Turnov – Liberec se jeví jako vhodnější pouze zdvoukolejnění pro letné křižování jako předetapa plného zdvoukolejnění, pokud to bude provozně nezbytné.</p> <p>Úsek Turnov – Liberec by měl být rozdělen na 2 úseky, čímž se dá každá z variant vedení v daném úseku kombinovat s variantami v druhém úseku.</p> <p>Počátek prvního úseku je výhybna Čtveřín, do které je napojena stávající trať Turnov – Sychrov – Hodkovice n. M. a Čtveřínská spojka.</p> <p>Konec prvního úseku a začátek druhého úseku leží na stávající trati Turnov – Sychrov – Hodkovice n. M., a to mezi nadjezdem nad silnicí I/35 a železničním přejezdem přes silnici III/03527 u Jilového u Hodkovic n. M.</p> <p>Konec druhého úseku je v Šimonovicích.</p> <p>Realizace prvního úseku se dá etapizovat vedením po stávající trati s pozdějším vybudováním tunelu Husa v případě, že bude tato stavba finančně obhajitelná (její výhodou je pouze zkrácení tratě o cca 1,5 km oproti stávající trati a zvýšení rychlosti).</p> <p>Druhý úsek musí být invariantní a finančně obhajitelný a pro celý úsek mezi Turnovem a Libercem je stěžejní. Z navrhovaných variant po zvážení veškerých parametrů a podmínek pro její umístění v území se jeví jako nejlepší varianta Valbek, kterou lze ještě částečně modifikovat v prostoru kolem Hodkovic n. M. Varianta Valbek obsahuje pouze 3 ražené tunely délky 750, 500 a 500 m, 1 hloubený tunel (Pilinkov) o délce 380 m, mosty o délkách 240, 240 a 270 m. Poloměry oblouků se pohybují v rozmezí 800 – 1200 m, čímž se dá docílit min.</p>	<p>Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.</p>
---	--	--	--

	<p>severovýchodu (do trasy RS5) a po překonání údolí Čtveřinského potoka se v oblasti Čtveřina sbíhá s trasou železniční trati Jaroměř – Liberec (v odb. Čtveřin). Maximální podélný sklon v úseku dosahuje hodnoty 17 ‰.</p> <p>V úseku km 128,6 – km 133,2 (resp. km 66,1 – km 70,7) je navržena dvoukolejná přeložka trati délky 4,6 km. Součástí přeložky je tunel Husa délky 2,485 km. Od stávající trati se přeložka odpojuje těsně za odb. Čtveřin v oblasti stávající zastávky Doubí u Turnova. Trať se přibližuje k silnici I/35 a po cca jednom kilometru vstupuje do tunelu Husa, kterým podchází stejnojmennou obec. Druhý tunelový portál je umístěn v blízkosti křížení stávající trati se silnicí I/35. Po překonání silnice po novém železničním mostě se trasa přeložky v oblasti Nového Mlýna napojuje na stávající trasování. Podélný sklon na přeložce nepřesahuje hodnotu 12,5 ‰. Trasa přes žst. Sychrov bude opuštěna.</p> <p>V úseku mezi Novým Mlýnem a Mordovou roklí, přes žst. Hodkovice nad Mohelkou, je trať vedena převážně ve stávající stopě. Trať je v tomto úseku zdvoukolejněna, poloha přidávané koleje je volena s ohledem na možnosti zastavěného území a konfiguraci terénu.</p> <p>Nová jednokolejná trať mezi Hodkovicemi nad Mohelkou (resp. oblasti Mordové rokle) a Libercem je vedena ve stopě mimo žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou a žst. Jeřmanice, přičemž stávající trať zůstává zachována pro potřeby regionální a nákladní dopravy. Nový úsek je dlouhý přibližně 8 km (cca km 74,9 – km 82,9), což znamená zkrácení o více než 10 km oproti současné trati. Součástí novostavby je tunel Jeřmanice délky 3770 m. Trasa se odpojuje v prostoru Mordové rokle, estakádou délky 160 m překonává údolí řeky Mohelky, včetně silnice I/35, a vstupuje do tunelu Jeřmanice, který je veden severozápadním směrem souběžně se</p>	<p>rychlost 120 km/h.</p> <p>Vzhledem k najetí finanční obhajitelnosti druhého úseku bude nutné u každé podvarinaty zjistit její vliv na „proveditelnost“ i ve vztahu k celému úseku Mladá Boleslav – Liberec, který není ve variantách Ceko a Deko řešen, přičemž jsou v těchto variantách řešeny problémy příměstské dopravy Střek na úkor LK.</p>	
--	---	--	--

	silnici I/35. Údolí Doubského potoka, včetně dalšího vykřížení s I/35 a dalšími místními komunikacemi, překonává novostavba po estakádě délky 930 m. Následně se trasa napojuje do trasy stávající železniční trati Jaroměř – Liberec a v souběhu pokračují až do samotné žst. Liberec. Podélný sklon na novostavbě dosahuje hodnoty až 30 ‰.		
A-003, kap. 2.3.3, podkap. TUNEL SYCHROV	Stávající jednokolejný tunel Sychrov je zachován ve všech variantách kromě varianty C2el. Nachází se v km 131,140 – km 131,780 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 640 m. Tunel byl postaven roku 1859, roku 2015 byl opraven včetně rekonstrukce ostění tunelu. V rámci projektových variant, ve kterých je tunel zachován, se neuvažuje s úpravou tunelu nad rámec údržby. Se zvýšením rychlosti ani s úpravou geometrické polohy se neuvažuje.	S tím nelze souhlasit a v případě etapizace, kde stávající trať bude předetapou realizace tunel Husa musí být podniknuty kroky vedoucí ke zvýšení rychlosti.	Není pravda.
A-003, kap. 2.3.3, podkap. TUNEL SEDLEJOVIC E	Stávající jednokolejný tunel Sedlejovice je zachován ve všech variantách kromě varianty C2el. Nachází se v km 133,265 – km 133,342 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 77 m. Tunel byl postaven roku 1859, roku 2015 byl opraven včetně rekonstrukce ostění tunelu. V rámci projektových variant, ve kterých je tunel zachován, se neuvažuje s úpravou tunelu nad rámec údržby. Se zvýšením rychlosti ani s úpravou geometrické polohy se neuvažuje.	S tím nelze souhlasit a v případě etapizace, kde stávající trať bude předetapou realizace tunel Husa musí být podniknuty kroky vedoucí ke zvýšení rychlosti.	Není pravda.
A-003, kap. 2.3.3, podkap. TUNEL JAVORNÍK I	Tunel Javorník I je navržen ve variantě C1. Nachází se v km 138,320 – km 139,480 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 1,160 km. Tunel se nachází na novostavbě přeložky tratě, která podchází masiv vrchu Javorník. Tunelový objekt je tvořen jednokolejným tunelem. Tunel je navržen v protisměrných obloucích o poloměrech 3 000 m a 4 000 m. Mocnost nadloží je do 30 m. Vzhledem k délce tunelu je uvažováno s konvenční ražbou (NRTM). V oblasti křížení s místní komunikací v oblasti Skalního údolí je vzhledem k nízkému nadloží uvažováno s hloubeným úsekem délky cca 300 m.	Tunel je z hlediska umístění do území v Hodkovicích n. M. neumístitelný. Jako daleko vhodnější varianta se jeví varianta Valbek, kterou lze ještě částečně modifikovat v prostoru kolem Hodkovic n. M. Varianta Valbek obsahuje pouze 3 ražené tunely délky 750, 500 a 500 m, 1 hloubený tunel (Pilinkov) o délce 380 m. Poloměry oblouků v úseku Hodkovice n. m. – Liberec se pohybují v rozmezí 800 – 1200 m, čímž se dá docílit min. rychlost 120 km/h.	Umístění trasy je v souladu se ZÚR. Podrobnosti technického řešení mohou být řešeny v dalším stupni. Ostatní je konstatováno.

A-003, kap. 2.3.3, podkap. TUNEL JAVORNÍK II	Tunel Javorník II je navržen ve variantě C1. Nachází se v km 141,080 – km 143,800 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 2,720 km. Tunel se nachází na novostavbě přeložky tratě, která podchází masiv vrchu Javorník. Tunelový objekt je tvořen jednokolejným tunelem. Tunel je navržen v protisměrných obloucích o poloměrech 1 200 m a 2 400 m. Mocnost nadloží je do 150 m. Vzhledem k délce tunelu je uvažováno s ražbou plnoprofilovým tunelovacím strojem TBM.	Tunel je z hlediska umístění do území v Hodkovicích n. M. neumístitelný. Jako daleko vhodnější varianta se jeví varianta Valbek, kterou lze ještě částečně modifikovat v prostoru kolem Hodkovic n. M. Varianta Valbek obsahuje pouze 3 ražené tunely délky 750, 500 a 500 m, 1 hloubený tunel (Pilinkov) o délce 380 m. Poloměry oblouků v úseku Hodkovice n. m. – Liberec se pohybují v rozmezí 800 – 1200 m, čímž se dá docílit min. rychlost 120 km/h.	Umístění trasy je v souladu se ZÚR. Podrobnosti technického řešení mohou být řešeny v dalším stupni. Ostatní je konstatováno.
A-003, kap. 2.3.3, podkap. TUNEL HUSA	Tunel Husa je navržen ve variantě C2el. Nachází se v km 69,915 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 2,485 km. Tunel se nachází na novostavbě přeložky tratě, která podchází obec Husa v blízkosti silnice I/35. Tunelový objekt je tvořen dvoukolejným tunelem s osovou vzdáleností kolejí 4 000 mm. Tunel je navržen částečně v oblouku o poloměru 3 000 resp. 3 200 m a částečně v přímě. Mocnost nadloží je do 70 m. Vzhledem k délce tunelu je uvažováno s konvenční ražbou (NRTM). V oblasti křížení s místní komunikací v oblasti Sedlejovice je vzhledem k nízkému nadloží uvažováno s hloubeným úsekem délky cca 50 m.	Tunel Husa je součástí prvního úseku Turnov – Liberec, který se dá etapizovat vedením po stávající trati přes Tunely Sychrov a Sedlejovice s pozdějším vybudováním tunelu Husa v případě, že bude tato stavba finančně obhajitelná (její výhodou je pouze zkrácení tratě o cca 1,5 km oproti stávající trati a zvýšení rychlosti). Proto je nutné na stávající trati přes Sychrov v rámci předetapy realizace tunel Husa podniknout kroky vedoucí ke zvýšení rychlosti.	Není pravda.
A-003, kap. 2.3.3, podkap. TUNEL JEŘMANICE	Tunel Jeřmanice je navržen ve variantě C2el. Nachází se v km 75,355 – km 79,125 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 3,770 km. Tunel se nachází na novostavbě přeložky tratě, která podchází obec Jeřmanice v blízkosti silnice I/35. Tunelový objekt je tvořen jednokolejným tunelem, s přípravou na doplnění druhé koleje v samostatné troubě. Tunel je navržen částečně v oblouku o poloměru 3 200 m a částečně v přímě. Mocnost nadloží je do 100 m. Vzhledem k délce tunelu je uvažováno s ražbou plnoprofilovým tunelovacím strojem TBM.	Tunel je z hlediska umístění do území v Liberci neumístitelný. Jako daleko vhodnější varianta se jeví varianta Valbek, kterou lze ještě částečně modifikovat v prostoru z Hodkovic n. M. na Liberec s touto variantou. Varianta Valbek obsahuje pouze 3 ražené tunely délky 750, 500 a 500 m, (celkem 1.750 m) 1 hloubený tunel (Pilinkov) – možno vynechat v předetapě o délce 380 m. Poloměry oblouků v úseku Hodkovice n. m. – Liberec se pohybují v rozmezí 800 – 1200 m, čímž se dá docílit min. rychlost 120 km/h.	Umístění trasy je v souladu se ZÚR. Podrobnosti technického řešení mohou být řešeny v dalším stupni. Ostatní je konstatováno.

<p>A-003, kap. 2.3.6, podkap. ÚSEK LOUKOV M. H. / TURNOV LIBEREC</p>	<p>Ve variantě C1 dojde v rámci rekonstrukce a přeložek tratě ke zrušení přejezdů P3108, P3109 a P3112 a jejich náhradě mimoúrovňovým křížením. K evakuačním výstupům a k portálům tunelů Javorník I a Javorník II jsou navrženy příjezdové komunikace.</p> <p>Ve variantě C2el dochází ke zrušení trati přes žst. Sychrov a budou zrušeny přejezdy P3099 a P3100. Přejezdy P3097, P3098, P3101 a P3102, nacházející se na rekonstruovaném úseku trati, budou nahrazeny mimoúrovňovými kříženími. K evakuačním výstupům a k portálům tunelů Husa a Jeřmanice jsou navrženy příjezdové komunikace. V místech zrušených přejezdů na opuštěných úsecích tratě budou komunikace rekonstruovány.</p>	<p>V této podkapitole nejsou podrobně rozepsány informace k dotčeným přejezdovým zařízením (o které křížené komunikace se jedná), jako to je u předcházejících úseků (ÚSEK VÝH. SKÁLY – MLADÁ BOLESLAV (MIMO), ÚSEK NYMBURK / LYSÁ NAD LABEM – MLADÁ BOLESLAV (MIMO), ÚZEL MLADÁ BOLESLAV, ÚSEK MLADÁ BOLESLAV (MIMO) – TURNOV).</p> <p>Z „kvality“ textu vyplývá, že tento úsek není důležitý pro celý dokument.</p>	<p>Bude doplněno.</p>
<p>A-003, kap. 2.3.8, podkap. Varianta C2el</p>	<p>Jedná se o předchozí variantu rozšířenou o elektrizaci trati Mladá Boleslav – Liberec, dlouhé po stavbě přeložek 50 km. V této variantě musí být doplněna TT Turnov, kterou současně bude možné využít na napájení části trati Všetaty – Mladá Boleslav a Nymburk / Lysá nad Labem – Mladá Boleslav prostřednictvím SpS Mladá Boleslav. Při výpadku TT Nymburk nebo TT Všetaty pak bude možné tyto tratě napájet celé. Při výpadku TT Turnov bude nutno ověřit energetickými výpočty, zda bude možné napájet celou trať Všetaty – Liberec ze Všetat (85 km), nebo jen po cca žst. Turnov (60 km, před sklonově náročný úsek). Vzhledem k menšímu významu, krátké vzdálenosti a slabému provozu však bude možné i při negativním výsledku výpočtů připustit havarijní nebo výlukové nasazení nezávislé trakce, případně náhradní dopravy po silnici R35 (25 km).</p>	<p>Nejedná se o silnici R35, ale o silnici I. třídy ve čtyřpruhovém směrově odděleném uspořádání jako silnice pro motorová vozidla s označením I/35 – správně již uvedeno jinde.</p>	<p>Bude opraveno.</p>

A-003, kap. 3.1.9, odst. 1 a další	V následujícím textu je uvedeno shrnutí nejzávažnějších střetů z hlediska životního prostředí jednotlivých variant. V tabulkách je zobrazeno jejich pořadí dle přijatelnosti od nejlepší po nejhorší. <u>Shrnutí významných střetů u jednotlivých variant:</u> A0, A1, B1, Bdl, C0, C1, C2el, Ceko, Deko	V dokumentu nejsou popsány varianty A1 (řeší území LK), B1 (neřeší zlepšení), Bdl (neřeší zlepšení), C0 (přeložka Milovice), pokud jsou zde zmiňovány střety z hlediska životního prostředí. Jejich schémata jsou jen v příloze B1-101.	V dokumentu byly řešeny všechny navržené varianty z hlediska životního prostředí
A-003, kap. 3.1.9, Tabulka (str. 100)	Tabulka – varianty A0, A1, B1, Bdl, C0, C1, C2el, Ceko, Deko	V porovnání v počtu střetů je jasné, že varianty, které řeší nejmenší rozsah území, budou nejlepší. Některé varianty řeší pouze území Praha – Mladá Boleslav, jiné Praha – Liberec, což je neporovnatelné a výsledky jsou zavádějící. Nejlépe vyjde varianta, kde se nedělá nic.	Bude prověřeno.
A-003, kap. 4.1.8, podkap. Námrazy, tabulka	Varianta A0 / A1 / B1 / Bdl / C0 / C1 / C2el / Ceko	Chybí varianta Deko.	Bude doplněno.
A-003, kap. 4.1.8, podkap. Povodně, tabulka	Varianta A0 / A1 / B1 / Bdl / C0 / C1 / C2el / Ceko	Chybí varianta Deko.	Bude doplněno.
A-003, kap. 4.1.8, podkap. Silné deště, tabulka	Varianta A0 / A1 / B1 / Bdl / C0 / C1 / C2el / Ceko	Chybí varianta Deko.	Bude doplněno.
A-003, kap. 4.1.8, podkap. Bouřkové jevy, tabulka	Varianta A0 / A1 / B1 / Bdl / C0 / C1 / C2el / Ceko	Chybí varianta Deko.	Bude doplněno.
A-003, kap. 5.1.6, odst. 1	Rekonstruovaný úsek železniční trati mezi Mladou Boleslaví a Turnovem je staničením vymezen mezi 74,5 km až 103,5 km, délka úseku je 29 km. Rekonstruovaná trať vede převážně ve stávajících kolejích, lokálně dochází ke zdvojení trati, ojedinelé stopa vybočuje a napřimuje se. V zásadě zde není z hlediska ZÚR ČR žádné riziko ohrožující územní průchodnost.	Není jasné, zda se jedná o střety v rámci Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů nebo Politiky územního rozvoje ČR. Zhotovitel by si měl ujasnit pojmy a jejich náplň, protože Zásady územního rozvoje ČR neexistují.	Bude opraveno.
A-003, kap. 5.1.7 A-003, kap. 5.1.8 A-003,		Lze se domnívat, že úsek Turnov – Liberec včetně Čtveřinské spojky částečně není v souladu se Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje a také v souladu s územními plány dotčených obcí. Na základě vybraného koridoru budou dány	Části trasy úseku Turnov – Liberec včetně Čtveřinské spojky nejsou v souladu s ÚP. ZÚR je v souladu.

kap. 5.2 A-003, kap. 5.3		územně plánovací dokumentace do souladu s navrženým koridorem.	
A-003, kap. 5.4.1, odst. 2 – 3	Z hlediska územní průchodnosti se obecně jedná především o střety s územním plánem a ojediněle s ZUR ČR. Hierarchicky nejzávažnější riziko možných komplikací vedoucí k neschválení varianty, je nesoulad se ZUR ČR, které se týká varianty 4) a 5). Dále v několika případech je nová stopa železniční trati nebo plánovaná rekonstrukce stávající trati vedena skrze plochy, jejichž funkce nepřísluší železniční dopravě. K nezbytným změnám by tedy muselo dojít v Zásadách pro územní rozvoj ČR a v několika územních plánech.	Není jasné, zda se jedná o střety v rámci Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů nebo Politiky územního rozvoje ČR. Zhotovitel by si měl ujasnit pojmy a jejich náplň, protože Zásady územního rozvoje ČR neexistují. Není jasné co znamená varianta č. 4 a č. 5? Jakmile bude vyhledána trasa koridoru, ta bude následně zanesena do ZUR krajů a dle toho do konkrétních ÚP obcí. Zpracovatel zřejmě nezná problematiku územního plánování.	Text bude přeformulován. Bude opraveno.
A-003, kap. 5.4.1, podkap. 4) ODBOČKA BEZDĚČÍN – MLADÁ BOLESLAV MĚSTO, tabulka	Celkový nesoulad s územními plány všech dotčených obcí a ZUR ČR	Není jasné, zda se jedná o střety v rámci Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů nebo Politiky územního rozvoje ČR. Zhotovitel by si měl ujasnit pojmy a jejich náplň, protože Zásady územního rozvoje ČR neexistují.	Bude opraveno.
A-003, kap. 5.4.1, podkap. 5) ODBOČKA KRÁSNÁ LOUKA – ODBOČKA DALOVICE	Nesoulad s územním plánem i s ZUR ČR	Není jasné, zda se jedná o střety v rámci Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů nebo Politiky územního rozvoje ČR. Zhotovitel by si měl ujasnit pojmy a jejich náplň, protože Zásady územního rozvoje ČR neexistují.	Bude opraveno.
A-003, kap. 5.4.1, podkap. 6) MLADÁ BOLESLAV HL. N. – TURNOV		Není jasné, o kterou z variant C1 a C2el jde. Obě jsou na území LK odlišné.	Bude ujasněno.
A-003, kap. 5.4.1, podkap. 6) MLADÁ BOLESLAV HL. N. – TURNOV, odst. 1	Průchodnost úseku Mladá Boleslav – Trutnov, v délce 29 km vede ve stávajících kolejích, předpokladem je snadná průchodnost, i přesto se zde vyskytují dvě lokality s vysokým rizikem narušení faktoru sídelní pohody. Sídelní pohoda významně ovlivňuje život obyvatel a jejich spokojenost. Výsledek územní průchodnosti je tedy sporný, řešitelný, ale za předpokladu upuštění od estetičnosti (instalace	Jde o Turnov a nikoli Trutnov, jak je uvedeno v textu.	Bude opraveno.

	protlukových stěn) nebo přistoupení k lokálním technickým úpravám.		
A-003, kap. 5.4.1, podkap. 6) MLADÁ BOLESLAV HL. N. – TURNOV		Není jasné, o kterou z variant C1 a C2el jde. Obě jsou na území LK odlišné.	Bude ujasněno.
A-003, kap. 5.4.1, podkap. 7) TURNOV – LIBEREC		Není jasné, o kterou z variant C1 a C2el jde. Obě jsou na území LK odlišné.	Bude ujasněno.
A-003, kap. 5.4.1, podkap. 7) TURNOV – LIBEREC, odst. 1	Průchodnost 20,4 kilometrového úseku je bez mála z územního hlediska nejproblémovější částí celého projektu, sledáno je devět územních střetů. Hlavní konflikty jsou ohrožení rekreačního objektu a narušení přírodních celků. Nesoulad s územními plány, načež navazuje narušování nepřisluzných ploch, a především pak se Zásadami pro místní rozvoj ČR, které jsou ÚP nadřazené. Případná realizace je podmíněná změnou nadřazeného dokumentu ZUR ČR.	Není jasné, zda se jedná o střety v rámci Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů nebo Politiky územního rozvoje ČR. Zhotovitel by si měl ujasnit pojmy a jejich náplň, protože Zásady územního rozvoje ČR neexistují.	Bude opraveno.
A-003, kap. 5.4.1, podkap. 8) PŘISOVICE – ODOBOČKA ČTVERŮN, tabulka	STRET 1) Rezistence území zůstává stabilní bez větších dopadů. Stavbou zasažené území je méně hodnotné, stejně tak rozsah narušení území není vysoký, stavba by ovšem čelila demolice skladového/výrobního objektu a znehodnocení přilehlého pozemku, což může způsobit majetkoprávní potíže. Vliv na výslednou střední rizikovitost a středně vysokou rezistenci má skutečnost, že je oblast navrženého projektu v rámci stávajícího železničního koridoru dle ÚP a také v rámci návrhu železničního koridoru dle ZUR ČR. Střední riziko	Není jasné, zda se jedná o střety v rámci Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů nebo Politiky územního rozvoje ČR. Zhotovitel by si měl ujasnit pojmy a jejich náplň, protože Zásady územního rozvoje ČR neexistují.	Bude opraveno.
A-003, kap. 5.4.2, tabulka	Bodování variant: A0 / A1 / B1 / B1 / C0 / C1 / C2el / Ceko / Deko	Jako bylo konstatováno kap. 5.4.1, podkap. 7) TURNOV – LIBEREC, v tomto úseku je odlišné vedení variant C1 a C2el, avšak pro tento úsek bylo vyhodnoceno 9 střetů ohodnocených celkem 26 body, z toho byly 2 střety závažné a 6 nesouladů s územním plánem. Tyto body byly následně přiděleny kromě obou variant i variantám A1, B1, B1 (střety stejné jako u varianty C1), ačkoli každá varianta (C1 a C2el)	Bude opraveno.

Vyporádání připomínek k 8. dílcímu odevzdání 04/2019



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Připomínky 8. dílčí odevzdání
Vyporádání připomínek

		prochází jiným územím v úseku Hodkovice n. M. – Liberec a nebo v úseku Turnov – Hodkovice n. M. procházejí novým územím (tunel Husa) - varianta C2el nebo procházejí v koridoru stávající tratě - varianty A1, B1, Bdl, C1.	
A-003, kap. 5.4.2, tabulka	Výsledné pořadí od nejméně rizikové varianty → po nejvíce rizikovou variantu	Na základě chybné tabulky byly seřazeny jednotlivé varianty. Zde se porovnávají varianty, které řeší územně koridor Praha Liberec s variantami Praha – Mladá Boleslav, které nesplnily cíl zadání. Je jasné, že na menším území bude méně střetů než na větším území, a tím se hodnotí nehodnotitelné vzhledem k rozsahu hodnoceného území. Pak nejlepší varianta je varianta Bez projektu.	Bude opraveno.

A-004

Dokument, kap., odst.	text	připomínka	vyporádání
A-004, kap. 2.2, Tabulka 1		V tabulce nejsou uvedena sčítací místa na území Libereckého kraje.	Bude doplněno.
A-004, kap. 2.2, odst. 3	Mezi komunikace s nejvyšším růstem celkových intenzit silniční dopravy lze zařadit konkrétně dálnici D10 propojující Prahu, Mladou Boleslav a Liberec, přičemž rostoucí trend se v tomto případě týká prakticky všech úseků. Skupinu dalších komunikací s relativně významným nárůstem zatížení pak tvoří úseky některých silnic I. či II. třídy, které kromě napojení okolních sídel na dálnici D10 zajišťují též další důležité vazby mezi těmito sídly navzájem. Jedná se například o komunikace I/16 (spojení Mělnicka, Mladoboleslavská a Jičínka), I/38 (spojení Kolínska, Nymburska, Mladoboleslavská a Českolipska) či II/272 (vazby v ose Český Brod – Lysá nad Labem – Benátky nad Jizerou).	Chybí zde zmínka o důležité funkci silnice I. třídy (4-pruhová směrově rozdělené silnice jako silnice pro motorová vozidla) I/35.	Bude doplněno.
A-004, kap. 2.2, Graf 1 - 6	Graf 1 – 6 – Vývoj intenzit na jednotlivých úsecích: osobní vozidla nákladní vozidla	Z předešlého vyplývá, že chybí grafy se sčítacími místy na území Libereckého kraje.	Bude doplněno.

	všechna vozidla		
A-004, kap. 2.4.1, Graf 12		Vývoj obyvatel v Praze je rostoucí, stav v r. 2018 je 1 308 632 obyv.	nerozumíme připomínce
A-004, kap. 2.4.2, Graf 13		Vývoj obyvatel ve Středočeském kraji je rostoucí, stav v r. 2018 je 1 396 332 obyv.	nerozumíme připomínce
A-004, kap. 2.4.3, Graf 14		Vývoj obyvatel ve Libereckém kraji je rostoucí, stav v r. 2018 je 442 356 obyv.	nerozumíme připomínce
A-004, kap. 2.4.4, Graf 15		Vývoj obyvatel ve Libereckém kraji je klesající, stav v r. 2018 je 551 021 obyv.	nerozumíme připomínce
A-004, kap. 2.4.4, obr. 11		Dle CSU pro rok 2017: Liberec: 103 979 obyv., roste Jablonec n. N.: 45 771 obyv., bez pohybu Mladá Boleslav: 44 167 obyv., bez pohybu Neratovice: 16 180 obyv., klesá	nerozumíme připomínce
A-004, kap. 2.5, odst. 5	Jednou z nezbytných podmínek rozvoje uvedených metropolitních, regionálních či lokálních center a jejich vzájemných vazeb je další zkvalitňování stávající úrovně dopravní nabídky v rámci vymezených rozvojových os a oblastí, a to zejména s důrazem na zajištění dostatečně atraktivního, rychlého a kapacitního spojení veřejnou dopravou. Vzájemný vztah pražské a liberecké rozvojové oblasti je v tomto ohledu klíčový, a je proto reprezentován rozvojovou osou národního až mezinárodního významu, jejíž existence jednoznačně vyjadřuje potřebnost a důležitost kvalitního dálkového (potažmo meziregionálního) dopravního spojení v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec – Německo/Polsko. K zajištění tohoto spojení právě prostřednictvím železniční dopravy by přitom měl přispět též posuzovaný záměr modernizace trati Praha – Mladá Boleslav – Liberec, jenž je předmětem této studie proveditelnosti.	Zpracovatel by si měl uvědomit, co je cílem studie proveditelnosti a měl najít takové řešení, které to splní. Zadavatel by měl k naplnění cíle směřovat.	Konstatování.

A-004, kap. 2.6.1.1, obrázky 19 a 20	Obrázek 19 – Vývoj počtu cestujících na trati č. 030 v letech 2012–2016 pro jednotlivé roky – víkend Obrázek 20 – Vývoj počtu cestujících na trati č. 030 pro jednotlivé kampaně roku 2016 – všední den	Obrázky jsou prohozené – lze vydedukovat z nadpisu a legendy.	Bude opraveno.
A-004, kap. 2.6.1.10, obrázek 69	Obrázek 69 – Vývoj počtu cestujících na trati č. 074 v letech 2012–2016 pro jednotlivé roky – víkend	Chybí komentář, proč nastal takový přírůstek v r. 2016.	Bude doplněno.
A-004, kap. 2.6.1.11, obrázky 73 – 74	Obrázek 73 – Vývoj počtu cestujících na trati č. 076 v letech 2012–2016 pro jednotlivé roky – všední den Obrázek 74 – Vývoj počtu cestujících na trati č. 076 v letech 2012–2016 pro jednotlivé roky – víkend	Chybí komentář, proč nastal takový přírůstek v r. 2015.	Bude doplněno.
A-004, kap. 3.1, obr. 104	Obrázek 104	V mapce chybí přeložka silnice I/13 MUK Svárov – OK Krásná Studánka. Území by mělo být rozšířeno min. do Frýdlantu a Hrádku n. N. / Zittau, když je součástí mapky i Česká Lípa.	Bude opraveno.
A-004, kap. 3.1.1.1, Traf 035	Jednokolejná neelektrifikovaná trať Železný Brod – Tanvald. V rámci studie je uvažována v celém úseku. Na trati jsou provozovány rychlíky Praha – Tanvald. Na trati jsou provozovány osobní vlaky Turnov – Tanvald a Desná – Železný Brod	Pro upřesnění jde o tyto vlaky: Os Turnov – Tanvald, Os Železný Brod – Tanvald, Os Železný Brod – Desná, Riedlova vila, Os Plavy – Tanvald – Liberec (036), Os Železný Brod – Tanvald – Liberec (036)	Bude doplněno.
A-004, kap. 3.1.1.1, Traf 036	Jednokolejná neelektrifikovaná trať Liberec – Tanvald – Harrachov. V rámci studie je uvažována v úseku Liberec – Desná. Na trati jsou provozovány pouze osobní vlaky (Desná – Železný Brod a Liberec – Harrachov – Szklarska Poręba).	Jedná se pouze o tyto spoje: Os Liberec – Tanvald, Os Liberec – Tanvald – Desná, Riedlova vila, Os Liberec – Tanvald – Harrachov, Os Liberec – Tanvald – Szklarska Poręba, Os Liberec – Tanvald – Plavy (035), Os Liberec – Tanvald – Železný Brod (035)	Bude doplněno.
A-004, kap. 4.1.1., Traf 070	Stará Boleslav (vybrané spoje linek 367, 375, 477, 478)	Ve výčtu chybí žst. Mladá Boleslav hl. n., žst. Stará Boleslav je mimo trať 070, a to na trati 072	Bude doplněno.

odst. 1		<p>kap. 2.1</p> <p>Zhotovitel měl navrhnout takové spojení, které by umožnilo přímý spoj Liberec – Praha přes Turnov bez Čtveřinské spojky.</p>	<p>Takové spojení není v souladu s požadavky objednatelů dálkové dopravy.</p>
A-004, 4.1.1.3 odst. 2	<p>kap. (C1),</p> <p>S variantou A0 jsou shodně vedeny linky Ex6, L18, L4, Lxx, R10, R2, R21 (v úseku Turnov – Tanvald), R23, R43 (Praha – Mělník), S02, S23, S3, S32, S33, S43.</p> <p>L3: Stará Paka – Liberec (10)</p> <p>R21: Praha hl. n. – Mladá Boleslav město (8)</p>	<p>Linky L18, Lxx, R23, S23, S32, S43 neuvedeny v A-002, str. 38-39, R10 a R21 neodpovídá počet spojů variant A0, S02 jako S2 Os Praha Mas. n. – Lysá n. L. – Kolín (A-002, str. 37).</p> <p>V A-002, str. 38 uvedeno 11 párů spojů</p> <p>Chybí 7 spojů R Praha – Lysá n. L. – Mladá Boleslav město – Turnov.</p> <p>Chybí S35 2 páry spojů Os Mladá Boleslav město – Bakov n. J. – Dolní Bousov.</p>	<p>Bude dáno do souladu.</p>
A-004, 4.1.1.3 odst. 2	<p>kap. (C2el),</p> <p>S variantou A0 jsou shodně vedeny linky Ex6, L18, L4, Lxx, R10, R2, R21 (v úseku Turnov – Tanvald), R23, R43 (Praha – Mělník), S02, S23, S3, S32, S33, S43.</p> <p>L3: Stará Paka – Liberec (10)</p> <p>R21: Praha hl. n. – Turnov – Tanvald (16)</p> <p>R22: Nymburk hl. n. – Česká Lipa hl. n. (7)</p>	<p>Pro lepší přehlednost by bylo lepší vše vypsat dle kap. 4.1.1.1 a dát do souladu s přílohou A-002, kap. 2.1</p> <p>Linky L18, Lxx, R23, S23, S32, S43 neuvedeny v A-002, str. 38-39, R10 a R21 neodpovídá počet spojů variant A0, S02 jako S2 Os Praha Mas. n. – Lysá n. L. – Kolín (A-002, str. 37).</p> <p>V A-002, str. 38 uvedeno 11 párů spojů</p> <p>Neodpovídá vedení a počtu párů spojů - viz A-002, str. 39.</p> <p>Neodpovídá vedení, Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav město – Česká Lipa – Rumburk dle A-002, str. 39</p>	<p>Bude dáno do souladu.</p>

		Chybí S35 2 páry spojů Os Mladá Boleslav město – Bakov n. J. – Dolní Bousov.	
A-004, kap. 4.1.1.4 (0BezP), odst. 1	S variantou A0 jsou shodně vedeny linky Ex6, L18 (Plavý – Tanvald), Lxx, R10, R2, R23, S02, S22, S23, S43. L18: Železný Brod – Tanvald (12) L3: Stará Paka – Liberec (10) R21: Praha hl. n. – Turnov – Tanvald (7) R43 Praha hl. n. – Mělník (1), Praha hl. n. – Mladá Boleslav město (1) S3: Praha hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. (12), Praha hl. n. Mělník (16) S32: Lysá nad Labem – Mělník (10) S33: Mělník – Mladá Boleslav město (7),	Pro lepší přehlednost by bylo lepší vše vypsát dle kap. 4.1.1.1 a dát do souladu s přílohou A-002, kap. 2.1 Linky L18, Lxx, R23, S23, S43 neuvedeny v A-002, str. 38-39 Neuvedeny v A-002, str. 35-36 11 párů spojů (viz A-002, str. 35) Chybí 1 pár spojů Sp Mladá Boleslav – Turnov Celkem za R43 3 páry spojů (viz A-002, str. 35) 9 párů spojů (viz A-002, str. 35) Neuvedeny v A-002, str. 35-36 9 párů spojů (viz A-002, str. 35) Chybí S35 2 páry spojů Os Mladá Boleslav město – Bakov n. J. – Dolní Bousov.	Bude dáno do souladu.
A-004, kap. 4.1.1.5 (Ceko), odst. 1	Varianta CEKO představuje variantu typu C se sníženými ekonomickými náklady. S variantou A0 má shodné linkové vedení vlakových linek Ex6, L18, L3, L4, Lxx, R10, R14, R2, R23, S02, S23, S32, S33 a S43. R21: Praha hl. n. – Turnov – Tanvald (7) R22 Nymburk – Česká Lípa (7)	Pro lepší přehlednost by bylo lepší vše vypsát dle kap. 4.1.1.1 a dát do souladu s přílohou A-002, kap. 2.1 Linky L18, Lxx, R23, S23, S32, S43 neuvedeny v A-002, str. 40-41. Chybí 8 párů spojů Sp Praha - Lysá n. L. – Mladá Boleslav město (viz A-002, str. 41). Neodpovídá vedení, Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav město – Česká Lípa – Rumburk dle A-002, str. 41. Chybí S35 2 páry spojů Os Mladá Boleslav město – Bakov n. J. – Dolní Bousov.	Bude dáno do souladu.

<p>A-004, kap. 4.1.1.6 (Deko), odst. 1</p>	<p>Varianta DEKO provozně vychází z varianty CEKO, kde hlavní rozdíl představuje rozdělení některých linek mezi dieselovou a elektrickou trakci ve variantě DEKO. S variantou A0 má varianta DEKO shodné linkové vedení vlakových linek Ex6, L18, L3, L4, Lxx, R10, R14, R2, R23, S02, S23, S32, S33 a S43.</p> <p>R21 Praha – Mladá Boleslav (8)</p> <p>R22 Nymburk – Česká Lípa (7)</p> <p>S33 Mělník – Mladá Boleslav (7)</p>	<p>Pro lepší přehlednost by bylo lepší vše vypsát dle kap. 4.1.1.1 a dát do souladu s přílohou A-002, kap. 2.1</p> <p>Linky L18, Lxx, R23, S23, S32, S43 neuvedeny v A-002, str. 42-43.</p> <p>Uvedeno jako 8 párů spojů Sp Praha – Lysá n. L. – Mladá Boleslav město (viz A-002, str. 42)</p> <p>Neodpovídá vedení, Kolin – Nymburk – Mladá Boleslav město – Česká Lípa – Rumburk dle A-002, str. 42-43.</p> <p>Duplicita a nesoulad, v A0 je 9 párů spojů Mělník – Mladá Boleslav město, 14 párů spojů Mladá Boleslav město – Mladějov (viz výše text (viz i A-002, str. 42)</p> <p>Chybí S35 2 páry spojů Os Mladá Boleslav město – Bakov n. J. – Dolní Bousov.</p>	<p>Bude dáno do souladu.</p>
--	--	--	-------------------------------------

A-004, kap. 4.3, odst. 3	Na následujícím grafu (Graf 34) jsou uvedeny poměry volby dopravního módu mezi individuální automobilovou dopravou a dopravou hromadnou. Zobrazené hodnoty vyjadřují podíl celkového počtu cest mezi oblastmi představujícími obce s rozšířenou působností (ORP) v rámci řešeného území. Z těchto hodnot vyplývá, že mezi rokem 2035 a 2065 dochází k nárůstu podílu IAD. V závislosti na navržených úpravách železniční dopravy dochází ve všech projektových variantách k dílčí změně podílu IAD a VHD, a to ve prospěch hromadné dopravy. Z pohledu dopadu na volbu dopravního módu vykazuje varianta C1 nejvyšší přírůstek podílu VHD.	DŮLEŽITÉ. Nutno dále variantu rozvíjet.	Konstatování.
A-004, kap. 4.3, Graf 34		Z grafu není jasné, z jakého důvodu je podíl VHD/IAD menší u varianty C2 než u varianty C1 v roce 2035 i 2065, jestliže nabídne rychlejší spojení Praha – Liberec oproti variantě C1 v r. 2035 a variantám C1 a C2 v r. 2065.	Bude prověřeno.
A-004, kap. 4.3, odst. 5	Pro účely vyhodnocení zatížení sítě veřejné dopravy v současném stavu (rok 2016) a v časových horizontech 2035 a 2065 jsou v rámci samostatných grafických příloh zpracovány kartogramy celodenního počtu cestujících ve sledovaných systémech VHD (regionální a dálkové vlaky, regionální autobusy) pro jednotlivé varianty. Hodnoty přepravního zatížení jsou v kartogramech znázorněny graficky pomocí barev a tloušťek čar, jež jsou doplněny číselnými popisky s hodnotami zaokrouhlenými na násobky 100 cestujících za 24 hodin.	Není jasné, zda tam jsou i dálkové autobusy, které tvoří důležitou část přepravy mezi Libercem, Mladou Boleslaví a Prahou	i dálkové, bude opraveno
A-004, kap. 4.3, odst. 7	Tabulka 10 ukazuje dopravní výkony v osobokilometrech pro jednotlivé vlakové linky s rozlišením posuzovaných variant. Tabulka ukazuje, že nejvyšší dopravní výkon vykazuje linka S02, která v řešeném území zajišťuje spojení Praha – Nymburk s využitím tratě č. 231, což je ve všech variantách nejzatíženější trať z pohledu počtu cestujících. Mezi další nejzatíženější linky patří linka R10 (Praha hl. n. – Nymburk	DŮLEŽITÉ. Nutno dále variantu C1 a 2e rozvíjet.	Konstatování.

	hl. n. – Hradec Králové hl. n.) a linka S22 (Praha hl. n. – Milovice, respektive Praha hl. n. – Milovice-Boží Dar), které taktéž využívají trať č. 231. Ve variantě C2el patří mezi linky s nejvyšším dopravním výkonem také linka ExLib (Praha – Liberec). Při porovnání celkového dopravního výkonu mezi jednotlivými variantami je patrné, že nejvyšší celkovou hodnotu vykazuje varianta C2el a nejnižší naopak varianta 0BezP, a to v obou modelovaných časových horizontech		
A-004, kap. 4.3, Tabulka 10	ExLib / C1 v r. 2035 a 2065	Není jasné, proč zhotovitel ve variantě C1 nenavrhá přímý spoj vedený úvratí přes Tumulov, čímž by se pozice varianty C1 posílila. Linky L18, Lxx, R23, S23, S32, S43 neuvedeny v A-002, str. 35-43.	Takové spojení není v souladu s požadavky objednatelů dálkové dopravy. Bude uvedeno do souladu.
A-004, kap. 4.3, Tabulka 11	ExLib / C1	Není jasné, proč zhotovitel ve variantě C1 nenavrhá přímý spoj vedený úvratí přes Tumulov, čímž by se pozice varianty C1 posílila. Linky L18, Lxx, R23, S23, S32, S43 neuvedeny v A-002, str. 35-43.	Takové spojení není v souladu s požadavky objednatelů dálkové dopravy. Bude uvedeno do souladu.
A-004, kap. 4.3, obrázek 121 a tabulka 12	Obrázek 121 – Umístění jednotlivých screenlines (řežů) na komunikační síti	Není jasné, k jakému období se údaje vztahují. V předcházejícím textu jsou uvedeny roky 2035 a 2065.	Bude doplněno.
A-004, kap. 4.3, odst. 13	V následující tabulce (Tabulka 13) jsou uvedeny obraty cestujících na nově zřízených zastávkách. Nejvyšší obraty vykazují zastávky Neratovice-sídlíště a Praha-Třeboradice. Všechny zastávky, pokud jsou obsluhovány, vykazují v projektových variantách podobné hodnoty obratu cestujících s výjimkou zastávek Neratovice-sídlíště a Milovice-Boží Dar. Neratovice-sídlíště vykazuje nejvyšší hodnoty obratu ve variantách C1, CEKO a DEKO. Zastávka Milovice-Boží Dar naopak vykazuje nejvyšší hodnoty ve variantě C2el a ve variantách CEKO, C1 a DEKO vykazuje sestupnou tendenci v hodnotách obratu cestujících za 24 hodin.	Pro zlepšení spojení Liberce s Prahou není nutné realizovat zdvoukolejnění Praha – Neratovice, protože přímé vlaky využívají trať 071, kde zdvoukolejnění je nutné, a to včetně všech spojek. Zdvoukolejnění, výstavba nových zastávek a elektrizace v úseku Praha – Všetaty by mělo být řešeno mimo tento projekt. Dále by se měl řešit úsek Mladá Boleslav - Liberec a zhotovitel by měl najít takové řešení, aby splnil cíl zadání.	Konstatování.

A-004, kap. 4.3, Tabulka 14	Tabulka 14 – Obraty cestujících na významných železničních zastávkách [cestující / 24 h] v roce 2065	Není jasné, kam se poděli cestující v zastávce Mladá Boleslav město ve variantě C2el (7 796) oproti variantě C1 (14 247). Proč je tak nízký počet cestujících v Hodkovicích n. M. ve variantě C1 (371) a C2el (797) tak nízký, když je zde přestupní místo na Jablonec nad Nisou. Tzn., že na 12 párů spojů zde přestoupí v průměru 31, resp. 66 cestujících, když jezdí mezi Jabloncem nad Nisou a Prahou 21 autobusových spojů.	bude prověřeno a vysvětleno
A-004, kap. 4.3.1, obr. 122 a 123		Nárůst a úbytek u silniční a železniční infrastruktury by měl být barevně odlišen - 4 barvy (není jasné, kde se jedná o silnici a kde o železnici)	Bude odlišeno.
A-004, kap. 4.3.2, odst. 1, obr. 124 a 125	Při porovnání kartogramů zatížení VHD s variantou Bez projektu je patrné, že ve variantě C1 dochází v hromadné dopravě k přesunu cestujících z autobusové dopravy na železnici. Tento trend je v obou modelovaných horizontech, tj. letech 2035 a 2065, podobný. Nejvyšší pokles počtu cestujících je na autobusových linkách na dálnici D10 mezi Mladou Boleslaví a Prahou. Tento pokles je do určité míry podpořen uvažovanými úpravami linkového vedení autobusové dopravy na tomto úseku (viz kapitola 4.1.1). Nejvyšší nárůst počtu cestujících ve vlacích lze pozorovat na úseku Mladá Boleslav – Lysá nad Labem – Praha. Významný nárůst počtu cestujících ve vlacích je také v úseku Neratovice – Praha a Mladá Boleslav – Turnov – Liberec.	na dálnici D10 mezi Mladou Boleslaví a Prahou a na I/35 Turnov – Liberec v návaznosti na D10, který je větší než mezi Turnovem a Mladou Boleslaví. Nárůst by byl větší, kdyby byl navržen přímý spoj přes Turnov z důvodu absence Čtveřinské spojky.	Bude doplněno. Konstatování.
A-004, kap. 4.3.3, obr. 126 a 127		Nárůst a úbytek u silniční a železniční infrastruktury by měl být barevně odlišen - 4 barvy (není jasné, kde se jedná o silnici a kde o železnici)	Bude odlišeno.
A-004, kap. 4.3.4, obr. 128 a 129		Nárůst a úbytek u silniční a železniční infrastruktury by měl být barevně odlišen - 4 barvy (není jasné, kde se jedná o silnici a kde o železnici)	Bude odlišeno.
A-004, kap. 4.3.5, obr. 130 a 131		Nárůst a úbytek u silniční a železniční infrastruktury by měl být barevně odlišen - 4 barvy (není jasné, kde se jedná o silnici a kde o železnici)	Bude odlišeno.

		a kde o železnici)	
A-004, kap. 4.3.6, odst. 1, obr. 132 a 133	Ve variantě DEKO dochází k nárůstu počtu cestujících ve vlacích hlavně v úseku tratě č. 070 Neratovice – Praha a v úseku Mladá Boleslav – Lysá nad Labem – Praha na tratích č. 231, 232 a 071. Zatímco předchozí varianty vykazovaly nárůst počtu cestujících na úseku tratě č. 070 Všetaty – Mladá Boleslav (nejhůře varianta CEKO), ve variantě DEKO dochází k poklesu počtu cestujících na uvedeném úseku, který je způsoben přestupem ve Všetatech na linkách S3 a R43 spojujících Prahu a Mladou Boleslav. Relace Mladá Boleslav – Turnov – Liberec vykazuje jen minimální nárůsty počtu cestujících ve vlacích oproti variantě bez projektu.	Rozdíl mezi variantami Ceko a Deko v úseku Všetaty – Mladá Boleslav jasně dokumentuje, že vložené finance jsou zbytečné a měly se použít pro úsek Mladá Boleslav – Turnov – Liberec. Dále investice do zdvoukolejnění, nových zastávek a elektrizace se měly překloupit do úseku Mladá Boleslav – Turnov – Liberec (varianta Valbek) Obrázky: Nárůst a úbytek u silniční a železniční infrastruktury by měl být barevně odlišen - 4 barvy (není jasné, kde se jedná o silnici a kde o železnici)	Konstatování. Bude odlišeno.
A-004, kap. 4.3.8, odst. 1 a 2	Potenciál P+R V rámci řešeného území byly vybrány železniční zastávky s možným potenciálem pro vybudování parkovišť typu P+R. V tabulce 16 je uvedeno porovnání cestovních dob automobilové a vlakové dopravy. V obou případech se jedná o cestovní dobu mezi přílehlou oblastí železniční zastávky a cílovou oblastí v centru města. Cestovní doby jsou vybrány z varianty C2el pro rok 2065, která je z hlediska cestovních dob nejvíce příznivá pro vlakovou dopravu. Uvedené cestovní doby automobilové dopravy jsou uvažovány na zatížené síti. Hodnoty uvedené v tabulce 16 ukazují, že z hlediska časové dostupnosti je vždy výhodnější individuální automobilová doprava před dopravou železniční.	Součástí SP by nemělo být financování nových zastávek (výjimka Milovice Boží Dar – jde o novostavbu dlouhého úseku). Vložené finance by se měly použít pro úsek Mladá Boleslav – Turnov – Liberec.	Není pravda.
A-004, kap. 4.3.8, Tabulka 16	Tabulka 16 – Porovnání cestovních dob vlakové a automobilové dopravy ve variantě C2el	Uvedené údaje o jízdních dobách odporují údajům uvedeným v tabulce v A-001 na str. 23. Ve variantě C2el je ExLib z Liberce v Praze 77 min. a rychlík za 126 min. s čekáním v Turnově a Sp za 105 min.	Bude uvedeno do souladu.

A-004, kap. 4.3.8, odst. 3	Ve městech dochází vlivem narůstajícímu počtu aut, případně regulací IAD ke zhoršování možnosti parkování. I přes obtížné parkování ve městech lze předpokládat, že pravidelně dojíždějící budou znát místní podmínky a při volbě cíle, času a způsobu přepravy zvolí jízdu vozidlem v případě, že dokáží zaparkovat v přiměřené době, což je dáno předchozí zkušeností. Navýšení jízdní doby o čas potřebný pro parkování by v takovém případě nevedl k výsledku, který by zajistil lepší časovou dostupnost pro vlakové spojení v porovnání s IAD. Zároveň je nutné brát v úvahu jízdní dobu potřebnou k dojezdu na parkoviště P+R a přestup na vlakovou dopravu.	Volbu mezi IAD a VHD ovlivňují finanční náklady na cestu, cestovní doba, časová flexibilita, možnost místo řízení vykonávat něco jiného, pohodlnost dopravního prostředku - OA, vlak, bus a v případě OA možnost odstavení u cíle nebo při pokračování cesty VHD.	možnost „vykonávat něco jiného“ nelze v rámci SP zohlednit
A-004, kap. 5.1, tabulka 19	Tabulka 19 – Počet nákladních vlaků směřujících z a do Mladé Boleslavi	Z tabulky vyplývá, že vlaky ložené v Auto Škoda přecházejí v Děčíně a Frýdlantě v Čechách shodně 9 vlaků (nejvíce vlaků na hr. přechodu)	Nerozumíme připomínku.
A-004, kap. 5.2.1, tabulka 22	Tabulka 22 – Vývoj počtu nákladních vlaků ve variantě A0 a 0BezP Objem nákladní dopravy pro variantu A0 je uveden v následující tabulce (Tabulka 22), kde jsou barevně zvýrazněny odlišné hodnoty oproti prognóze poptávky po nákladní železniční dopravě	Není jasné, proč jsou uváděny tratě 072 a 231, když nejsou předmětem SP a tím modernizace infrastruktury.	jedná se o návazné tratě
A-004, kap. 5.2.3, odst. 3	Oproti předchozím variantám dochází ve variantě C2el navíc k úspoře cestovních dob a ke zkrácení trasy v relaci Mladá Boleslav – Liberec díky možnosti vést vlaky bez úvratí ve stanici Turnov.	Důležité je, že ve variantě C2el je možné vedení vlaků z Mladé Boleslavi do Liberce v závislé trati.	Bude doplněno.
A-004, kap. 5.2.4, odst. 2	Vlivem nedostatečné kapacity železniční cesty ve variantách Bez projektu a A0 je počet projíždějících vlaků snížen o 3 páry vlaků za den v relaci Mladá Boleslav – Kvasiny a navíc o 1 pár vlaků za den v relaci Mladá Boleslav – Nymburk v porovnání s variantami C1 a C2el, ve kterých je plně uspokojena poptávka po nákladní železniční dopravě dle prognózovaných hodnot. Při úvaze, že jeden vlak je nahrazen 25 nákladními vozidly, dojde ve variantách C k poklesu silniční nákladní dopravy o 150 vozidel v relaci Mladá Boleslav – Kvasiny a o	Zkapacitnění Mladá Boleslav – Nymburk nebylo provedeno tak, aby vyhovovalo plánované kapacitě Škoda Auto a nyní za finance spojení Liberec – Praha se bude tento nedostatek řešit. Elektrizace úseku Mladá Boleslav – Nymburk je logicky řešená SP.	Konstatování.

	50 vozidel v dalších relacích nákladních vozidel z Mladé Boleslavi.		
A-004, kap. 6, odst. 3	Varianty C1 a C2el naproti tomu uvažují s výraznými změnami infrastruktury, které zahrnují kromě zvýšení traťových rychlostí i zvýšení kapacity dopravní cesty a rozsáhlejší elektrifikaci v úseku Praha – Mladá Boleslav (C1) respektive v celém úseku Praha – Liberec (C2el). Varianta C2el navíc zavádí expresní linku Praha – Mladá Boleslav – Liberec. Varianta CEKO zachovává rozvoj železniční infrastruktury v úseku Praha – Mladá Boleslav v rozsahu s předcházejícími variantami C, ale oproti nim šetří investiční náklady na vybudování infrastruktury v úseku Mladá Boleslav – Liberec.	StčK si vyřeší na úkor LK svoje problémy.	Konstatování.
A-004, kap. 6, odst. 5 a 6	Varianta C2el vykazuje výrazný nárůst intenzity cestujících v celé relaci železničního spojení Praha – Liberec, kde oproti předchozím variantám lze zaznamenat i nárůst počtu cestujících v úseku Mladá Boleslav – Turnov – Liberec (nárůst o 80 %), který je srovnatelný s úsekem Praha – Mladá Boleslav. Varianta CEKO vykazuje nejvyšší nárůst intenzity v relaci Praha – Mladá Boleslav, kde jsou vlivem vedení nejvýznamnějších spojů na trase Praha – Lysá nad Labem – Milovice – Mladá Boleslav nejzatíženějšími tratěmi č. 071, 231 a 231. Míra nárůstu v úseku Praha – Mladá Boleslav je srovnatelná s předešlými C variantami. Další významný nárůst lze ve variantě CEKO zaznamenat na úseku Praha – Neratovice, kde lze zaznamenat nárůst počtu cestujících o cca 50 % oproti variantě Bez projektu. V relaci Mladá Boleslav – Liberec dochází jen k částečnému nárůstu počtu cestujících ve vlacích vlivem nižší nabídky oproti předešlým C variantám.	DŮLEŽITÉ Důvodem je, že se neřeší infrastruktura, která by dopravu zrychlila a tím není potřebná kvalitní nabídka, což je logické.	Konstatování.

A-005

Dokument, kap., odst.	text	Připomínka	Vyporádání
-----------------------	------	------------	------------



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Vyporádání připomínek k 8. dílčímu odevzdání 04/2019

Připomínky 8. dílčí odevzdání
Vyporádání připomínek

A-005, kap. 2.1, podkap. Úsek Mladá Boleslav hl. n. – Liberec	Nejvyšší traťová rychlost je: o 100 km/h v úseku Mladá Boleslav hl. n. – Hodkovice nad Mohelkou	Jediný úsek, kde se dá docílit rychlost 100 km /h. je úsek Turnov (výjezd z žst.) - Svijany (oblouk před mostem přes Jizeru)	Konstatování. Traťová rychlost 100 km/h je na 9 úsecích trati s celkovou délkou cca 25 km. Reálná využitelnost některých úseků je věc druhá, nic to ovšem nemění na faktu, že nejvyšší traťová rychlost v úseku Mladá Boleslav hl. n. – Hodkovice nad Mohelkou je 100 km/h.
A-005, kap. 2.1, odst. 2	Do posouzení CBA pak v rámci prvního iteračního kroku vstupuje pět projektových variant a jedna bezprojektová varianta.	Nebyla však nalezena žádná kompromisní varianta, která by řešila cíl projektu, tj. propojení Liberce a Prahy.	Konstatování.
A-005, kap. 3.1.1, odst. 5/11	Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město; 14,687 – 19,950	Není okomentováno, ačkoli se na trati nachází mimoúrovňový přesmyk přes trať 070 a trať dále překonává řeku Jizeru.	Bude doplněno.
A-005, kap. 3.1.2.3	Varianta C2el	Nová kompromisní varianta mezi C1 a C2el za použití hybridních vozidel etapovitě: bez tunelu Husa při použití současné trati přes Sychrov, propojovací úsek mezi nadjezdem přes I/35 a Hodkovicemi n. M., jedna varianta vedení podpovrchové trasy mezi Hodkovicemi n. M. a Libercem dle varianty Valbek vč. případné elektrizace (sklonové náročnější terén). Jinak není nutná elektrizace díky max. navržené rychlosti 120 km/h., které zvládnou motorové jednotky mezi Mladou Boleslaví a Libercem.	Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.
A-005, kap. 3.1.2.4	Varianta Ceko	Varianta na rozdíl od varianty A0 (částečně), C1 nebo C2el nenaplnuje zadání studie.	Dle Zvláštních podmínek pro zpracování studie nemají být všechny projektové varianty nastaveny tak, aby bezvýhradně splnily všechny zadané cíle. Naopak bylo takovéto nastavení variant v předchozí studii IKP označeno za chybu. Zadání klade důraz na posouzení etapovitěho zlepšování infrastruktury. Varianta Ceko, která navíc vznikla již jako optimalizace návrhu původních variant podle výsledků dopravního modelu a ekonomického hodnocení, odpovídá svým rozsahem zadaným variantám „částečně bez projektu“ (1.0 a 2.0). Varianta slouží jako etapa kvalitnějšího spojení Prahy a Liberce a je tedy v tomto smyslu v souladu se zadáním.

Vyporádání připomínek k 8. dílčímu odevzdání 04/2019



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Připomínky 8. dílčí odevzdání
Vyporádání připomínek

A-005, kap. 3.1.2.5	Varianta Deko	Ani tato varianta na rozdíl od varianty A0 (částečně), C1 nebo C2el nenaplní zadání studie.	Dle Zvláštních podmínek pro zpracování studie nemají být všechny projektové varianty nastaveny tak, aby bezvýhradně splnily všechny zadané cíle. Naopak bylo takovéto nastavení variant v předchozí studii IKP označeno za chybu. Zadání klade důraz na posouzení etapovitěho zlepšování infrastruktury. Varianta Deko, která navíc vznikla již jako optimalizace návrhu původních variant podle výsledků dopravního modelu a ekonomického hodnocení, odpovídá svým rozsahem zadaným variantám „částečně bez projektu“ (1.0 a 2.0). Varianta slouží jako etapa kvalitnějšího spojení Prahy a Liberce a je tedy v tomto smyslu v souladu se zadáním.
A-005, kap. 3.2, Tabulka 3	Tabulka 3 – Přehled celkových investičních nákladů v mld. Kč Varianta: BP (0) A0 24,5) C1 (44,5) C2el (52,4) Ceko (34,2) Deko (29,9)	Chybí odkaz na přílohy, jak se k těmto údajům došlo. Varianta A0, která řeší úsek Mladá Boleslav - Turnov, je levnější a má alespoň částečný přínos pro LK na rozdíl do variant Ceko a Deko, které končí v Mladé Boleslavi a zbývající úsek neřeší vůbec.	Bude doplněno.
A-005, kap. 3.2, Tabulka 4	Tabulka 4 – Hodnocení Varianty A0 Soulad varianty s cíli Projektu – bod 3 Plní varianta kritérium potřebnosti? bod 1 bod 3	chybí zde hledisko, zda daná varianta řeší celé spojení mezi Prahou a Libercem a pokud ano, zda v zadané časové dostupnosti. Chybí snížení provozního personálu a v případě náhradou železničních přejezdů za mimoúrovňová křížení úspora času. Dále je možné předpovídat, že dojde k zvýšení intenzity mezi Turnovem a Mladou Boleslaví zvýšením rychlosti na 120 km/h. u dálkových spojů. Když to nestačí, proč se trať zkapacitnila pouze tím, že se prodloužily dopravní pro vykřižování a jedna dopravní se zřídila nově????	Bude doplněno Bude doplněno. Časová úspora je zahrnuta do EH. Informace bude doplněna do tabulky. Není připomínka k tabulce. Možné zapracovat do dopravního modelu nebo technologie. Připomínka se netýká řešené SP.

A-005, kap. 3.2, Tabulka 5	Tabulka 5 – Hodnocení Varianty C1	Chybí zde hledisko, zda daná varianta řeší celé spojení mezi Prahou a Libercem a pokud ano, zda v zadané časové dostupnosti.	Bude doplněno
	Základní důvody k realizaci varianty – bod 7	přínůstek převedené dopravy ze silnice na železnici (Mladá Boleslav – Kvasiny	K přínůstku převedené dopravy dochází i na jiných úsecích. Proto je konstatování obecné.
	Soulad varianty s cíli Projektu bod 3	Chybí snížení provozního personálu a v případě náhradou železničních přejezdů za mimoúrovňová křížení úspora času.	Bude doplněno Časová úspora je zahrnuta do EH. Informace bude doplněna do tabulky.
	Plní varianta kritérium potřebnosti? bod 5	V rámci kompromisní varianty lze použít i hybridní vozidla (možná elektrizace sklonové náročnějšího úseku Hodkovice n. M. - Liberec)	Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.
	Plní varianta kritérium průchodnosti?	Jedná se o úsek Lysá n. L. – Čachovice a dále o modernizaci trati s přeložkami v úseku Čachovice – Bezděčín a dále novostavbu Bezděčín – Mladá Boleslav město a také podpovrchový jednokolejný úsek Hodkovice n. M. – Šimonovice a dvoukolejný úsek Šimonovice – Liberec.	Varianta je posuzována s ohledem na navrhované technické řešení. Z hlediska návrhu je nutné zohlednit novostavbu mezi Lysou a MB. Tento úsek je z hlediska průchodnosti proveditelný.
	Plní varianta kritérium proveditelnosti? bod 3	Jedná se o úsek Lysá n. L. – Čachovice a dále o modernizaci trati s přeložkami v úseku Čachovice – Bezděčín a dále novostavbu Bezděčín – Mladá Boleslav město.	Konstatování.
		Částečně řeší cíl zadání, a to spojení Liberec – Praha na rozdíl od variant A0, Ceko a Deko.	
A-005, kap. 3.2, Tabulka 6	Tabulka 6 – Hodnocení Varianty C2el	Chybí zde hledisko, zda daná varianta řeší celé spojení mezi Prahou a Libercem a pokud ano, zda v zadané časové dostupnosti.	Bude doplněno.
	Základní důvody k realizaci varianty – bod 7	Přínůstek převedené dopravy ze silnice na železnici (Mladá Boleslav – Kvasiny	K přínůstku převedené dopravy dochází i na jiných úsecích. Proto je konstatování obecné.
	Soulad varianty s cíli Projektu		Bude doplněno.

	<p>bod 3</p> <p>Plní varianta kritérium potřebnosti? bod 5</p> <p>Plní varianta kritérium potřebnosti? Bod1</p> <p>Bod 6</p> <p>Plní varianta kritérium průchodnosti? Bod 1</p> <p>Bod 2</p> <p>Plní varianta kritérium proveditelnosti? Bod 2</p>	<p>Chybí snížení provozního personálu a v případě náhradou železničních přejezdů za mimoúrovňová křížení úspora času.</p> <p>V rámci kompromisní varianty lze použít i hybridní vozidla (dieselová a elektrická trakce) (možná elektrizace sklonové náročnějšího úseku Hodkovice n. M. – Liberec)</p> <p>Plní minimálně v převedení autobusových linek Liberec - Praha - viz bod níže (případně i návozem autobusem z Jablonce nad Nisou do Hodkovic nad Mohelkou) na železnici, pokud dosažení z hlediska času je konkurenceschopné.</p> <p>Vzhledem k délce elektrizovaných tratí by měly být převedeny všechny vlaky mezi Prahou a Libercem, kromě přímých vlaků Praha – Tanvald (možné použití hybridních vozidel).</p> <p>Letmé výhybny s přípravou na zdvoukolejnění, aby po vyčerpání kapacity se mohly další úseky zkapacitnit na dvoukolejnou trať - např. Mladá Boleslav – Loukov</p> <p>Jedná se o úsek Lysá n. L. – Čachovice a dále o modernizaci trati s přeložkami v úseku Čachovice - Bezděčín a dále novostavbu Bezděčín – Mladá Boleslav město.</p> <p>V úseku Mladá Boleslav - Liberec je možná částečná elektrizace v úsecích s většinou podélnými sklony-např. Hodkovice n. M. – Šimonovice, resp. Liberec za použití hybridních (diesel-elektrických) jednotek.</p> <p>Jedná se o úsek Lysá n. L. – Čachovice a dále o modernizaci</p>	<p>Casová úspora je zahrnuta do EH. Informace bude doplněna do tabulky.</p> <p>Z rozhodnutí zadavatele nebudou ve studii prověřovány nové varianty zahrnující tratě severně od Mladé Boleslavi.</p> <p>Konstatování.</p> <p>V ekonomickém hodnocení byly zahrnuty vlaky dle podkladů od technologů.</p> <p>Nepatří do připomínek k EH, konstatování.</p> <p>Konstatování.</p> <p>Konstatování. Nesouvisí s EH.</p> <p>Konstatování.</p>
--	--	--	---

	Bod 3	trati s přeložkami v úseku Čachovice - Bezděčín a dále novostavbu Bezděčín – Mladá Boleslav město.	Nepatří do připomínek k EH, konstatování.
	Bod 4	Letné výhybny s přípravou na zdvoukolejnění, aby po vyčerpání kapacity se mohly další úseky zkapacitnit na dvoukolejnou trať - např. Mladá Boleslav – Loukov.	Konstatování.
		V cílovém stavu, pokud to bude opodstatněné.	
A-005, kap. 3.2, Tabulka 7	Tabulka 7 – Hodnocení Varianty Ceko	Chybí zde hledisko, zda daná varianta řeší celé spojení mezi Prahou a Libercem a pokud ano, zda v zadané časové dostupnosti.	Bude doplněno.
	Základní důvody k realizaci varianty – bod 7	přírůstek převedené dopravy ze silnice na železnici (Mladá Boleslav – Kvasiny	K přírůstku převedené dopravy dochází i na jiných úsecích. Proto je konstatování obecné.
	Soulad varianty s cíli Projektu bod 3	Chybí snížení provozního personálu a v případě náhradou železničních přejezdů za mimoúrovňová křížení úspora času.	Bude doplněno. Časová úspora je zahrnuta do EH. Informace bude doplněna do tabulky.
	bod 4	Avšak neřeší úsek z Mladé Boleslavi na sever, což je cílem projektu v rámci zadání.	Takto je varianta definována. Není připomínka k EH.
	bod 5	V úsecích směrem na Čachovice a Všetaty se nic na infrastrukturu nemění, tak že tato varianta přináší stejné výhody (elektrizace) jako by měla mít i varianta C1, kde to však není uvedeno.	Bude doplněno.
	Plní varianta kritérium potřebnosti? bod 3	Pouze mezi Prahou a Mladou Boleslaví, ale nikoli mezi Prahou a Libercem, případně Jabloncem nad Nisou. Zvedne ji daleko nejméně než předešlé varianty kromě varianty A0.	Může být doplněno, že vliv na poptávku nebude příliš velký.
	Plní varianta kritérium průchodnosti? Bod 2	Jedná se o úsek Lysá n. L. – Čachovice a dále o modernizaci trati s přeložkami v úseku Čachovice - Bezděčín a dále novostavbu Bezděčín – Mladá Boleslav město.	Konstatování.

	Plní varianta kritérium proveditelnosti? Bod 1 Bod 3	Jaké jsou ale na 1 km tratě???? Jedná se o úsek Lysá n. L. – Čachovice a dále o modernizaci trati s přeložkami v úseku Čachovice – Bezděčín a dále novostavbu Bezděčín – Mladá Boleslav město. Neřeší zadání spojení Liberec – Praha.	A0 (96,2 km) - 227,2 mil.Kč/km - C1 (156,2 km) - 309,0 mil.Kč/km - C2el (171,1 km) - 332,1 mil.Kč/km - Ceko (113,2 km) - 327,3 mil.Kč/km - Deko (81,6 km) - 397,7 mil.Kč/km Konstatování.
A-005, kap. 3.2, Tabulka 8	Tabulka 8 – Hodnocení Varianty Deko Základní důvody k realizaci varianty – bod 7 Soulad varianty s cíli Projektu bod 3 bod 4 bod 5 Plní varianta kritérium potřebnosti? bod 2 bod 5	Chybí zde hledisko, zda daná varianta řeší celé spojení mezi Prahou a Libercem a pokud ano, zda v zadané časové dostupnosti. přirůstek převedené dopravy ze silnice na železnici (Mladá Boleslav – Kvasiny Chybí snížení provozního personálu a v případě náhradou železničních přejezdů za mimoúrovňová křížení úspora času. Avšak neřeší úsek z Mladé Boleslavi na sever, což je cílem projektu v rámci zadání. V úsecích směrem na Čachovice a Všetaty se nic na infrastrukturu nemění, tak že tato varianta přináší stejné výhody (elektrizace) jako by měla mít i varianta C1, kde to však není uvedeno. Pouze mezi Prahou a Mladou Boleslaví, ale nikoli mezi Prahou a Libercem, případně Jabloncem nad Nisou. Zvedne ji daleko nejméně než předešlé varianty kromě varianty A0. Bude možné pouze pro linku přes Lysou n. L. a v relaci Mladá Boleslav – Nymburk - nejmenší rozsah elektrizace.	Bude doplněno. K přírůstku převedené dopravy dochází i na jiných úsecích. Proto je konstatování obecné. Bude doplněno. Časová úspora je zahrnuta do EH. Informace bude doplněna do tabulky. Konstatování. Není připomínka k EH. Bude doplněno. Může být doplněno, že vliv na poptávku nebude příliš velký. Konstatování.

	<p>Plní varianta kritérium průchodnosti? Bod 2</p> <p>Plní varianta kritérium proveditelnosti? Bod 1</p> <p>Bod 3</p>	<p>Jedná se o úsek Lysá n. L. – Čachovice a dále o modernizaci trati s přeložkami v úseku Čachovice – Bezděčín a dále novostavbu Bezděčín – Mladá Boleslav město.</p> <p>Jaké jsou ale na 1 km tratě????</p> <p>Jedná se o úsek Lysá n. L. – Čachovice a dále o modernizaci trati s přeložkami v úseku Čachovice – Bezděčín a dále novostavbu Bezděčín – Mladá Boleslav město. Neřeší zadání spojení Liberec – Praha.</p>	<p>Popis variant je převzat z ostatních textových zpráv. Konstatování.</p> <p>Viz předchozí připomínka. Může být do tabulky doplněno. Možnost porovnání.</p> <p>Konstatování.</p>
A-005, kap. 3.2, odst. 2	<p>Porovnáním variant můžeme dospět k tomu, že Varianta A0 je navržena jako minimalistická, je nejlevnější, ale nedosahuje požadovaných přínosů, především, co se týče možnosti zvýšení rozsahu nákladní železniční dopravy. Varianta C1 je střední cestou mezi A0 a C2el. Dochází zde k možnosti zvýšení počtu nákladních vlaků a z toho mohou plynout potřebné přínosy, díky většímu rozsahu elektrizace je také možné převést větší množství vlaků do závislé traktce. V této variantě také dochází k budování nové infrastruktury v úseku Lysá nad Labem – Mladá Boleslav.</p>	<p>Není zde zmíněna rekonstrukce úseku Mladá Boleslav – Turnov a novostavbu úseku Hodkovice n. M. – Šimonovice, resp. Liberec, které jsou přínosem pro LK a spojení Praha – Liberec.</p>	<p>Bude doplněno.</p>
A-005, kap. 3.2, odst. 3	<p>Varianta C2el je chápána jako maximalistická a uvažuje s elektrizací celého úseku Praha – Liberec. To zajistí nejvyšší možné převody z nezávislé do závislé traktce. Navíc dochází i ke zkrácení cesty díky přímému spojení Mladá Boleslav – Liberec. Tato varianta vykazuje nejvyšší dopravní výkony. Investičně je ovšem nejdražší.</p>	<p>V přepočtu investičních nákladů na 1 investiční km je nejlevnější a varianty Ceko a Deko nejdražší.</p>	<p>1) Přepočet na 1 investiční km není relevantní kritérium – nejsou zohledněny parametry infrastruktury (např. počet kolejí, elektrizace, rekonstrukce vs. novostavba atd.).</p> <p>2) Máme investiční náklady varianty C2el jsou druhé nejvyšší. Připomínkovatel pracoval s chybnými délkami úseků s investicí.</p> <p>- A0 (96,2 km) - 227,2 mil.Kč/km - C1 (156,2 km) - 309,0 mil.Kč/km - C2el (171,1 km) - 332,1 mil.Kč/km - Ceko (113,2 km) - 327,3 mil.Kč/km - Deko (81,6 km) - 397,7 mil.Kč/km</p>
A-005, kap. 3.2, odst. 4	<p>Varianta Ceko je optimalizací Varianty C1. U této varianty byla snaha snížit investiční náklady, při</p>	<p>Na úkor zadání, a to vypuštěním rekonstruovaných úseků Mladá Boleslav – Turnov a novostavby</p>	<p>Varianta Ceko odpovídá svým rozsahem zadáním variantám „částečně bez projektu“ (1.0 a</p>

	zachování přínosů srovnatelných s Variantou C1.	úseku Hodkovice n. M. – Šimonovice, resp. Liberec. V přepočtu investičních nákladů na 1 investiční km je druhou nejdražší variantou po variantě Deko.	2.0). Varianta slouží jako etapa kvalitnějšího spojení Prahy a Liberce a je tedy v tomto smyslu v souladu se zadáním. 1) Přepočet na 1 investiční km není relevantní kritérium – nejsou zohledněny parametry infrastruktury (např. počet kolejí, elektrifikace, rekonstrukce vs. novostavba atd.). 2) Měrné investiční náklady varianty Ceko jsou třetí nejvyšší. Připomínkovatel pracoval s chybnými délkami úseků s investicí. - A0 (96,2 km) - 227,2 mil.Kč/km - C1 (156,2 km) - 309,0 mil.Kč/km - C2el (171,1 km) - 332,1 mil.Kč/km - Ceko (113,2 km) - 327,3 mil.Kč/km - Deko (81,6 km) - 397,7 mil.Kč/km
A-005, kap. 3.2, odst. 5	Stejně tak i Varianta Deko je totožná s Ceko až na úsek Všetaty – Mladá Boleslav, který bude bez úprav. Varianta vznikla snahou o další snížení investičních nákladů, ale stále by mělo docházet k požadovaným přínosům, co se týče například nákladní dopravy apod.	Na úkor zadání, a to vypuštěním rekonstruovaných úseků Mladá Boleslav – Turnov a novostavby úseku Hodkovice n. M. – Šimonovice, resp. Liberec. V přepočtu investičních nákladů na 1 investiční km je nejdražší variantou.	Varianta Deko odpovídá svým rozsahem zadaným variantám „částečně bez projektu“ (1.0 a 2.0). Varianta slouží jako etapa kvalitnějšího spojení Prahy a Liberce a je tedy v tomto smyslu v souladu se zadáním. 1) Přepočet na 1 investiční km není relevantní kritérium – nejsou zohledněny parametry infrastruktury (např. počet kolejí, elektrifikace, rekonstrukce vs. novostavba atd.). 2) Měrné investiční náklady varianty Deko jsou skutečně nejvyšší. To lze ale vysvětlit faktem, že součástí této varianty jsou zejména úseky novostaveb (Všejská spojka, Bezděčinská spojka aj.) a úseky se zdvoukolejněním. - A0 (96,2 km) - 227,2 mil.Kč/km - C1 (156,2 km) - 309,0 mil.Kč/km - C2el (171,1 km) - 332,1 mil.Kč/km - Ceko (113,2 km) - 327,3 mil.Kč/km - Deko (81,6 km) - 397,7 mil.Kč/km
A-005, kap. 4.1, podkap. Přírůstková metoda	Analýza nákladů a přínosů je založena na srovnání varianty s investicí a varianty bez investice (přírůstková analýza). V současnosti je hodnoceno pět variant s investicí –	Je nutné ještě najít takovou ekonomicky nepřijatelnější variantu, která se maximálně přiblíží cíli zadání. V opačném případě není cíl zadání naplněn.	Konstatování.

	S projektem a jedna varianta Bez projektu		
A-005, kap. 4.1.1.5	Dopravní nabídka je složena z nabídky IAD a VHD. Síť VHD je v jednotlivých variantách odlišná pouze na železnici. V závislosti na variantě se liší počet a časové polohy vlakových spojů. Veškeré linky provozované v jednotlivých variantách je možné podrobněji nalézt v přílohách.	O které přílohy se jedná – výčet???	Bude doplněno.
A-005, kap. 4.1.1.6, odst. 7	V řešeném území jsou do nabídkového dopravního modelu zadány všechny vlakové spoje, autobusové linky a tramvaje, které slouží pro obsluhu v rámci řešeného území. Pro všechny zadání linky autobusů, vlaků i tramvají obsahuje dopravní model podrobné jízdní řády pro průměrný pracovní den (ke dni 1. 12. 2016). Komunikační síť je doplněna o pěší vazby, které fungují v rámci přestupních vazeb.	Vzhledem k termínu odevzdání SP chybí v síti komunikací silnice I/13 v úseku MUK Svárov – OK Krásná Studánka, I/14 Kunratice – OK Rýnovice a dále přefazeni D35 v úseku MUK Ohrázenice – MUK Doubí do silnic I. třídy jako I/35.	V době zpracování dopravního modelu nebyla síť těchto komunikací k dispozici.
A-005, kap. 4.1.1.6, odst. 8	Podrobnější údaje týkající se stávajícího stavu z hlediska dopravy jsou součástí přílohy Přepavní prognózy.	O kterou přílohu se jedná – název???	Bude doplněno.
A-005, kap. 4.1.1.8	Podrobný popis metodiky prognózy a postupu, využití programy apod. jsou obsaženy v příloze Přepavní prognóza.	O kterou přílohu se jedná – název???	Bude doplněno.
A-005, kap. 4.1.1.10	S ohledem na zaměření studie proveditelnosti lze konstatovat, že v projektu je kladen větší důraz na příměstskou dopravu a na dopravu nákladní, hlavně na předpoklad, že by mohlo dojít k přesunu části nákladní dopravy ze silnic na železnici. Tento přesun by mohl vzejít od největšího automobilového výrobce v ČR – tedy automobilky Škoda. Mezi méně významná spojení patří Mladá Boleslav – Vrchlabí, kde je provázen 1 pár vlaků za týden a nepředpokládá se navýšení. Mnohem významnější je spojení Mladá Boleslav – Kvasiny, na této trati se provází 3 páry vlaků za den. V současné době je potenciál růstu limitován železniční infrastrukturou vně i uvnitř mladoboleslavského výrobního areálu. V budoucnosti se předpokládá s navýšením o 2 páry vlaků denně (bez ohledu na modernizaci v rámci této studie). V souvislosti s projektovými variantami by mělo dojít k nárůstu o	Proč není kladen důraz na spojení Liberec a Jablonce n. N. s Prahou a Mladou Boleslaví? To je nesplnění cíle zadání!	Není pravda. Dle Zvláštních podmínek pro zpracování studie nemají být všechny projektové varianty nastaveny tak, aby bezvýhradně splnily všechny zadání cíle. Např. varianty „částečně bez projektu“ (1.0 a 2.0).

	4 – 5 párů vlaků denně. Na relaci Mladá Boleslav – Nymburk je uvažováno o změně modal-splitu nákladní dopravy z 55 % na 65 % ve prospěch železniční dopravy, což odpovídá zhruba 1 páru vlaků, který bude směřovat za hranice ČR.		
A-005, kap. 4.1.2, odst. 1	Finanční analýza je nutnou součástí analýzy nákladů a přínosů. Měla by být provedena z pohledu vlastníka projektu a/nebo provozovatele. Účelem je posouzení finanční udržitelnosti a výpočet ukazatelů finanční návratnosti investičního projektu a kapitálu na základě diskontovaných peněžních toků. Finanční toky jsou diskontovány sazbou 4 %, jak je již zmíněno výše. V případě železničních projektů je za vlastníka projektu považován stát. Pro každý rok hodnocení projektu jsou porovnány finanční toky příslušné Varianty S projektem (A0, C1, C2el, Ceko, Deko) a Varianty Bez projektu. Do finanční analýzy vstupuje diferenční hodnota těchto finančních toků.	Je nutné ještě najít takovou ekonomicky nejvýhodnější variantu, která se maximálně přiblíží cíli zadání. V opačném případě není cíl zadání naplněn.	Konstatování.
A-005, kap. 4.1.2.1, odst. 3	Investiční náklady projektových variant jsou uvedeny v CU 2018. Investiční náklady Varianty „S projektem“ (Varianta A0, C1, C2el, Ceko a Deko) jsou uvedeny v následujících tabulkách v mil. Kč.	Je nutné ještě najít takovou ekonomicky nejvýhodnější variantu, která se maximálně přiblíží cíli zadání. V opačném případě není cíl zadání naplněn. V tabulkách jsou uvedeny IN pro danou variantu. Nejsou zde uvedeny IN přepočtené na 1 investiční km tratě. Pak lze varianty porovnat. V rámci absolutních čísel jsou varianty neporovnatelné, protože každá řeší jiný rozsah území (Deko x C2el)	Konstatování. Přepočet na 1 investiční km není relevantní kritérium – nejsou zohledněny parametry infrastruktury (např. počet kolejí, elektrizace, rekonstrukce vs. novostavba atd.). Dle platné metodiky jsou varianty posouzeny metodou CBA, která je založena na porovnání variant s investicí a bez investice (mlová varianta). Různá délka rekonstruovaných tratí není překážkou pro vzájemné srovnání.
A-005, kap. 4.1.2.3, tabulka 14	Tabulka 14 – Náklady na údržbu a provoz variant železniční infrastruktury	Pro porovnání není jasné, zda varianta BezP má rozsah varianty A0 (po trati 070 Praha – Turnov) nebo varianty C1, resp. C2el (celý rozsah) nebo Ceko nebo Deko. Pro porovnání varianty BezP s náhradnou variantou by měl být rozsah odpovídající řešenému rozsahu tratí (Praha – Mladá Boleslav nebo Praha – Turnov nebo Praha – Liberec) - viz tab. 16 a 17.	Rozsah varianty Bez projektu je uveden v příloze A-003 v kap. 1. Varianta Bez projektu je vždy pouze 1, ve variantách s investicemi pouze do části řešených úseků je pro úseky bez investice uvažováno se stavem shodným s variantou BP.

A-005, kap. 4.1.2.3, odst. 6	Hodnoty nákladů na opravy a údržbu a reinvestice byly změněny oproti původní verzi tabulek a ovlivnily tak nové výsledky finanční a ekonomické analýzy	Je nutné ještě najít takovou ekonomicky nejvýhodnější variantu, která se maximálně přiblíží cíli zadání. V opačném případě není cíl zadání naplněn. V tabulkách jsou uvedeny investiční náklady pro danou variantu. Nejsou zde uvedeny provozní náklady a reinvestice přepočtené na 1 km provozovaných tratí. Pak lze varianty porovnat. V rámci absolutních čísel jsou varianty neporovnatelné, protože každá řeší jiný rozsah území (Deko x C2el).	Konstatování. Přepočet na 1 investiční km není relevantní kritérium – nejsou zohledněny parametry infrastruktury (např. počet kolejí, elektrizace, rekonstrukce vs. novostavba atd.). Dle platné metodiky jsou varianty posouzeny metodou CBA, která je založena na porovnání variant s investicí a bez investice (mlová varianta). Různá délka rekonstruovaných tratí není překážkou pro vzájemné srovnání.
A-005, kap. 4.1.2.3, tabulka 15	Tabulka 15 – Náklady na údržbu a provoz Varianty Ceko a Deko	Pro porovnání není jasné, zda varianta BP má rozsah varianty A0 (po trati 070 PH-TU) nebo varianty C1, resp. C2el (celý rozsah) nebo Ceko nebo Deko. Pro porovnání varianty BP s návrhovou variantou by měl být rozsah odpovídající řešenému rozsahu tratí (Praha – Mladá Boleslav nebo Praha – Turnov nebo Praha – Liberec) – viz tab. 16 a 17	Rozsah varianty Bez projektu je uveden v příloze A-003 v kap. 1. Varianta Bez projektu je vždy pouze 1, ve variantách s investicemi pouze do části řešených úseků je pro úseky bez investice uvažováno se stavem shodným s variantou BP.
A-005, kap. 4.1.2.3, tabulka 16	Tabulka 16 – Provozní náklady silniční infrastruktury A0, C1, C2el	Proč není C1 oproti C2el větší, ačkoli mají stejný rozsah Praha – Liberec, ale liší se přímými spoji Praha – Liberec. Tím se převede více OA na železnici. Není jasné, jaký rozsah má varianta BezP pro porovnání s variantami A0, C1 a C2el (Praha – Liberec pro C1 a C2el nebo jen Praha – Turnov pro A0).	Var. C1 převádí nepatrně více cestujících. Kromě přímého spojení mají vliv i další kritéria, jako např. přestupní vazby. Bude provedena analýza, proč má var. C2el nižší převedenou dopravu. Rozsah varianty Bez projektu je uveden v příloze A-003 v kap. 1. Varianta Bez projektu je vždy pouze 1, ve variantách s investicemi pouze do části řešených úseků je pro úseky bez investice uvažováno se stavem shodným s variantou BP.
A-005, kap. 4.1.2.3, tabulka 17	Tabulka 17 – Provozní náklady silniční infrastruktury Ceko a Deko	Není jasné, jaký rozsah má varianta BP pro porovnání s variantami Ceko a Deko, resp. zbývajícím A0, C1 a C2el (Praha – Liberec nebo jen Praha – Mladá Boleslav nebo jiný rozsah).	Rozsah varianty Bez projektu je uveden v příloze A-003 v kap. 1. Varianta Bez projektu je vždy pouze 1, ve variantách s investicemi pouze do části řešených úseků je pro úseky bez investice uvažováno se stavem shodným s variantou BP.
A-005, kap. 4.1.2.4		Opět není jasné, o jaký rozsah pro porovnání se jedná.	Rozsah odpovídá studií řešeným tratím. Ve variantách s investicemi pouze do části řešených úseků je pro úseky bez investice uvažováno se stavem

			shodným s variantou BP.
A-005, kap. 4.1.2.4, tabulka 18	Porovnání hodnot: Přínos BP-Ceko / Přínos BP-Deko	Výpočty v tabulce jsou uvedeny chybně – znaménka +/-.	Bude opraveno.
A-005, kap. 4.1.2.4, odst. 2	Lze konstatovat, že pro všechny varianty, až na Variantu Deko dochází k úspoře mzdových nákladů. Dochází totiž k nahrazení pozice moderní technikou. Jedná se především o pozici výpravčího, kde dochází k redukci počtu zaměstnanců především u Varianty C1 a C2el (z cca 120 na nulu) a A0 (z cca 120 na 30), u Varianty Ceko z 120 na 56 a u Deko je počet snížen ze 120 na 70. U některých pozic zaměstnanci naopak přibývají – např. dozorcí provozu. Ti se ve Variantě Bez projektu vůbec nevyskytují. Ve Variantě A0 je jich po uvedení do provozu cca 27, pro Varianty C1 a C2el dokonce 38. Varianta Ceko a Deko disponuje od roku 2034 cca 27 a 22 dozoremi provozu.	Zhotovitel ještě chybu utvrzuje v textu.	Bude prověřeno.
A-005, kap. 4.1.2.5, odst. 3	Pro všechny varianty dochází ke zvýšení příjmů, kromě nákladní dopravy Varianty A0. Tato ztráta je způsobena především úbytkem vlk v projektové variantě. Příjmy z nákladní dopravy jsou jinak u všech variant velmi vyrovnané. Největší příjmy plynou z Varianty Ceko (1,3 mld. Kč), následuje Varianta C1 a C2el s přibližně stejným přínosem (cca 1,1 mld. Kč) a Varianta Deko s přínosem 0,9 mld. Kč. Nejméně zisků vykazuje Varianta A0 – cca 0,5 mld. Kč. U této varianty nedochází k tak výrazným změnám vlk a vlaků. Příjmy Varianty Ceko jsou vyšší oproti Variantě C2el kvůli ceně za vlk některých vlaků a také existenci vlaku R43, který ve Variantě C2el vůbec nejezdí, protože je úsek Praha – Všetaty – Mladá Boleslav obsluhován rychlíkem R21 a není potřeba zavádět linku R43.	Rozdíly mezi C2el a Ceko je následující (páry spojů): V C2el je navíc 12 párů spojů ExLB Praha – Liberec, 10 párů spojů L21 Sp Liberec – Semily, 15 párů spojů R21 R Praha – Mladá Boleslav – Turnov a 5 párů spojů R21 Sp Turnov – Tanvald, které v Ceko nejsou. V Ceko je navíc 15 párů spojů Sp Praha – Všetaty – Mladá Boleslav město, 7 párů spojů R21 Praha – Mladá Boleslav město – Turnov a 8 párů spojů R21 Sp Praha – Mladá Boleslav město, které v C2el nejsou. Z toho se lze domnívat, že příjmy budou u varianty C2el vyšší za vlk než u varianty Ceko. Viz A-002, str.35-43.	Konstatování.
A-005, kap. 4.1.2.7, tabulky 20 – 24	Tabulka 20 – Zůstatková hodnota pro Variantu A0 Tabulka 21 – Zůstatková hodnota pro Variantu C1 Tabulka 22 – Zůstatková hodnota pro Variantu C2el Tabulka 23 – Zůstatková hodnota	Startovací čára by měla být stejná pro všechny varianty vzhledem k době výstavby. „menší varianty“ mají oproti „větším variantám“ hendikep v delší době výstavby, a proto nemohou mít příjmy.	Základní délka hodnotícího období je 30 let. Toto období zahrnuje jak investiční tak provozní fázi projektu. U většího rozsahu infrastruktury s investicí musí logicky investiční období trvat déle. Rozdíl daný různou „startovací čarou“, resp.

	pro Variantu Ceko Tabulka 24 – Zůstatková hodnota pro Variantu Deko		pokračující přínosy po skončení hodnotícího období, řeší zůstatková hodnota. Tímto způsobem je metodikou nastavena CBA.
A-005, kap. 4.1.2.8, odst. 1	Výsledkem finanční analýzy je finanční čistá současná hodnota (FNPV) a finanční vnitřní výnosové procento (FRR). Tyto dvě hodnoty porovnávají investiční a provozní náklady k příjmům a udávají, do jaké míry jsou příjmy projektu schopny pokryt investice a provoz.	Chybné údaje v příjmech - viz str. 45 a dále A-002, kap. 2.1, str. 35-43	Bude prověřeno a uvedeno do souladu.
A-005, kap. 4.1.3.3, odst. 2/2/2	snížení nákladů na přepravu zboží či osob, tj.: - úspora nákladů na provoz vozidel	díky zrychlení přepravy je možné lepší denní využití vozidel.	Oběhovost vozidel je ve studii, i ve vztahu k provozním nákladům, řešena.
A-005, kap. 4.1.3.4, odst. 3	Dále je nutné sestavit parametry jednotlivých vlaků, kde je potřeba zadat: • typ vozidla, • počet vozidel daného typu v sestavovaném vlaku, • pořizovací náklady vozidla, • forma pořízení – splátky/odpisy, • poměr nákladů na údržbu a opravy v procentech.	Na lince ExLib je navrženo 12 párů vlaků (380+7vozů), což je zbytečně předimenzované, stačí EL600 nebo EL650. Není pak jasné, zda zbytečně není počítáno s touto variantou.	Návrh provozního konceptu včetně výhledové vozby vzešel z průběžných pracovních porad s objednateli dopravy.
A-005, kap. 4.1.3.4, odst. 5/2	Pro výpočet parametrů jízdy vlaků je nutné určit: - trakci (elektrická střídavá, elektrická stejnosměrná, hybridní, motorová);	O možnosti použití hybridního vozidla není zmínka, ačkoli by se uplatnilo.	Konstatování.
A-005, kap. 4.1.3.4, odst. 5/2	Následně byly zadány druhy profesí, které obsluhují konkrétní vlak a jejich počet.	Na lince ExLib je navrženo 12 párů vlaků (380+7vozů), což je zbytečně předimenzované, stačí EL600 nebo EL650. Není pak jasné, zda zbytečně není počítáno s touto variantou. Tomu asi neodpovídá obsazení personálem.	Návrh provozního konceptu včetně výhledové vozby vzešel z průběžných pracovních porad s objednateli dopravy.
A-005, kap. 4.1.3.4, tabulka 30	Tabulka 30 – Náklady na provoz vlaků	Na lince ExLib je navrženo 12 párů vlaků (380+7vozů), což je zbytečně předimenzované, stačí EL600 nebo EL650. Není pak jasné, zda zbytečně není počítáno s touto variantou. Tomu asi neodpovídá obsazení personálem.	Návrh provozního konceptu včetně výhledové vozby vzešel z průběžných pracovních porad s objednateli dopravy.
A-005, kap. 4.1.3.4, odst. 9	Náklady na provoz vlaků osobní dopravy jsou nejnižší pro Variantu Bez projektu, což je způsobeno především menším počtem vlaků v bezprojektové variantě, ale také levnějšími sazbami za vlčhod a vlakokm oproti projektovým variantám. Nejmenší náklady vznikají pro Variantu A0 a C2el.	Není pravda. Ve variantě A0 je provozována linka R21 - 7 párů spojů R Praha – Mladá Boleslav – Turnov a 1 pár spojů Sp Mladá Boleslav – Turnov. Ve variantě C2el je provozována linka R21 – 15 párů spojů R.	Konstatování.

	<p>Nízké náklady Varianty C2el jsou způsobeny především rozdílnou cenou za vlkm nebo vlkhod u C2el. Jedná se například o vlak R21Sp na trase Praha – Mladá Boleslav, který ve Variantě C2el vůbec není provozován, místo něj je provozován vlak na trase Turnov – Tanvald, jehož cena je daleko nižší. Dále není v C2el provozována linka R43 (Praha – Všetaty – Mladá Boleslav), který je v řešené variantě zastoupen vlakem R21 a není proto třeba zavádět další linku. Díky elektrizaci úseku Mladá Boleslav – Turnov je navíc možné značně snížit cenu za vlkm linky S30. Nejvíce nákladné jsou Varianty C1 (6.8 mld. Kč) a Ceko (6.0 mld. Kč). Varianta Deko vykazuje náklady v hodnotě cca 4.7 mld. Kč. V rámci nákladní dopravy dochází pro všechny varianty k úspoře provozních nákladů vlaků, i přesto, že rostou výkony nákladní dopravy. Rozdíl v cenách jednotlivých vlaků není tak výrazný jako u osobní dopravy. Největších úspor je dosahováno u Variant Ceko, C1 a C2el (cca 0.4 mld. Kč), následuje Varianta Deko s úsporou asi 0.3 mld. Kč a nejmenších úspor dosahuje Varianta A0 (0.2 mld. Kč). U provozních nákladů osobních dopravy tedy nedochází k úsporám realizací projektu, ale naopak k navýšení nákladů za provoz vlaků. Jak je již zmíněno výše, vlkm a vlkhod vychází z hodnot pouze pro vlaky, u kterých dochází k nějaké změně a nejsou tedy počítány celkové dopravní výkony veškerých vlaků.</p>	<p>Praha – Mladá Boleslav – Turnov a dále 5 párů spojů Sp Turnov – Tanvald.</p> <p>Na základě výše uvedeného není jisté, zda uvedené výpočty jsou správné.</p>	
A-005, kap. 4.1.3.4, tabulka 31	Tabulka 31 – Náklady na provoz vlaků Varianta Ceko a Deko	<p>Není jasné navýšení u varianty Ceko (Náklady na provoz vlaků – os) od roku 2040.</p> <p>V porovnání není jasné proč varianta Ceko je dražší než varianta Deko – rozsah trati dané varianty je Praha – Mladá Boleslav, ve variantě Ceko elektrizace Všetaty – Mladá Boleslav - není okomentováno.</p>	Bude opraveno – chyba kopírování v tabulkách. Hodnoty se v roce 2040 nemění.
A-005, kap. 4.1.3.4, tabulka 31	Tabulka 32 – Provozní náklady silničních vozidel 2035 /C2el - Náklady na provoz vlaků - os	<p>Není jasné, proč je varianta E2el dražší než C1, když jsou přímé vlaky Praha – Liberec, čímž se generuje další přechod ze silnice na železnici. Náklady by se měli</p>	Ve variantě C2el je rozsah převedené dopravy ze silnice na železnici menší než u varianty C1, tudíž jsou PN vozidel vyšší.

		smižovat i u dalších variant převedením osob ze silnice na železnici min. v úseku Praha – Mladá Boleslav.	
A-005, kap. 4.1.3.4, odst. 12	Vozokm jsou převzaty z dopravního modelu a je brána v úvahu veškerá silniční doprava – VHD a IAD. Nákladní doprava je vyjádřena pouze pomocí úspor – záporné částky. Dochází totiž k převedení nákladní silniční dopravy na železnici, a to se v ekonomickém hodnocení projeví jako úspory. V CBA tabulkách jsou tato čísla proto vždy uvedena u Varianty Bez projektu. K převedení nákladní dopravy nedochází ve Variantě A0, protože nedochází k dostatečnému zkapacitnění železniční infrastruktury, aby bylo možné provázet větší množství vlaků. Přínosy silniční nákladní dopravy se liší pouze podle roku zprovoznění dané varianty.	Jak je možné, že u osobní dopravy nejsou úspory v převedení osob ze silnice na železnici (BUS, IAD v relaci Liberec – Praha)	Bude prověřeno – varianta A0?
A-005, kap. 4.1.3.5, tabulka 34	Tabulka 34 – Úspory z cestovních dob	Jak je možné, že varianta C1 vychází lépe než varianta C2el, ve které existuje přímý spoj Liberec – Praha, časové úspory vzhledem k elektrizaci celé sítě a zkrácení vzdálenosti mezi Turnovem a Libercem větší.	Doplňme podrobnější popis nákladů a přínosů časových úspor.
A-005, kap. 4.1.3.5, tabulka 35	Tabulka 35 – Časové úspory Varianta Ceko a Deko	Jak je možné, že varianta Ceko vychází hůře než varianta Deko u převedené dopravy, která nepokrývá úsek Všetaty – Mladá Boleslav (úsek BezP).	Bude prověřeno.
A-005, kap. 4.1.3.5, odst. 3 a 4	K největším časovým úsporám pro stávající železniční dopravu dochází u Varianty C1 a Ceko. Jedná se o zkrácení cestovních dob stávajících cestujících. Nejmenší časové úspory má pochopitelně Varianta A0, kde nedochází k tak rozsáhlé modernizaci trati, aby se výsledek projevil výrazně na cestovních dobách. Indukovaná doprava je nejvyšší pro Varianty C1, Ceko a Deko. V těchto variantách dojde k zataktivnění železničního spojení natolik, že se potenciální cestující rozhodnou pro jeho používání.	Jak je možné, že varianta Ceko vychází hůře než varianta Deko u převedené dopravy, která nepokrývá úsek Všetaty – Mladá Boleslav (úsek BezP).	Bude prověřeno.
A-005, kap. 4.1.3.5, odst. 5	Převedení cestujících ze silnice na železnici (z IAD a BUS) jsou přibližně vyrovnání pro všechny projektové varianty, kromě A0, která není dostatečně atraktivní, aby přesvědčila uživatele aut nebo	Není jasné, co je zkratka „TUV“. Jedná se snad o těžká nákladní vozidla?	Ano.

	<p>autobusů k užívání železnice. Naopak zde dochází k převedení cestujících z BUS do IAD. Z celkového počtu cestujících se jedná přibližně o 35.5 % cestujících. Dochází ovšem k převedení cestujících z autobusů na železnici, kterých je 64.5 % z celkového počtu cestujících. V rámci převedené dopravy je také zahrnuta nákladní doprava, převedená ze silniční nákladní na železniční. Tato převedená doprava se ve Variantě A0 nevyskytuje. U Variant C1 i C2el již dochází k převedení dopravy ze silnice na železnici. Pro Variantu C1 přechází z IAD na železnici cca 40.9 % cestujících a z BUS 59.1 % cestujících z celkového počtu. Dochází i k převedení nákladní dopravy z TUV na železnici, a to pro stejné množství čistých tunokilometrů pro Varianty C1, C2el, Ceko a Deko. Hodnoty se liší pouze dle roku uvedení do provozu. Podíl převedených cestujících z IAD u Varianty C2el je 38,8 % z celkového počtu. Převedených cestujících z autobusu je tedy 61,2 %. Pro Varianty Ceko je uvažováno s 39,1 % převedených cestujících z IAD a pro Deko je to 37,4 %. Zbytek přechází z BUS. Dochází i k převedení nákladní dopravy z TUV na železnici, a to pro stejné množství čistých tunokilometrů jako pro Varianty C1 a C2el.</p>		
<p>A-005, kap. 4.1.3.6, tabulka 36</p>	<p>Tabulka 36 – Poměr závislé a nezávislé trakce v osobní dopravě</p> <p>BP: nezávislá trakce 85.72 % závislá trakce 14.28 %</p> <p>C2el nezávislá trakce 52.37 %</p>	<p>Není jasné, zda se bere základ porovnání všechny dotčené úseky tratí pro všechny varianty či nikoli - viz porovnání varianty Deko x C2el.</p> <p>Jak může být ve variantě BezP podíl závislé trakce 14%, když žádná trať kromě Lysá n. L. – Milovice není elektrizovaná? Jaké území tedy pokrývá 100 %. Praha – Mladá Boleslav nebo Praha – Liberec???</p> <p>Jak může být ve variantě C2el podíl závislé trakce jen 47% a ve variantě Deko dokonce 57%, když všechny tratě ve variantě C2el mezi Liberec a Prahou jsou</p>	<p>Bylo upraveno.</p> <p>Podíl vychází z celého řešeného území dopravním modelem.</p>

	závislá trakce 47.63 % Deko nezávislá trakce 42.38 % závislá trakce 57.62 %	elektrizované a úsek mezi Libercem a Turnovem využívají nezávislé linky Liberec – Semily a Liberec – Pardubice a dále mezi Kolinem (Nymburkem) a Bakovem n. J. nezávislá linka Kolin – Rumburk???? Ostatní linky jsou k síti připojeny, ale neprocházejí sítí (S33, Ex6, R10, R2, S2 a S22). Jak může být ve variantě C2el podíl závislé trakce jen 47% a ve variantě Deko dokonce 57%, když všechny tratě v C2el mezi Libercem a Prahou jsou elektrizované a úsek mezi Libercem a Turnovem využívají nezávislé linky Liberec – Semily a Liberec – Pardubice a dále mezi Kolinem (Nymburkem) a Bakovem n. J. nezávislá linka Kolin-Rumburk???? Ostatní linky jsou k síti připojeny, ale neprocházejí sítí (S33, Ex6, R10, R2, S2 a S22).	
A-005, kap. 4.1.3.6, tabulka 37	Tabulka 37 – Poměr závislé a nezávislé trakce v nákladní dopravě C1/C2el/Ceko nezávislá trakce 12.50 % závislá trakce 87.50 %	U nezávislé trakce jde zřejmě o vlaky ve směru na Liberec U závislé trakce jde zřejmě o vlaky ve směru na Nymburk nebo na Děčín přes Lysou nad Labem. Není však jasné, proč je stejný podíl trakcí stejný u C2el s dalšími variantami, a to C1 a Ceko, které mají menší rozsah elektrizace.	Bude aktualizováno a opraveno.
A-005, kap. 4.1.3.7, tabulka 39	Tabulka 39 – Rušení přejezdů v jednotlivých variantách	V tabulce nejsou uvedeny všechny železniční přejezdy - viz A-003. kap. 2.3.6., str. 61 – 66: Úsek Mladá Boleslav – Turnov: P2714, Úsek Nymburk – Mladá Boleslav: P2921, P2223, PP2924, P2927 Mladá Boleslav: P4637 Turnov – Liberec (C2el): P3097, P3100, P3101	VEH jsou uvažovány pouze výbrané přejezdy s významnými intenzitami silničních vozidel.

		<p>Dále nejsou uvedeny tyto přejezdy:</p> <p>Úsek Praha – Mladá Boleslav: P2666, P2671, P2684, P2685</p> <p>Mladá Boleslav – Turnov: P2701 (C2el), P2709 (C2el) P2711, P2517, P2518, P2722,</p> <p>Úsek Nymburk – Mladá Boleslav: P2787, P2792, P2793, PP2794, P2795, P2797, P2798, P2799, P2801, P2802</p> <p>Není jasné, zda jsou chybějící přejezdy zohledněny.</p>	
A-005, kap. 4.1.3.7, tabulka 40	Tabulka 40 – Ostatní přínosy	Není jasné, zda přejezdy neuvedené v tabulce 39, mají vliv na časovou úsporu vyčíslenou v tabulce 40.	Vyčíslené úspory jsou pouze z uvedených železničních přejezdů. Bude doplněno do zprávy.
A-005, kap. 4.1.3.7, odst. 5	Casové úspory jsou zhruba stejné pro všechny projektové varianty. Nejvyšší jsou však pro Variantu Ceko a Deko. Nejnižší naopak pro Variantu A0.	Protože se varianty Ceko a Deko zprovozní dřív (o 2 - 3 roky), jelikož jejich rozsah neodpovídá cílovému řešení (Praha – Mladá Boleslav x Praha – Liberec), pak i úspory jsou v rozdílu let v provozu Ceko (22 let) a Deko (23 let) v souhrnu větší než C1 a C2el (20 let), i když roční úspory u variant jsou větší než u variant Ceko a Deko.	Konstatování.
A-005, kap. 4.1.3.9, odst. 6	Ekonomická analýza se pohybuje v záporných hodnotách ENPV a vnitřní výnosové procento ERR je kladné, ale nedosahuje hodnoty 5 %. Projekt nebude generovat dostatečné množství přínosů a projekt nebude efektivní.	Co by se mělo udělat pro to, aby se ERR dostalo na hodnotu Ceko a Deko???? Varianta Valbek má 3 tunely s celkovou délkou 1,75 km místo tunelu Javorník I (1,16 km) a Javorník II (2,7 km).	Snižt náklady a zvýšit přínosy. Konstatování.
A-005, kap. 4.1.3.9, odst. 7	Ekonomická analýza se pohybuje v záporných hodnotách ENPV, vnitřní výnosové procento je také záporné. Lze tedy konstatovat, že projekt pro tuto variantu nebude generovat dostatečné množství přínosů a projekt nebude efektivní.	Jsou tam zahrnuty všechny přínosy - viz předcházející připomínky	Ano, jsou.
A-005, kap. 4.1.3.9, odst. 9	Ekonomická analýza se i pro Variantu Ceko pohybuje v záporných hodnotách ENPV, ale částka je nižší než u ostatních variant včetně Varianty C1, ze které Ceko vychází. Vnitřní výnosové procento ERR je kladné a je rovno hodnotě 1,28 %. Ani po úpravě investičních nákladů	Varianta Ceko nepřinese splnění cíle a řeší pouze úsek Praha – Mladá Boleslav.	Dle Zvláštních podmínek pro zpracování studie nemají být všechny projektové varianty nastaveny tak, aby bezvýhradně splnily všechny zadání cíle. Naopak bylo takovéto nastavení variant v předchozí studii IKP označeno za chybu. Zadání klade

	Varianty C1 nevychází Ceko příznivě a negeneruje dostatečné množství socioekonomických přínosů.		důraz na posouzení etapovitěho zlepšování infrastruktury. Varianta Ceko, která navíc vznikla již jako optimalizace návrhu původních variant podle výsledků dopravního modelu a ekonomického hodnocení, odpovídá svým rozsahem zadáním variantám „částečně bez projektu“ (1.0 a 2.0). Varianta slouží jako etapa kvalitnějšího spojení Prahy a Liberce a je tedy v tomto smyslu v souladu se zadáním.
A-005, kap. 4.1.3.9, odst. 10	Varianta Deko dosahuje v ENPV záporných hodnot. Tato varianta vychází o něco lépe než varianta Ceko. Vnitřní výnosové procento je kladné (1.94 %), ale přesto nedosahuje požadované diskontní sazby 5 %. Není proto možné konstatovat, že by projekt generoval dostatečné množství přínosů	Varianta Deko nepřinese splnění cíle a řeší pouze úsek Praha – Mladá Boleslav.	Dle Zvláštních podmínek pro zpracování studie nemají být všechny projektové varianty nastaveny tak, aby bezvýhradně splnily všechny zadané cíle. Naopak bylo takovéto nastavení variant v předchozí studii IKP označeno za chybu. Zadání klade důraz na posouzení etapovitěho zlepšování infrastruktury. Varianta Deko, která navíc vznikla již jako optimalizace návrhu původních variant podle výsledků dopravního modelu a ekonomického hodnocení, odpovídá svým rozsahem zadáním variantám „částečně bez projektu“ (1.0 a 2.0). Varianta slouží jako etapa kvalitnějšího spojení Prahy a Liberce a je tedy v tomto smyslu v souladu se zadáním.
A-005, kap. 4.1.4.1, odst. 14	Pro finanční citlivostní analýzu se ukázalo, že jsou pro Varianty A0, C1 a C2el kritickou proměnnou celkové investiční náklady. Ve Variantách Ceko a Deko nejsou žádné kritické proměnné. V citlivostní analýze ekonomické analýzy bylo zjištěno, že kritickou proměnnou pro všechny varianty jsou CTN.	Proto je nutné se zabývat modifikovanou variantu pro C1 dle varianty Valbek	Konstatování.

A-005, kap. 4.1.4.1, tabulky 63 - 70	<p>Tabulka 63 – Citlivost na změnu CIN – Varianta A0 – FA</p> <p>Tabulka 64 – Citlivost na změnu CIN – Varianta A0 – EA</p> <p>Tabulka 65 – Citlivost na změnu CIN – Varianta C1 – FA</p> <p>Tabulka 66 – Citlivost na změnu CIN – Varianta C1 – EA</p> <p>Tabulka 67 – Citlivost na změnu CIN – Varianta C2el – FA</p> <p>Tabulka 68 – Citlivost na změnu CIN – Varianta C2el – EA</p> <p>Tabulka 69 – Citlivost na změnu CIN – Varianta Ceko – EA</p> <p>Tabulka 70 – Citlivost na změnu CIN – Varianta Deko – EA</p>	<p>Lze se domnívat, že celkové náklady v 0% neodpovídají u variant A0, C1, C2el, Ceko, Deko hodnotám v A-001, kap. 5.1, Tabulce 1 (v mil. Kč):</p> <p>26.661/48.269/56.821/37.049/3 2.450</p>	Bude uvedeno do souladu.
A-005, kap. 5.1.1, odst. 2	<p>Mezi hlavní cíle projektu patří nejen zlepšení a zatraktivnění tohoto spojení pro cestující, a to nejen na dálkových trasách – tedy sloužící jako spojení Praha – Liberec, ale především zlepšení vazeb pro příměstskou dopravu, jedná se tedy především o zlepšení dopravní dostupnosti Praha – Mladá Boleslav a Mladá Boleslav – Liberec a jejich bezprostředního okolí. V rámci posouzení jednotlivých variant bude také uvažováno s výhodnější dostupností daných lokalit a zlepšení dostupnosti pro nákladní dopravu, především se jedná o lepší využití železniční sítě pro nákladní dopravu na úkor sítě silniční.</p>	<p>Lze konstatovat, že pod rouškou projektu zlepšení spojení Praha – Liberec si Praha a StČK řeší problém příměstské dopravy na úkor cíle zadání (zkvalitnění příměstské dopravy Praha – Neratovice (zdvojkolejnění) a Praha–Mělník ve variantách Ceko a Deko).</p> <p>Další zkapacitnění trati Mladá Boleslav – Nymburk (zdvojkolejnění) po té, co již byly realizovány výhybny pro křižování, avšak v nedostatečné délce.</p>	Konstatování.
A-005, kap. 5.1.1, odst. 3	<p>Z výsledků analýzy pro všechny posuzované varianty lze konstatovat, že ani jedna z posuzovaných variant negeneruje dostatek přínosů. K dalšímu sledování je však doporučena Varianta C1, která vychází ze všech tří variant nejpriznivěji a dále bude studována její modifikovaná Varianta Ceko, pro kterou je zpracováno další ekonomické hodnocení. Dále vznikla také Varianta Deko, která upravuje ještě Variantu Ceko. Jedná se o vypuštění úseku Všetaty – Mladá Boleslav.</p>	<p>Měla by být zpracována a posouzena modifikovaná varianta C1 dle variant Valbek.</p>	Konstatování.
A-005, kap. 5.1.1, odst. 4	<p>Varianta Ceko vychází z Varianty C1. Rozsah infrastrukturních opatření se omezuje na úsek Praha – Mladá Boleslav, v úseku Mladá Boleslav – Turnov je rekonstruována pouze žst. Bakov nad Jizerou. Rozsah nákladní dopravy zůstává</p>	<p>Vychází příznivěji, protože se toho buduje nejméně a proto je to postaveno dříve. Mělo by se hodnotit období provozu, protože varianty spolu nesoutěží, kdo bude dřív, ale která varianta je</p>	<p>Základní délka hodnotícího období je 30 let. Toto období zahrnuje jak investiční tak provozní fázi projektu. U většího rozsahu infrastruktury s investicí musí logicky investiční období trvat déle. Rozdíl daný různou</p>

	shodný s Variantou C1. Dochází ale k posunu roku zprovoznění, a to dříve než u Variant C1 a C2el, tedy v roce 2033. Výstavba začíná v roce 2025, jako u všech ostatních variant. Ani tato modifikovaná varianta ale nevytváří dostatek prostředků proto, aby byla výhodná a bylo možné ji doporučit k realizaci. Varianta Deko bude realizována v letech 2025 – 2031. Z hodnocení vychází ze všech variant nejpriznivěji. To může být způsobeno především tím, že jsou zachovány benefity Varianty C1 (převedená nákladní doprava, převedení cestující) a zároveň je to varianta se sníženými náklady, především díky tomu, že nebudou realizovány úpravy v úseku Všetaty – Mladá Boleslav. V následujících tabulkách je uveden přehled.	ekonomicky lepší.	dobou výstavby, resp. pokračující přínosy po skončení hodnotícího období, řeší zůstatková hodnota. Tímto způsobem je metodikou nastavena CBA.
A-005, kap. 5.1.2., odst 3	Všechny varianty jsou finančně náročné vzhledem k rozsahu řešeného území. Z hlediska ekonomického Varianta A0 nepřináší i přes finanční náročnost dostatek přínosů. To platí i pro variantu C1 a C2el, kde jsou sice přínosy výrazně větší, ale vzhledem k rostoucím investičním nákladům to není dostačující. Je ale možné se zaměřit na varianty se sníženými náklady, tedy Ceko a Deko. Které dosahují téměř stejných přínosů jako Varianty C1 nebo C2el, ale jejich finanční náročnost není tak velká.	Proto je nutné hledat úspory v modifikované variantě C1 Valbek, případně jinde.	Konstatování.
A-005, kap. 5.2.1, tabulka 85	Cíl 1 (Zkrácení cestovních dob) Cíl 3 (zvýšení kapacity spojení) Cíl 4 (zlepšení pro nákladní dopravu)	% oproti původní době v daných relacích v % oproti původnímu stavu (100 % je celý rozsah území Praha – Liberec) v % oproti původnímu stavu (100 % je celý rozsah území Praha – Liberec)	Z hlediska ekonomického hodnocení lze určit pouze poměr celkové úspory cestovních dob varianty SP/BP. Vyčíslení % zkrácení v daných relacích je otázka na technologa nebo dopravní model. Nikoli na EH.
A-005, kap. 5.2.2, tabulka 87	Tabulka 87 – Srovnání variant – C1, C2e, Ceko, Deko C1 / Popis infrastrukturního řešení C1 / Délka trasy C2el / Délka trasy	Chybí Bezděčinská spojka Chybí nova trasa pod Javorníkem Spojka Čtveřín, chybí nová trať pod Husou a nová trať pod	Bude doplněno.

		Jeřmanicemi (místo trati pod Javorníkem)	
A-005, kap. 5.2.2, odst. 2	<p>Pro všechny varianty by mělo dojít ke zvýšení rychlosti na trati, alespoň v určité části. Vzhledem k rozsahu staveb by největších přínosů v tomto ohledu měla dosahovat Varianta C2el a nejmenších Varianta A0. Co se týče trasy, dochází k největšímu zkrácení ve Variantě C2el ke zkrácení pouze pro Variantu C2el, kde je vybudována spojka u Turnova a trať Turnov – Liberec je z velké části vedena v nové stopě, v menší míře je zkrácení trasy dosaženo i v ostatních variantách, zejména ve Variantě C1 díky novostavbě v úseku Hodkovice n. M. – Šimonovice. Z hlediska technických parametrů dochází k elektrizaci celého úseku pouze pro Variantu C2el, a také ke zdvoukolejnění. Pro Variantu A0 dochází pouze k úpravám od výh. Skály do Mladé Boleslavi, a to konkrétně k elektrizaci. Zdvoukolejnění probíhá v úseku výh. Skály – Neratovice. Od Mladé Boleslavi je trať modernizována až do Turnova, s výjimkou několika směrových přeložek k větším úpravám nedochází. Varianta C1 zahrnuje navíc vybudování nového dvoukolejného, elektrizovaného úseku Lysá nad Labem – Mladá Boleslav a rekonstrukci s elektrizací úseku Nymburk – Čachovice. Modernizace trati pak pro tuto variantu pokračuje ještě v úseku Hodkovice n. M. – Liberec.</p> <p>Varianta Ceko je do Mladé Boleslavi shodná s variantou C1, z navazujícího úseku je rekonstruována pouze žst. Bakov nad Jizerou, od Bakova již úpravy neprobíhají. Varianta Deko navíc ještě vypouští elektrizaci a úpravu úseku Všetaty – Mladá Boleslav.</p>	<p>Lze k tomu dodat, že prostor na případné zdvoukolejnění může být připraven.</p> <p>Proč by měl projekt řešit příměstskou dopravu do Neratovic a její zelektrizování? Pro potřebu LK není elektrizace a zdvoukolejnění kvůli vedení vlaků potřeba. Vlaky Liberec – Praha jezdí přes Lysou n. L. a postačuje jim zkrácená trasa Liberec – Turnov, Mladá Boleslav a Čachovice – Lysá n. L. elektrizaci nepotřebuje. Elektrizace a zdvoukolejnění na letné křižování by mělo být předmětem vyhodnocení provozu.</p>	Konstatování.

IPR Praha

Popis záměru:

Studie proveditelnosti Praha - Mladá Boleslav - Liberec řeší budoucí podobu modernizované železniční tratě v úseku Praha - Mladá Boleslav - Liberec. Z hlediska hlavního města Prahy je ve všech prověřovaných variantách řešen úsek odbočka Skály - Neratovice invariantně jako dvoukolejná elektrizovaná trať, což je v

souladu se Strategií rozvoje pražské metropolitní železnice. Vzhledem k rostoucí intenzitě využívání automobilové dopravy, která má negativní dopad na obyvatele Prahy a metropolitního regionu, považujeme elektrizaci a zvýšení kapacity této tratě za potřebné. V obecné rovině se záměrem souhlasíme a podporujeme ho.

Za velmi potřebné však také považujeme nalezení konkurenceschopného propojení Prahy s Libercem pomocí železniční dopravy, neboť dnešní železniční spojení svými parametry neodpovídá významu těchto měst. Vzhledem k tomu, že tato studie ve všech prověřovaných variantách řeší především regionální dopravu a ani v jedné z variant není nabídnuto skutečně konkurenceschopné železniční spojení Prahy s Libercem, doporučujeme tuto relaci řešit novou tratí přes Brandýs nad Labem ve vysokorychlostních parametrech, nebo alespoň formou tratě v rychlostních parametrech nad 200 km/h. Dle našeho názoru je však možné toto spojení pro dálkovou dopravu prověřit i v jiné studii.

Pro informaci uvádíme, že jsme se k záměru již vyjadřovali dopisem č. j. 10888/17 ze dne 23. 11. 2017, ve kterém jsme podmíněně souhlasili.

Podmínky souhlasu:

1. Studie navrhuje na území hl. m. Prahy tři nové železniční zastávky: Praha-Jilemnická (též Praha-Kbely), Praha-Čakovice, Havraňák a Praha-Třeboradice. Z našeho pohledu považujeme železniční zastávku Praha-Čakovice, Havraňák za nadbytečnou, neboť vzdálenost konců nástupišť této zastávky a nástupišť v žst. Praha-Čakovice je méně než 600 m. Mezistaniční vzdálenost 600 m považujeme za optimální v tramvajové síti, kde tramvajová doprava zajišťuje plošnou obsluhu území na kratší vzdálenosti. Železnice však tvoří rychlou páteř spojující vzájemně jednotlivé části Prahy a Prahu se Středočeským krajem, z tohoto důvodu považujeme takto blízké umístění železničních zastávek za nevhodné. Místo výstavby dvou železničních zastávek v těsné blízkosti požadujeme doplnit variantu pouze se železniční stanicí Praha-Čakovice o přístup z jižní strany stanice tak, aby byla zajištěna obsluha i nově vznikající zástavby jihozápadně od stanice, tedy té části města, jež by měla být obsluhována novou zastávkou Praha-Čakovice, Havraňák. Toto řešení považujeme za výhodnější, neboť dojde ke zvýšení cestovní rychlosti linek S a zároveň se zlepší přístup do žst. Praha-Čakovice, která nabízí větší přepravní nabídku než zastávka Praha-Čakovice, Havraňák se zastavováním pouze vybraných spojů.

Dle rozhodnutí zadavatele nebude již v této fázi studie měněn dopravní model a tedy i návrh rozmístění obslužných bodů. Řešení bez zast. Praha-Čakovice Havraňák bude technicky i provozně zapracováno do dalšího stupně dokumentace.

2. Požadujeme koordinovat rekonstrukci železniční stanice Praha-Čakovice se záměrem hl. m. Prahy prodloužit linku S34 po vlečce cukrovaru až do zastávky Praha-Čakovice Zámecký park.

Navržené uspořádání žst. Praha-Čakovice zachovává napojení Městské vlečky Praha-Čakovice a neznemožňuje její výhledové využití pro osobní dopravu.

3. Navržené varianty řeší novou podobu křížení ulice Budovatelská s dráhou. V obecné rovině s návrhem mimoúrovňového řešení souhlasíme, nicméně toto řešení svým tvaroslovím neodpovídá těsné blízkosti zástavby města. Návrh studie respektuje stavbu č. 7552 Budovatelská - Mladoboleslavská, jsme však přesvědčeni, že je mimoúrovňové přemostění dráhy tak zásadní prvek, že se nutně musí promítnout i do projektu stavby č. 7552. Optimální návrh by měl vycházet ze společné úpravy jak připravované trasy stavby č. 7552, tak i železničního nadjezdu. Požadujeme tedy projekt stavby č. 7552 s návrhem mimoúrovňového křížení vzájemně koordinovat. Vzhledem k tomu, že studie proveditelnosti řeší především finanční stránku věci, je dle našeho názoru možné podobu tohoto křížení vyřešit až v další fázi projektové dokumentace.

Podrobný technický návrh bude řešen v dalším stupni dokumentace.

4. Navržené varianty dále řeší novou podobu křížení ulice Schoellerova s dráhou. Toto řešení již zasahuje do budoucí stavby č. 520 Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy). V současné době je zpracována variantní studie „Dálnice DO, stavba 520 Březiněves - Satalice“, kterou pořizuje ŘSD ČR. Z tohoto důvodu požadujeme koordinaci návrhu s podobou této mimoúrovňové křižovatky, kterou uvedená studie řeší jako součást variantního prostorového řešení ve sledované trase Pražského okruhu.

Podrobný technický návrh bude řešen v dalším stupni dokumentace.



ROPID

- V části dopravní technologie upozorňujeme, že dokumentace neodpovídá výhledovému rozsahu dopravy, neboť nepředpokládá vlaky linky S34 Praha-Čakovice zámecký park - Praha Masarykovo nádr., které budou ve špičkách vytvářet spolu s osobními vlaky ze směru Neratovice souhrnný interval 15 minut v úseku Praha-Čakovice - Praha. Opomenutí této linky může vést i k poměrně značnému podhodnocení přepravní prognózy v pražském úseku trati.

Dle rozhodnutí zadavatele nebude již v této fázi studie měněn dopravní model a tedy i linkové vedení.

- V přepravní prognóze jsme v jednotlivých variantách zaznamenali poměrně razantní propady počtů cestujících ve stanici Praha-Čakovice (intenzita ve středočeském úseku je větší, než v pražském úseku). Toto přitom odporuje předpokládanému vývoji v severovýchodní části Prahy, kde se předpokládá nárůst počtu cestujících využívajících železnici, a to v souvislosti se zkrácením intervalu železniční dopravy a také ve vazbě na vznik železniční zastávky Praha-Rajská zahrada. Počty cestujících v úseku Praha-Čakovice-Praha jsou dle našeho názoru podhodnocené. Kromě toho tento lom frekvence je pozorovatelný i na pentlogramu „Stav_2016_VHD“, avšak sloupcové grafy uvedené v textové zprávě A-004, obr. 55 - 56 žádný takový pokles nezobrazují. Kromě toho zřejmě vstupní data neobsahovala údaje z linky S34, alespoň textová zpráva hovoří výhradně o vlacích českých drah, z jakého důvodu? Žádáme vysvětlení čím je způsoben prognózaný propad cestujících mezi žst. Praha-Čakovice a Praha -Vysočany, když k tak významnému výstupu cestujících v Čakovicih není důvod.

Je to z důvodu menší podrobnosti modelu na území Prahy. SP je primárně nastavena na posouzení liniového spojení Praha – MB – Liberec. Pro přesné posouzení zastávek na území Prahy by bylo nutné vytvořit detailní model Prahy se všemi spoji MHD a v podrobnosti ZSJ, což je pro účely této SP příliš časově náročné.

- Jaký je absolutní počet převedených cestujících z IAD a autobusů za jednotlivé časové řezy a to jak za všechny relace tak zvlášť za významné relace typu Praha - Všetaty/ Neratovice/ Mělník/ Mladá Boleslav / Liberec atd. Jaký bude mít vliv na nárůst počtu cestujících indukovaná doprava, kolik cestujících přibude díky celkem a kolik v jednotlivých významných relacích?

Bude doplněno.

- Za jakých podmínek by se dalo uvažovat o významnějším převodu cestujících, než nabízí současné výsledky přepravního modelu?

výraznější investice do infrastruktury, kratší intervaly...

- Zarážející jsou obraty na některých nově zřizovaných železničních zastávkách v roce 2065 (část A- 004, tab. 13). Např. u zastávky Praha-Kbely-Jilemnická je uváděn denní obrat cestujících v roce 2065 cca 19-21 cestujících (dle jednotlivé varianty). Ačkoli nelze očekávat, že tuto zastávku budou používat tisíce cestujících denně, přesto se jeví predikované číslo podhodnocené. Obzvláště pokud přihlídneme k tomu, že v okolí zastávky se již dnes nachází bytová zástavba a vlak umožní spojení za cca 10 minut ke stanici metra Rajská zahrada. Na nedaleké zastávky Praha-Kbely- Mladoboleslavská (v území charakterem zástavby obdobném) jsou přitom počty cestujících téměř o dva řády vyšší.

Z důvodu menší podrobnosti zón na území Prahy je obrat na zastávkách orientační. Pro přesné posouzení zastávek na území Prahy by bylo nutné vytvořit detailní model Prahy se všemi spoji MHD a v podrobnosti ZSJ, což je pro účely této SP příliš časově náročné.

- Obdobných nelogičností lze nalézt v předložené přepravní prognóze více. Není právě tato skutečnost důvodem negativního výsledku celého ekonomického hodnocení?

ekonomické hodnocení primárně hodnotí spojení Praha – MB – Liberec.

- Jakým způsobem byly v přepravní prognóze zohledněny při přidělování dopravních cest na síť kongesce a obtíže s parkováním v parkovacích zónách v Praze, popř. v dalších městech?

Parkování i kongesce jsou zohledněny již v současném stavu. Průměrná rychlost se snižuje se zvyšující se intenzitou. Do budoucna se předpokládá, že se silniční síť bude rozvíjet, aby tyto negativní jevy byly eliminovány (např. zkapacitnění D10, SOKP, MO, radiály atd.).

- Na základě předchozích proklamací SŽDC požadujeme zpracování samostatného ekonomického hodnocení pro úsek Praha-Všetaty (pro účely zajištění elektrizace a zkapacitnění trati požadovaných dlouhodobě hl.m. Prahou na základě schválených koncepčních materiálů města).

Samostatné posouzení vřetatské větve není součástí této SP.



ŽESNAD.CZ

Z představených výsledků ekonomického hodnocení vyplynulo, že nevychází žádná z řešených projektových variant. Na druhou stranu varianta Bez projektu není schopna zajistit po železnici požadované objemy přeprav přepravce ŠKODA AUTO a jeho externích dodavatelů. Je zcela nepřijatelné, aby tato studie proveditelnosti nevedla k žádnému proveditelnému řešení a významná osa nákladní dopravy zůstala po další léta v nevyhovujícím stavu – nedostatečných kapacitních podmínkách a v neekologické dieselové trakci.

Tudíž navrhuje následující způsob řešení:

1. Je nezbytné najít v rámci tohoto smluvního vztahu s projektantem takové řešení, které umožní díky přínosům z nákladní dopravy (úspory a přínosy převedené dopravy ze silnice) neomezený růst železniční nákladní dopravy pro přepravce ŠKODA AUTO a jeho dodavatele. Tímto řešením by měla být alespoň výstavba Bezděčinské spojky, žst. Mladá Boleslav východ (předměstí) a elektrizace trati Nymburk hl.n. – Mladá Boleslav východ (předměstí), dále dle požadavků dopravní technologie alespoň částečné zdvoukolejnění trati a, pokud bude ekonomicky proveditelné, výstavbu Všejské spojky (jedno až dvoukolejné – dle dopravní technologie). Toto vše by mělo být koncipováno jako etapa a do budoucna rozšiřitelné do cílového řešení s plnou dvoukolejnou tratí od Lysé n.L. do Mladé Boleslavi.
2. Je potřebné zapracovat veškeré přínosy a úspory v nákladní dopravě do výše naznačené úsporné projektové varianty, a sice dle podkladů z jednání mezi ŽESNAD.CZ a ŠKODA AUTO ze dne 22.1.2019 (viz příloha) a dle následujících položek přínosů a úspor:

- Předpokládané změny provozní technologie:

- o Bezděčinská spojka a nová žst. Mladá Boleslav východ, elektrizovaná trať Nymburk – Mladá Boleslav:
 - manipulace s vozy se soustředí do žst. Mladá Boleslav východ,
 - bude možno dopravovat vlaky mezi Nymburkem a Mladou Boleslaví východ 1 lokomotivou,
 - odpadne nutnost postrku z žst. Mladá Boleslav hl.n. a pro obsluhu vlečky bude nasazována pouze 1 dieselová lokomotiva.
 - ze směru od Kolína (20% vlaků): odstranění přeprahů v žst. Nymburk hl.n. a přímá elektrická vozba po trati Nymburk – Mladá Boleslav východ
- o Všejská spojka
 - ze směru od Děčína (80% vlaků): odstranění úvratě a přeprahů v žst. Nymburk hl.n. a přímá elektrická vozba po trati Lysá n.L. – Mladá Boleslav východ

- předpokládané změny provozních nákladů, časů přeprav nebo jiných parametrů:

- úspora 1 dieselové lokomotivy (postrk z Mladé Boleslavi hl.n.) a lokomotivní čety
- úspora vlakových dieselových lokomotiv za současného zvýšení využití a proběhu elektrických lokomotiv (efekt snížení fixních nákladů na ostatních tratích)
- úspora příslušného počtu přípravních dieselových lokomotiv při zvýšení normativu hmotnosti na 1 vlakovou lokomotivu
- úspora provozních nákladů vlaků (zejména spotřeby energie) odstraněním jízdy do údolí Jizery a stoupání zpět na vrchol trati - úspora času odstraněním úkonů nebo prostojů vlaků v žst. Mladá Boleslav hl.n.
- úspora částí (duplicitních) řadicích prací a úspora posunovačů v žst. Nymburk hl.n.
- úspora strojvedoucích dieselové vozby
- úspora vzdálenosti Lysá n.L. – Mladá Boleslav přes Všejskou spojku, tj. úspora provozních nákladů vlaků
- úspora času přepravy odstraněním přeprahu a úvratě (v případě Všejské spojky) v žst. Nymburk hl.n.
- úspora času zvýšením propustnosti trati Čachovice – Mladá Boleslav

- multiplikační (souvisějící) přínosy:

- přesunem řadicích prací do Mladé Boleslavi východ se uvolní kapacita v seřadovací stanici Nymburk. V souvislosti s akutním požadavkem vymístění řadicích prací z žst. Praha-Libeň je seřadovací kapacita v oblasti středních Čech nedostatečná a je nutné ji zajistit. Tzn.



projektová varianta by měla obsahovat přínosy úspor investičních nákladů do seřadovací kapacity oproti variantě Bez projektu nebo přínosy ze vzniku odstavné kapacity pro osobní dopravu a rovněž snížení hluku v žst. Praha-Libeň.

Nákladní doprava bude revidována dle poskytnutého podkladu.

SŽDC GR O6

Linkové vedení

Z jakého důvodu je zvažováno rozdílné vedení linek R21/ R43 Praha – Lysá nad Labem/Všetaty – Mladá Boleslav město u variant C1, Ceko a Deko? Domníváme se, že investiční náklady na rekonstrukci trati Všetaty – Mladá Boleslav město společně s novostavbou všejanské spojky a zdvojkolejnění v úseku Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město svou výší nemohou být vyrovnány nedostatečnými přínosy dopravy na obou ramenech.

Trasování linek je omezeno kapacitou traťových úseků. V úseku Praha-Vysočany – Lysá nad Labem (ve stavu po dokončení všech souvisejících investičních akcí) je pro spojení do Mladé Boleslavi využitelná pouze 1 trasa za hodinu v každém směru. Ve všech variantách, pokud je to možné, je sledováno spojení Prahy a Mladé Boleslavi dvěma spoji rychlého (zrychleného) segmentu za hodinu (C1, Ceko, Deko: R21+R43, C2el: Ex PhaLib+R21). Vzhledem k požadavkům a kapacitě trati tedy není shodné vedení linek R21 a R43 možné – vedení obou linek přes Lysou nad Labem nelze kvůli kapacitě trati, navíc to neřeší obsluhu Neratovic a Mělníka, vedení obou linek přes Všetaty vyžaduje vyšší investice do úseku Všetaty – Mladá Boleslav kvůli zajištění dostatečné kapacity, zároveň ale vzhledem k požadavkům nákladní dopravy (zásadně) nesnižuje investiční náklady úseku Lysá nad Labem – Mladá Boleslav.

Vyporádání zhotovitele nelze potvrdit nebo vyvrátit, neboť nám nyní není k dispozici žádný (ani modelový) GVD plně modernizované trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany (s výhradním provozem ETCS). Zhotovitelem dosud navrhované řešení na zainvestování obou stop (Lysá nad Labem/Všetaty – Mladá Boleslav) zajistí snižuje naději na dostatečné EH.

Modelové GVD trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany jsou součástí dokumentace. Výhradní provoz ETCS nemá vliv na koncept provozu, který vychází ze schválené SP Lysá nad Labem – Praha-Vysočany a navazujících stupňů dokumentace. Tvzení o jistotě snížení nadějí považuje zpracovatel za příliš silné. Příspěvek modernizace úseku Všetaty – Mladá Boleslav k výsledku ekonomického hodnocení je konečnou doložen v porovnání variant Ceko a Deko.

Přepavní prognóza

Uskutečnění úvahy o zrušení nebo zkrácení autobusové linky Jablonec nad Nisou – Praha s přestupem na vlak v projektových variantách není dle našeho názoru reálné.

vychází z dohody mezi zpracovatelem a objednatelem

OK

Ekonomické hodnocení

- Během realizace nejsou započteny žádné benefity. Například varianta C1 neumožní během prvních až deseti let žádné zlepšení provozu? Přitom benefity generuje například Bezděčinská spojka, která je v rámci varianty Deko zprovozněna po sedmi letech.

Dle dohody není uvažováno s etapizací a veškeré přínosy se začínají načítat až po dokončení stavby.

Upozorňujeme, že tento přístup může projekt připravit o klíčové benefity.

- Dle přepravní prognózy roste objem IAD. V této souvislosti předpokládáme, že dochází k nárůstu kongescí, problémům s parkováním a podobnými jevy. Uvažuje dopravní model s těmito jevy?

Parkování i kongesce jsou zohledněny již v současném stavu. Průměrná rychlost se snižuje se zvyšující se intenzitou. Do budoucna se předpokládá, že se silniční síť bude rozvíjet, aby tyto negativní jevy byly eliminovány (např. zkapacitnění D10, SOKP, MO, radiály atd.).

OK

- Opravdu je možné navýšit nákladní dopravu z Mladé Boleslavi o dva páry vlaků denně i ve variantě bez projektu?

Ano, limitem pro zavedení těchto vlaků je v současnosti nedostatečná kapacita trati mimo řešenou oblast (trať Častolovice – Solnice).



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Vyporádání připomínek k 8. dílcímu odevzdání 04/2019

Připomínky 8. dílí odevzdání
Vyporádání připomínek

- OK
- Z čeho vychází předpoklad navýšení nákladní dopravy 4-5 vlaků denně v projektových variantách?
Z vyjádření přepravce.
 - OK
 - Proč bude mimo hranice ČR směřovat zrovna jeden pár vlaků denně? Platí s projektem i bez projektu?
Vychází z vyjádření přepravce. Jedná se o jeden nově zavedený pár oproti variantě bez projektu. Nákladní doprava bude revidována dle poskytnutého podkladu od ŽESNAD.CZ.
 - OK
 - Dodejte prosím výpočty úspor nákladní dopravy. Zajímá nás například úspora času a externalit nákladní převedené dopravy.
Mohou být poskytnuty na vyžádání a po dohodě se zadavatelem.
Pro kontrolu považujeme za nutné dodání všech potřebných podkladů.
Výpočty úspor nákladní dopravy přikládáme v příloze. Externality silniční nákladní dopravy – převedené na železnici jsou počítány přímo v CBA tabulkách.
 - Z textu ani tabulek není možno poznat, které části infrastruktury, a ve kterých místech budou procházet opravou. Varianta bez projektu obsahuje pouze výčet, oprav, varianty s projektem popsány nejsou. „Podezřelý“ je například rok 2034 ve variantě C1.
Bude prověřeno. Varianta bez projektu obecně předpokládá ponechání výchozího technického stavu jednotlivých prvků infrastruktury řešeného úseku a jejich udržování v provozuschopné kvalitě (za konstantního zatížení/využívání) po dobu hodnocení projektu. Obnova jednotlivých částí infrastruktury se předpokládá po skončení jejich technické životnosti dle Rezortní metodiky.
Po prověření prosíme o doplnění odpovědi.
Není jasné, čím je „podezřelý“ rok 2034 ve variantě C1, resp. není jasné, zda se „podezřelými“ zdají PN varianty s projektem nebo varianty bez projektu. Na základě dohody se zadavatelem bylo bez souvislosti s připomínkami O6 rozhodnuto o změně přístupu k určení PN variant s projektem, kdy výchozím rokem pro opravy, údržbu a obnovu nového stavu je vždy poslední rok investiční fáze, pro tyto účely není uvažováno s postupným zprovoznováním dle etapizace modernizace. Tento přístup je uplatněn v přepočtu EH pro čistopis studie. Sazby pro opravy, údržbu a obnovu jsou, tak jako doposavad, uvažovány dle Rezortní metodiky. Tabulky pro určení PN varianty bez projektu jsou know-how zhotovitele a jsou po domluvě k nahlédnutí u zhotovitele.
 - Jak je možné, že cestující převedení z aut mají časové ztráty (např. varianta A0)?
Nejedná se o přínosy – proto záporné znaménko. U Varianty A0 dochází k převedení cestujících do osobní automobilové dopravy. To je vyjádřeno „časovou ztrátou“. U ostatních variant je tento trend obrácený a je vyjádřen jako přínos převedených cestujících na železnici.
Jedná se tedy o převedené cestující z vlaků?
Jedná se o cestující převedené z autobusů.
 - Co je tím důvodem, že ve variantě A0 dojde k převedení cestujících z autobusů do IAD?
zkrácení autobusů do MB a nutnost přestupu na vlak, což znamená nárůst vnímané cestovní doby
 - OK
 - Z jakého důvodu nejsou v externalitách vyčísleny náklady na nehody osobní dopravy?
Nehody z osobní dopravy vyčísleny jsou. Pro železniční osobní i nákladní dopravu pouze jako přínos (možnost odstranění těchto nehod po realizaci projektu), a proto jsou zahrnuty do varianty Bez projektu.
Není užitečný způsob výpočtu pro silniční a železniční dopravu, což považujeme za chybu
Výpočet ze statistik mimořádných událostí byl považován za přesnější. Pro silniční infrastrukturu nebylo možné postupovat stejně, a proto byl použit odlišný postup – pomocí měrných sazeb. V případě, že by došlo k přepočítání externalit železniční dopravy pomocí sazeb, dojde ke zhoršení ekonomických výsledků, protože roste počet ujetých vkm pro variantu S projektem oproti variantě Bez projektu.
 - Proč není vyčíslen benefit ze zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech?
Benefit je zahrnut do nehodovosti železniční dopravy. V případě, že se na přejezdu stala nehoda v období zahrnutém do statistiky mimořádných událostí (2011 – 2016).
 - OK
 - Z jakého důvodu je ekonomické hodnocení zpracováno v cenové úrovni roku 2018?
Vzhledem k době, v jaké se projekt začal zpracovávat.



Upozorňujeme, že EH by mělo být v CÚ roku odevzdání studie, navíc výpočet v CÚ roku 2019 je výhodnější.

Z hlediska přepočtu růstových koeficientů, se jeví přepočet do CÚ 2019 jako výhodný. Musely by však být převedeny i stavební náklady a měrné sazby používané v CBA tabulkách, tyto změny by celkovým výsledkům ekonomického hodnocení spíše uškodily.

- Odstupné zaměstnanců je v několika případech spočteno chybně.

Bude opraveno.

OK

- Dochází k poklesu úspor stávajících cestujících v průběhu času. Cestujících ve vlacích by tedy v případě nerealizace projektu průběžně ubývalo?

Pokles úspor bude prověřen.

Po prověření prosíme o doplnění odpovědi.

Varianta bez projektu uvažuje mezi rokem 2035 a 2065 s nárůstem počtu cestujících ve vlacích téměř na všech tratích. Vlivem demografických změn a stěhování obyvatelstva v řešeném území však dochází k nárůstu kratších cest (příměstská doprava). Kratší cesty mají nižší hodnoty časových úspor, a i přes nárůst počtu cestujících na významných vazbách mezi hlavními sídly regionu nedojde k celkovému růstu časových úspor.

- Z jakého důvodu například ve variantě C1 ve variantě bez projektu ubývají signalisti rychleji než ve variantě s projektem. Toto může naznačovat jiné závažné chyby v nastavení varianty s projektem a bez projektu.

Nesoulad vychází z cyklů obnovy zařízení (varianta bez projektu) a harmonogramu výstavby (v projektových variantách). Personální potřeba bude prověřena.

Po prověření prosíme o doplnění odpovědi.

Personální potřeba byla revidována. Přikládáme v samostatném souboru.

Závěr

Pro varianty Ceko a Deko, které se omezují na spojení Prahy s Mladou Boleslaví, postrádáme samostatné porovnání tratí Praha – Všetaty – Mladá Boleslav a Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav. V případě vedení dopravy přes Všetaty se jedná o synergické efekty z ramen osobní dopravy Praha – Mělník a Praha Mladá Boleslav, v případě boleslavského ramene pak synergických efektů s již s realizovanou optimalizací tratí Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, s využitím výhod Bezděčinské a Dalovické spojky se soustředěním osobní dopravy do Mladé Boleslavi město. Doporučujeme samostatně posoudit tratě přes Všetaty a přes Lysou nad Labem.

Samostatné posouzení všetatské větve není součástí této SP.

08/2019 Reakce na připomínky O6

1. Externality jsou jedním z hlavních benefitů této akce. Jsou spočteny zjevně špatně, protože některé řádky jsou nulové. Dále nebylo kontrolováno. Prosíme o opravu.

Nulové řádky pro nehody železniční dopravy varianty S projektem (Deko) vychází z předpokladu, že byla vyhodnocena nehodovost dle statistik mimořádných událostí. Do CBA je zanesen počet nehod, které je možné realizací projektu odstranit. Aby se tato skutečnost do projektu promítla jako přínos, je finanční vyčíslení mimořádností zaneseno pouze do varianty Bez projektu. Vzhledem k tomu, že nebyly nalezeny mimořádnosti, které by bylo možné odstranit pro železniční osobní dopravu, jsou nulové i tyto řádky ve variantě Bez projektu.

Na stejném principu je počítána i nehodovost silniční nákladní dopravy, která je ve variantě S projektem převedena na železnici – aby tato skutečnost přinášela o projektu daný přínos, je zanesena pouze do Varianty Bez projektu a pro var. Deko jsou hodnoty nulové.)

Je počítána úspora z bezpečnosti převedené dopravy. Tato úspora je počítána z měrných hodnot uvedených v resortní metodice. Benefit je však spočten pouze pro silniční dopravu nikoliv pro železniční. Jestliže je uplatněn jiný princip pro silniční a železniční dopravu, pak je postupováno špatně.

Výpočet ze statistik mimořádných událostí byl považován za přesnější. Pro silniční infrastrukturu nebylo možné postupovat stejně, a proto byl použit odlišný postup – pomocí měrných sazeb. V případě, že by došlo k přepočítání externalit železniční dopravy pomocí sazeb, dojde ke zhoršení ekonomických výsledků, protože roste počet ujetých vlk pro variantu S projektem oproti variantě Bez projektu.

2. Opravy: Jsou vloženy čísla jako hodnoty bez jakýchkoliv komentářů – není co kontrolovat.
Výpočty jsou vysvětleny ve zprávě ekonomického hodnocení. Některé výpočty zahrnují příliš mnoho vstupů a není možné je realizovat v samotných CBA tabulkách. Pokud se připomínka týká nákladů na opravy a údržbu použitých pro CBA, hodnoty vzešly jako podklad od zpracovatele technického řešení.
Z textu není možné poznat co kdy a kde se opravuje. Není tedy možné kontrolovat například užití stejného přístupu k projektové a bezprojektové variantě. Prosíme, doložte.
Vzhledem k rozsahu řešeného území není možné a ani účelné zahrnovat textovou zprávu podrobnostmi ohledně údržby, oprav a obnovy jednotlivých prvků infrastruktury. Pro představu - výpočtová tabulka sestává z více než 7 000 řádků. Je uplatněn shodný přístup pro vyčíslení PN infrastruktury varianty s projektem i bez projektu, který je v souladu s Rezortní metodikou. Tabulky pro určení PN infrastruktury jsou know-how zhotovitele a jsou po domluvě k nahlédnutí u zhotovitele.
3. Konstatuji, že v tabulkách došlo ke změnám a to například u úspor zaměstnanců. Nevím, proč k tomu došlo, žádné vysvětlení nebylo dodáno.
Jedná se o změnu vstupních údajů nebo opravy chyb.
Bude prověřeno po dodání textu.
4. Přijde mi zvláštní, že není dosaženo žádných socioekonomických benefitů již během výstavby, která trvá 7 let. Prosím proveďte, zda nevzniká nějaká úspora již v tomto období.
Z průběžného projednávání vzešel požadavek na odstranění etapizace a tedy i možnosti získávání přínosů v letech výstavby. Zároveň s nečerpáním úspor během výstavby není započteno např. ke zvyšování provozních nákladů.
Upozorňujeme, že tento přístup může projekt připravit o klíčové benefity.
5. Rozdělení CIN v letech je nezvyklé. Projektová dokumentace je uvažována pouze v letech 2025 a 2029. Prosíme proveďte správnost rozdělení CIN.
Rozdělení CIN vychází z předpokládané etapizace jednotlivých ramen řešeného území ve dvou základních blocích 2025–2028 a 2029–2031. Projektová dokumentace je pak uvažována v prvním roce daného bloku.
Na předchozí připomínku bylo odpovězeno, že se etapizace neuvažuje. Prosíme, vysvětlíte.
Předchozí připomínka se týkala etapizace benefitů, s ní se skutečně během fáze realizace neuvažuje. S etapizací investičních nákladů je však uvažováno.
6. Nechápu proč má převedená nákladní doprava ztrátový čas. Čekal bych, že když se někdo převádí zboží na železnici, dělá to z důvodu že je to pro něj výhodné, nebo proto, že u daného zboží na čase nezáleží. Prosím proveďte.
Změna modál splitu vychází z výhledových předpokladů přepravce, jedná se mj. o environmentální důvody, strategické důvody a důvody cenové politiky dopravců. Skutečná celková doba přeshraniční přepravy se navíc může lišit od doby uvažované v ekonomickém hodnocení, ve kterém je uvažován s přínosy a náklady vznikající jen na území ČR.
Odpověď se nám jeví minimálně sporná. Jedná se však o postup, který rozhodně nenadhodnocuje benefity. Proto případné rozhodnutí o přepracování necháváme na garantovi studie.
7. Odstupné je spočteno špatně. Prosím opravte.
Odstupné je spočteno dle vzorců definovaných v CBA tabulkách.
Vzorce v cba tabulce jsou nezávazné a nefungují pro všechny případy. Vzhledem k minimálnímu dopadu na výsledek zpracování nepožadujeme.
8. Excelový soubor Vykony_ND-2019_07_EH, list Výkon - čisté tuny, buňka F21. Prosím vysvětlíte, proč ve výpočtu čistých tun figuruje součet plných a prázdných vozů násobený koeficientem 0,24.
Koeficient 0,24 představuje přibližný podíl čt/ht komodity Automotive, používaný i v jiných SP. Součet plných a prázdných vozů představuje hrubé tuny, po vynásobení jsou získány čisté tuny.
Prosím jmenujte studii, kde je to takto uvažováno.
Např. ASP Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část
9. Celkový počet čistých tun je nekontrolovatelný, v excelovém souboru Vykony_ND-2019_07_EH v listu Výkon - čisté tuny v buňce H73 je uveden odkaz na nepřiložený soubor.
Soubor zasíláme v příloze, již bez odkazu do jiného souboru.

Odkaz byl smazán a číslo je ve zmiňované buňce vloženo jako hodnota, je tedy stále nekontrolovatelné.

V příloze zasíláme soubor s postupem výpočtu dané hodnoty.

10. Z tabulek nepoznám, zda bylo aplikováno pravidlo jedné poloviny u indukované dopravy. Prosím proveďte.

Pravidlo jedné poloviny je standardně použito pro indukovanou dopravu.

OK

11. Časové úspory železniční dopravy klesají, zatímco úspory indukované dopravy rostou. Prosíme vysvětlíte tento jev.

Mezi roky 2035 a 2065 dochází v řešeném území k demografickým změnám, kdy roste relativní význam vazeb mezi hlavními sídly v řešeném území (Praha, Mladá Boleslav, Tumb, Liberec). Vlivem přesídlování v Libereckém kraji a celkovému nárůstu obyvatel v Praze a Středočeském kraji dochází na hlavních dopravních vztazích k vyšší indukci dopravy, i přesto že klesají časové úspory stávajících cestujících.

OK

12. Na začátku provozní fáze je auty naježděno více vozokilometrů ve variantě bez projektu než ve variantě s projektem. Na konci hodnotícího období je tomu naopak. Prosíme vysvětlíte tento jev.

Bude prověřeno, případně opraveno.

Po prověření prosíme o doplnění odpovědi.

Vstupy byly opraveny.

13. Studie je v CÚ 2018, měla by být v CÚ 2019. Prosím zdůvodněte, nebo opravte.

Vzhledem k době zahájení zpracování ekonomického hodnocení studie je uvažováno s CÚ 2018.

Upozorňujeme, že EH by mělo být v CÚ roku odevzdání studie, navíc výpočet v CÚ roku 2019 je výhodnější.

Z hlediska přepočtu růstových koeficientů, se jeví přepočet do CÚ 2019 jako výhodný. Musely by však být převedeny i stavební náklady a měrné sazby používané v CBA tabulkách, tyto změny by celkovým výsledkům ekonomického hodnocení spíše uškodily.

SŽDC GR O11

A 002 Provozní a dopravní technologie

- a) V předložené dokumentaci postrádáme jakékoliv vyhodnocení kapacity předmětné železniční infrastruktury. Do dokumentace (SP) požadujeme doplnit (propustnost rozhodujících částí dopravní cesty).

Bude doplněno.

- b) V dokumentaci nutno uvést požadovaný normativ délky vlaku nákladní dopravy na řešené trati (normativ N) a provést posouzení navrhované infrastruktury dle metodického pokynu SŽDC SM83/MP1 Metodický pokyn pro stanovování největších povolených délek vlaků a povolování postrkové služby. Tzn. nutno prověřit, zda navržená infrastruktura splňuje dané požadavky pro normativ N a dle tohoto pokynu stanovit i největší povolenou délku vlaku (NPDV). Z dokumentace musí být zřejmé, jaké přínosy představují jednotlivé varianty i z pohledu nákladních dopravců.

Bude doplněno.

- c) Navržená kolejová řešení dopraven musí být v souladu se „Zásadami pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ (č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 ze dne 8. 3. 2018). Do dokumentace požadujeme tyto skutečnosti uvést.

Bude uvedeno.

Část A 002 obsahuje dopravně-technologické vyhodnocení současného stavu dopravních bodů. Do této části dokumentace požadujeme doplnit dopravně-technologický popis navrhovaných/cílových stavů dopravních bodů = popis dopraven ve výhledovém stavu z pohledu osobní dopravy, nákladní dopravy a místní provozní práce. Doložit stav schématem pokládáme (z pohledu úseku řízení provozu) za *nedostatečné* dopravně-technologické zdůvodnění navrhovaného/cílového stavu dopraven.

Bude doplněno.

**B4 001 Dopravní schéma**

- Strana 4 - zdůvodněte v A 002 (navrhovaný stav) jednostranné ostrovní nástupiště v ŽST Praha-Satalice (z pohledu řízení provozu požadujeme nástupiště ostrovní)
- **Důvodem je úspora IN. Komentář do TZ bude doplněn.**
- Strana 4 - zdůvodněte v A 002 (navrhovaný stav) v ŽST Praha-Satalice „nepřímé spojení“ prospojování zhlaví na dvoukolejně trati (z pohledu řízení provozu požadujeme řešení přímé spojení)
- **Umístění spojů do směrového oblouku není z důvodu GPK možné bez výrazného omezení tratové rychlosti. Přímé spojení prospojování je „nahrazeno“ relativně krátkou vzdáleností od odbočky Skály (cca 1,3 km). Zkracování koleje č. 3 není účelné. Nebude zapracováno.**
- Na straně 11 nepopisujte žst. Stránov, údaj opravte
- **Bude opraveno.**

SŽDC GR O13**Zásadní připomínky k projektu**

- Od předchozího odevzdání byly zapracovány připomínky z našeho vyjádření č.j. 40596/2017-SŽDC-GR-O13 ze dne 10. 10. 2017 na zrušení úrovnových křížení zatížených silničních komunikací. Zásadně proto nesouhlasíme s doporučením studie ve vztahu k nepříznivým výsledkům ekonomické analýzy (průvodní zpráva kap. 6.3) na hledání úspor v nákladech právě vypuštěním náhrad přejezdů.
- **Nepříznivé výsledky EH budou primárně řešeny jiným způsobem než úsporou IN na odstranění úrovnových křížení. Smyslem kapitoly 6.3 bylo nabídnout co nejširší portfolio řešení výsledku EH.**
- V úsecích, kde dochází ke zdvoukolejnění, je potřeba se zabývat všemi přejezdy. Kde je nelze zrušit bez náhrady nebo s náhradou, je potřeba zajistit parametry dle ČSN 73 6380 tj. požadované vzdálenosti od křižovatek, prověřit zlepšení úhlu křížení, zajistit rozhledy apod. (např. P2688, P2701, P2709).
- **Bude řešeno.**

Připomínky k jednotlivým částem a objektům(zpracoval Ing. Josef Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@szdc.cz)**Technické řešení traťových úseků**

- Upozorňujeme, že předpis S3 ve znění změny č. 3 díl XVI čl. 79 umožňuje navrhnout nedostatek převýšení 150 mm i pro tvar kolejnice 49 E1 pro vozidla s omezenými silovými účinky na trať (maximální hmotnost na nápravu 18 t). Dáváme ke zvážení, zda využití vyšších nedostatků převýšení a zvýšení rychlosti může přispět ke zlepšení ekonomického hodnocení.
Bude prověřeno v dalším stupni dokumentace.
- Vzhledem k tomu, že se překládá oblouk mezi žst. Mladá Boleslav hl.n. a odb. Krásná Louka km 37 – 38 vč. nového mostu přes Jizeru, prověřte dosažení poloměru alespoň 300 m.
Při uvažování stávajících tečen je směrový oblouk R = 300 m v kolizi s administrativní budovou technologického vývoje Škoda Auto.
- Na konci Bezděčinské spojky prověřte zvětšení poloměru, aby tam nebyl velký rozdíl rychlostí a byla využita efektivně rychlost vzhledem k trasování až do žst. Mladá Boleslav město.
Zvětšením poloměru oblouku se trasa výrazně přiblíží stávající zástavbě v obci Řepov a dostane se do kolize s územím dle ÚP určeným pro obytnou zástavbu, což výrazně ztíží proveditelnost záměru.

Technické řešení dopravy

- Žst. Neratovice – obecně by bylo vhodné omezit počet transformovaných výhybek v navrhovaném stavu. Výh. č. 6 a 7 by bylo možné navrhnout v základním tvaru. V napojení čelákovické trati doplňte v hlavní koleji v obloucích R320 m a R300 m přechodnice, pokud to bude možné.
Bude prověřeno v dalším stupni dokumentace.

- Žst. Kropáčova Vrutice – vzhledem k tomu, že se přejezd P2686 přesouvá a nově je na přeložce, nahradte ho nadjezdem.
Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
- Výh. Stránov – výhybna se navrhuje v nevhodném místě strmých svahů a skalního odřezu, kde bude komplikované a nákladné rozšíření zemního tělesa i zajištění přístupu. Lze výhybnu posunout do vhodnějšího místa?
Výhybna je navržena v prostoru zaniklé dopravní, těleso by mělo mít dostatečnou šířku. Z pohledu konfigurace terénu se jedná o nejvhodnější umístění.
- Žst. Lysá nad Labem – pokud bude spojka z nové tratě od Milovic do sudé sk. Žst. Lysá nad Labem intenzivně využívána, pak pro udržení rychlosti 100 km/h (příp. i vyšší) je potřeba použít štihlější výhybky pro odbočení tj. tvaru 1:26,5-2500.
Uvažovaná rychlost je 80 km/h.
- Žst. Velelily – pokud má být stanice funkční i pro cestující z Velelily, je potřeba od VB zřídít podchod.
Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
- Žst. Čachovice – výh. č. 13 navrhnete tvaru 1:26,5-2500 z důvodu omezení hodnot náhlých změn nedostatku převýšení v hlavní koleji.
Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
- Žst. Mladá Boleslav hl.n. – s rozšiřováním přejezdu P2697 o další kolej ve variantě A0 nesouhlasíme.
Varianta A0 nebude dále sledována.
- Odb. Dalovice – v odbočném směru výh. č. 1 by se mělo z důvodu náhlých změn nedostatku převýšení uvažovat s rychlostmi 90/95 km/h.
Bude upraveno.
- Žst. Mladá Boleslav město – pokud není potřeba u kol. č. 2a hrana délky 265 m, pak dáváme ke zvážení posun výh. č. 14 do stanice a zmenšit stavební jámu zahlučené stanice.
Nástupiště nelze zkrátit.
- Žst. Bakov nad Jizerou var Deko, Ceko – na mladoboleslavském zhlaví nemůže být oblouk R1200 m na limitech max. hodnot náhlých změn nedostatku převýšení. DKS na libereckém zhlaví v obou variantách požadujeme rozložit.
Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
- Žst. Mnichovo Hradiště var. A0, C1 – řešení se zachování přejezdu vlečky přes ul. Jiráskova P2709 je problematické, protože vzhledem k těsné blízkosti vrat do areálu vlečkaře nelze zajistit rozhledy na přejezdu.
Bude řešeno v dalším stupni případnou úpravou oplocení.
- Ve variantě C2el nesouhlasíme s návrhem DKS na libereckém zhlaví. Situace na přejezdu je shodná s předchozí variantou. Navíc se zhoršuje přidáním další koleje, kdy dochází ke zmenšení vzdálenosti od křižovatky. Počet kolejí v přejezdu tak bude větší než v nasazujícím traťovém úseku, což bude rozpor s připravovanou SM86.
Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
- Žst. Přísovice – nový přejezd na Libereckém zhlaví nepůjde zřídít, protože není dodržena vzdálenost od křižovatky min. 30 m. Přístupy na nástupiště i přejezd je potřeba vyřešit jinak.
Nejedná se o nový přejezd. Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
- Žst. Turnov – spojky 23 – 26 a 27 (v základním tvaru) – 28 by bylo účelné upravit na rychlost 60 km/h, aby pro tuto rychlost byly cesty k od nástupiště jak na Mladou Boleslav, tak na Liberec.
Bude prověřeno v dalším stupni dokumentace.
- Žst. Hodkovice nad Mohelkou var. C1 – krajní výhybka na turnovském zhlaví je vložena do oblouku v kombinaci vysoké hodnoty převýšení a nedostatku převýšení. Upravte.
Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

Mosty, propustky a zdi

(zpracoval Ing. Jan Laiř, tel.972 244 255, Laiř@szdc.cz)

- bez připomínek



Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vyporádání připomínek dle směrnice SŽDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

SŽDC GR O14

1. oddělení zabezpečovací techniky

(Ing. Jelínek, kontakty viz hlavička dopisu)

A.3 Technické řešení

2.3.4 Zabezpečovací zařízení

V rámci SP jsou všechna železniční zabezpečovací zařízení navrhována nová, elektronická, 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Navrhovaná řešení jsou v rámci SP stanovena rámcově, tj. bez technických podrobností. V kontextu výše uvedených skutečností uplatňujeme následující podněty na upřesnění textů:

- Budoucí zařízení a prvky ŽDC nemusí být nezbytně „schválena pro provoz na síti SŽDC“ (jak je opakovaně uváděno), neboť s ohledem na existenci a obsah směrnice SŽDC č. 34, je možno za stanovených podmínek budovat i nezavedená zařízení.

Tvrzení bude upraveno.

- V rámci připomínkového řízení vysvětlíte, proč pro celý úsek navrhuje právě automatické hradlo. Odchylně od stávajícího textu doporučujeme definovat TZZ pouze obecně.

TZZ bude definováno pouze obecně.

- V rámci připomínkového řízení vysvětlíte, proč uvádíte ustanovení TNŽ 34 2620 „Hlavní návěstidla budou v koleji delších než 400 m umístěna min. 15 m od námezničku.“. Uvedená zásada je jen jedna z mnoha platných (viz např. 20 m podle zásad pro ETCS u kolejí nad 700 m užitečné délky).

Bude upraveno.

- Neshledáváme důvod dokumentací v úrovni SP paušálně omezovat možná (budoucí) technická řešení. Z uvedeného vypustíte omezující návrh „Přejezdy zřizované v obvodu stanice budou integrovanou částí SZZ s umístěním vlastní technologie do prostor stavebního ústředí a v místě přejezdu nebude zřizován reléový domek, ale pouze přístrojová skříň.“

Bude přeformulováno.

- Vysvětlíte věcný význam zařízení (nedokončené) věty „Součástí DOZ je také zpracování přenesených informací pomocí výpočetní techniky“ nebo text vypustíte.

Bude vypuštěno.

- Formálně upozorňujeme, že uvedený předpoklad formulovaný textem „Pro případ poruchy dálkového ovládání budou ve vybraných stanicích zřízeny desky nouzových obsluh s řadiči výhybek, které zajistí stavění jízdy na přivolávací návěsti na vybrané části kolejiště.“ nemusí být, s ohledem na technický vývoj ZZ, v době zpracování dalších projektových stupňů či při realizaci platný.

Bude zmíněno.

C.5 Aplikace procesu řízení rizik

Připomínky uvedené k části A.3 Technické řešení - 2.3.4 Zabezpečovací zařízení platí ve stejném rozsahu i pro zcela shodné texty v příloze C.5 Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013 (str. 5).

V části 2 Podklady je chybně označena TNŽ 34 2620 jako ČSN 34 26 20.

Vlastní zpracování procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013, resp. „4.1 Záznam o nebezpečí - Železniční zabezpečovací zařízení“ nejsou předmětem těchto připomínek. Dotčené části se zakládají na Brainstormingu zpracovatelského týmu a nelze je jednoduše objektivně posoudit.

Bereme na vědomí.

2. oddělení telekomunikací a síťových aplikací

(Ing. Dudek, tel. č. 972 244 485, e-mail: dudek@szdc.cz)



Část A.3 Technické řešení

Obecně ke kap. 1

Popis stávajícího rozsahu není zcela aktuální a nezohledňuje probíhající stavby - viz další připomínky.

Kap. 1.1.10, 1.1.11 a 1.1.12

V uvedených mezistaničních úsecích jsou již nové sdělovací kabely (včetně optických) položeny. Doporučujeme uvést, že budou po dobu stavby ochraňovány.

Bude doplněno.

Kap. 1.1.13, 1.1.14, 1.1.15 a 1.1.16

V uvedených úsecích probíhá pokládka nových sdělovacích kabel.

Bude doplněno.

Kap. 1.1.x, Sdělovací zařízení

Ve všech kapitolách je uváděna pouze pokládka kabelizace v mezistaničních úsecích. Uvažována by však měla být i místní kabelizace ve stanicích a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání - tato připomínka byla vznesena již ve vyjádření z roku 2017.

Bude doplněno.

Kap. 2.3.4

Dálkové ovládání doporučujeme požadovat se zálohováním geograficky oddělenými trasami. Místní ovládání z desek nouzových obsluh se jeví jako překonané s ohledem na předpokládanou dobu realizace a navrhované řešení systémem ETCS L2, který bude rovněž vyžadovat zálohování geograficky oddělenými trasami.

Bude doplněno.

Doporučujeme uvést, že dálkové ovládání bude doplněno automatickým stavěním vlakových cest (inteligentním řízením provozu).

Bude doplněno.

SŽDC GR O15

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že problematice ochrany životního prostředí (ŽP) byla zpracovatelem věnována přiměřená pozornost. K předkládané dokumentaci studie proveditelnosti uvádíme následující připomínky:

1. Hluk a vibrace

Níže uvedené připomínky se vztahují k části A Průvodní zpráva:

S ohledem na vznikající hysterii ohledně výstavby protihlukových stěn doporučujeme zvážit úpravu katastrofických formulací v odstavci na str. 20 „Průchodnost úseku Turnov – Liberec....“ (zvláště pokud studie nebude interním dokumentem);

1) Instalace protihlukové stěny neznámá automaticky upuštění od estetičnosti. Ale může se stát, že charakter území bude vyžadovat vyšší nároky na estetiku případných protihlukových stěn a jejich soulad s okolní krajinou... (To bude samozřejmě cílem následného projektování).

2) Riziko narušení faktoru sídelní pohody může v daném případě existovat, nicméně je možné jej eliminovat vhodnými kompenzačními opatřeními a není nezbytné jej hned od počátku považovat za vysoké.

Bude přeformulováno.

SŽDC GR O23

Bez připomínek



**SŽDC GR O24***Bez připomínek***SŽDC GR O26**

Obecně:

Chybí analýza DETR, na kterou je odkazováno v části 6.2 Průvodní zprávy.

Bude doplněno.

Chybí zákresy do územně plánovacích dokumentací pro úseky novostaveb.

Bude doplněno.**Část Průvodní zpráva:**

Str. 7: na konci textu aktualizovat zdroj odkazu.

Bude opraveno.

Str. 11: do části Výchozí stav doporučujeme doplnit vztah záměru k potenciální existenci systému rychlých železničních spojení, zejména pak neexistenci RS4 Praha – Drážďany.

Bude doplněno.

Str. 12 na konci textu „...kolejiště, které zejména umožní zlepšení obsluhy vlečkového areálu Škoda Auto.“ Doporučujeme nahradit obratem „...“, které zejména umožní zvýšení kapacity pro vlakový provoz v žst. Mladá Boleslav město v souvislosti se vzrůstajícím objemem manipulace ze zaústěné vlečky Škoda Auto.“ Použitý obrat nahradit i v ostatních výskytech v textu.

Bude opraveno.

Str. 17, kap 4.8: do textu doporučujeme doplnit, že upuštěno od dalšího sledování bylo na základě vzájemného porovnání v rámci dílčích odevzdání studie. (ve smyslu textu uvedeného v části 5.1)

Bude doplněno.

Str. 22, 4. Odstavce, upravit formulaci o potřebách nejvýznamnějšího přepravce v regionu ve smyslu předchozích úprav formulací (uspokojení poptávky po kapacitě v důsledku zapojení vlečky ŠA).

Bude opraveno.**Část Dopravní technologie:**

Opravit úvodní rozpisk

Bude opraveno.

Ve vztahu k časovému rozložení zpracování dokumentace požadujeme v textu blíže specifikovat (časově ukotvit) termín „současný stav“.

Bude doplněno.

Chybí části textu (např. kapitola 1.1, ukazatele propustnosti pro jednotlivé varianty, kapacitní odůvodnění jednotlivých částí novostaveb/modernizovaných tratí - např. využití kol. spojky do sudé skupiny v žst. Lysá n. L.), požadujeme doplnit.

Bude doplněno.

Str. 43. Část 2.2.1, Shmutí, že „Rozsah nákladní dopravy ve variantách Bez projektu a A0 vychází ze současného stavu a v podstatě se s ním shoduje vyjma úseku Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město.“ neodpovídá textové části přepravní prognózy (tab. 20), kdy je i na jiných tratích predikován nárůst až v řádu desítek procent, přičemž (dle tab. 22) je ve většině případů tento nárůst poptávky dopravní nabídkou uspokojen; požadujeme vyjasnit a sjednotit.

Bude vyjasněno.

Str. 44, část 2.2.2. do textu doplnit, že tento nárůst odpovídá prognózovanému rozsahu dopravní poptávky, kterou tyto projektové varianty dokáží uspokojit. Textový popis je však omezen pouze na vlaky související s přepravou ŠA, požadujeme popsat také růst resp. způsob uspokojení dopravní poptávky v rozsahu, který je uveden v části Přepravní prognózy.

Bude doplněno.



Str. 45, část 3.1.1, v souvislosti s výší provozních nákladů dle EH a kartogramy přepravní prognózy požadujeme revidovat kapacitu osobních vlaků jednotlivých linek. Např. pro ExLib je kapacita cca 450 míst při předpokládané poptávce po přímém spojení cca 3600 cestujících/24 hod a jako naddimenzovaná.

Revize kapacity vlaků osobní dopravy byla již provedena, přičemž se vycházelo z obsazení v nejzatíženějších úsecích (např. ExLib 4880 cestujících/24 hod).

Str. 47, odst. 5 upravit formulaci o potřebách ŠA (viz předchozí připomínky).

Bude upraveno.

Ve výkresové části opravit výkresy GVD.

Bude opraveno.

Část Technické řešení:

Doporučujeme revidovat název přílohy nebo skladbu dokumentace. V odevzdané podobě obsahuje nejen technické řešení, ale také zhodnocení vlivu na životní prostředí, zhodnocení vlivu klimatických změn a územní průchodnosti.

Bude upraveno.

Str. 4. Do úvodu části 1 doplnit, že rovněž zahrnuje úpravy technického řešení v rozsahu schválených investičních počínů dle podkladových dokumentací. Obdobně, jak je to uvedeno v jiných částech dokumentace.

Bude doplněno.

Str. 42, část 1.1.23: v části textu je uvedeno, že ve variantě bez projektu nejsou pro ekonomické hodnocení uvažovány další úpravy ŽST Čachovice, zároveň jsou však v textu tyto úpravy/opravy popisovány/navrhovány. Požadujeme zohlednit dokončené související investiční stavby realizované ve variantě bez projektu a uvést text do souladu (ev. i v dalších částech kap. 1.1)

Bude opraveno.

V oblasti žst. Milovice – Boží Dar dochází k umístění trasy do prostoru silniční křižovatky. Přestože je zde trasa umísťována do koridoru územní rezervy dle Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, je třeba zde doložit koncepci technického řešení vyvolaných staveb. V lokalitě je dle územního plánu města Milovice počítáno umístěním místní komunikace.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

Návrh trati v oblasti Hodkovic nad Mohelkou ve variantě C2el je odlišný oproti podkladové trase MB2b z Vyhledávací studie VRT/RS5 Praha – Hradec Králové/Liberec – st. hr. CZ/PL, cca v polovině úseku Tumov – Liberec s návrhovými parametry pro $V_{130} = 200 \text{ km/h}$ je vytvořen 4 km úsek s rychlostí $V_{130} = 100-80 \text{ km/h}$. Požadujeme v textu doplnit odůvodnění změny tohoto návrhu a objasnit, jestli návrh umožňuje budoucí doplnění přeložky trati s napojením na projektem realizované části před km 70 a za km 74.

Zdůvodnění bude doplněno.

Část Ekonomické hodnocení:

Obrázek č. 1 neodpovídá textovému popisu.

Bude upraveno.

Popis varianty bez projektu na str. 16 není přesný. Tato varianta nevychází ze současného stavu infrastruktury, ale ze stavu v roce 2025. Nelze ani tvrdit, že se bude udržovat stejný stav jako na začátku hodnocení, protože např. reinvestice do zabezpečovacího zařízení výrazně zredukuje počet provozních zaměstnanců.

Bude přeformulováno.

Na str. 29 je odkazováno na již neplatné metodiky.

Bude upraveno.

V tabulce 18 je chybně spočítán poslední sloupec, tím pádem je špatně i komentář pod tabulkou.

Bude upraveno.

Na str. 49 je chybně uvedeno, že do výpočtu provozních nákladů vlaku vstupuje cena za použití dopravní cesty.

Bude upraveno.

Na str. 60 je uvedeno, že přínosy z externalit jsou oproti ostatním přínosům značně nízké. Ve skutečnosti naopak patří mezi největší finanční toky projektových variant.



Bude odstraněno.

ENPV nemůže klesnout na nulu, jak je uvedeno na str. 70, protože je u všech projektových variant záporná. Odstavec o vyhodnocení kritických proměnných na str. 70 doporučuji odstranit, je matoucí.

Bude upraveno.

Neprovedení kvantitativní analýzy rizik je na str. 85 zdůvodněno chybně. Kvantitativní analýzu rizik totiž nemá smysl provádět, protože žádná projektová varianta neprokázala ekonomickou efektivnost.

Bude přeformulováno, eventuálně doplněno.

V předané dokumentaci chybí tabulky výpočtu provozních nákladů vlaků.

Bude dodáno.

SŽDC SSZ

Provozní a dopravní technologie (Ing. Kunik, 972 244 851)

A-002 Dopravní technologie (kap. 1 Dopravně-technologické vyhodnocení současného stavu):

1. Výhybnu Straky a ŽST Čachovice by bylo vhodné uvažovat již ve stavu po dokončení nyní realizované stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“.

Akce „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. Stavba“ je uvažována jako součást výchozího stavu pro projektové varianty a variantu bez projektu. Popis bude upraven.

2. U ŽST Luštěnice-Újezd a Dobruška jsou prohozeny kapitoly o nástupištích a přepravních zařízeních.

Bude opraveno.

A-003 Technické řešení:

3. kap. 1.1 Obecný rozsah prováděných prací: Chybí realizované TZZ 3. kategorie Byšice – Kropáčova Vrutice – Chotětov (vč. návěstních bodů).

Bude doplněno.

4. kap. 2.3.4 Zabezpečovací zařízení: Doporučuji alespoň v nejzátíženějším přípravném úseku zvážit návrh AB (resp. jeho obdoby bez přenosu VZ s počítači náprav). V případě návrhů AH s návěstním bodem uvést kterých mezistaničních úseků se tento návrh týká a staničení těchto návěstních bodů.

TZZ bude definováno pouze obecně dle požadavků O14.

5. kap. 2.3.7 Trakční vedení: Není zřejmé, kde je uvažováno dělení 25 kV a 3 kV při zaústění do uzlu Praha.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

Obecně k návrhové části:

6. V dokumentaci není vůbec věnována pozornost posouzení navrženého rozsahu infrastruktury – především ve vztahu k nákladní dopravě, a to jak předpokládané technologii obsluhy lokality Mladá Boleslav a souvisejících vleček, tak vlakům po koridoru AGTC, tak případnému vedení vlaků z ŽUP na trať 503 právě přes Neratovice po zatrolejování trati. Trasy pro nákladní dopravu nejsou zakresleny v návrhových GVD, není uvedena technologie práce v uzlových stanicích (zejména ŽST Neratovice a oblasti ŽST Mladá Boleslav předměstí – Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl. n.), nelze tedy stanovit nezbytný rozsah a konfiguraci dopravy pro místní práci a rovněž tak nelze posoudit dostatečnost nebo nadbytečnost návrhů mezilehlých dopravních řízení sledu vlaků. Návrhy konfigurace jednotlivých dopravních řízení nejsou v předložené dokumentaci odůvodněny.

Chybějící části dopravní technologie budou doplněny.

7. ŽST Praha-Čakovice: Je navrženo zkrácení užitečných délek staničních kolejí bez posouzení ve vztahu k nákladní dopravě (zejména možnosti nárůstu tras, viz výše).

Komentář bude doplněn.

8. výhybna Stránov: Návrh výhybny není odůvodněn a jeví se jako nadbytečný.

Komentář bude doplněn.

9. ŽST Lysá nad Labem: Prověřit redukci paralelních kolejových spojek na kostomlatsko-milovickém zhlaví.
Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
10. ŽST Milovice + ŽST Milovice-Boží Dar: Návrh ŽST Milovice-Boží Dar pokládám s ohledem na takřka nulový přepravní potenciál za naddimenzovaný a považuji za vhodnější přeměrovat obrátové koleje do (za) ŽST Milovice (vč. ukončení příslušných Os již zde). V každém případě není vhodný návrh (části) obrátových kolejí dostupných pro převládající směr (z/do Prahy) pouze úvratí.
Prostor žst. Milovice není vhodný pro umístění obrátových kolejí (násep/estakáda, střed města). Vzhledem k rozvojovým plánům v oblasti Božího Daru lze předpokládat růst poptávky po přepravě. Poloha odstavných kolejí bude řešena v dalším stupni dokumentace.
11. výhybna Straky: Zkrácení užitečné délky křižovací koleje nesplňuje parametry TSI uvedené v kap. 2.1.2 části 003 a tak jako tak není vhodné, upravit návrh.
Bude upraveno.
12. ŽST Čachovice: Návrh stanice se jeví předimenzovaný. Návrh 6. SK, navíc s rychlostí 100 km/h na obou zhlavích, není odůvodněn.
Komentář bude doplněn.
13. ŽST Dobruška-Sýčinka: Zaústění 6. SK jen jednostranně, navíc z opačného zhlaví než je zaústěna vlečka, se nejeví vhodné.
Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
14. ŽST Mladá Boleslav hl. n. (A0): Není zřejmé, proč je navrženo zatrolejování odstavných kolejí 8b+8c+8d a jaké je vlastně jejich předpokládané využití s ohledem na zcela minimální užitečné délky.
Varianta A0 nebude dále sledována.
15. ŽST Mladá Boleslav hl. n. (C1, C2el, Ceko, Deko): Zaústění manipulačních kolejí (SK 11. – 15.) se jeví vhodnější na chotětovském zhlaví, společně s ponecháním stávající výtažné koleje – posun v takovém případě neovlivňuje provoz na přejezdu.
Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
16. ŽST Mladá Boleslav hl. n. (C1, C2el, Ceko, Deko): Není zřejmé využití navrhovaných zatrolejovaných kusů kolejí 6 a 8.
Odstavné koleje pro elektrické jednotky.
17. ŽST Mladá Boleslav hl. n.: Ve variantách s novou tratí výh. Bezděčín – Mladá Boleslav předměstí je třeba prověřit a doložit nezbytný rozsah kolejiště ŽST Mladá Boleslav hl. n. s ohledem na technologii práce celého uzlu zejména v nákladní dopravě.
Bude doplněno.
18. ŽST Bakov nad Jizerou: Je navrženo výrazné zkrácení užitečných délek staničních kolejí bez náležitého posouzení. V podstatě zaniká možnost úvratí pro nákladní vlaky. Ve variantách A0, C1, Ceko, Deko chybí nástupiště u hlavní koleje směr Česká Lípa hl. n.
Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
19. ŽST Loukov u Mnichova Hradiště: Rozplet z dvoukolejné na dvě jednokolejné tratě by byl vhodnější s využitím štihlejších výhybek.
Na dvoukolejném úseku odb. Zálučí – Loukov u. MH je předpokládán spíše traťový provoz

Stavební řešení, prognóza ND, ekonomické hodnocení (Ing. Fridrich, 972 244 833)**Prognóza nákladní dopravy**

20. A.004, kap. 5.1: je třeba doložit vstupní údaje o nákladní dopravě. Podle textu (str. 149 a 150) je dnes provozován týdně 1 vlak směr Vrchlabí a denně 3 páry směr Kvasiny (Solnice), ale údaje z tab. 19 tyto hodnoty nepodporují (vlaky daných relací nejsou vůbec uvedeny), příslušné vlaky neexistují v aktuálním Plánu řazení vlaků ND dopravce ČD Cargo a. s. ani v evidenci SŽDC. Pokud by se mělo jednat jen o skupiny vozů, je třeba to uvést, včetně jejich počtu (nicméně v aktuálním plánu řazení není ani žádná skupina směr Vrchlabí, možné řazení skupiny vozů směr Solnice je uvedeno u dvou vlaků denně). Informaci, že „lze předpokládat, že dojde k nárůstu počtu nákladních vlaků o dva páry denně“, je třeba doložit – jde o (nemodelovaný) odhad zpracovatele, nebo o požadovanou hodnotu objednatele přeprav (ŠA), popř. jiný vstup? Totéž platí o formulaci „naplněný potenciál“ projektových variant na další tři páry vlaků. Další pár vlaků je odůvodněn „interními rozvojovými dokumenty ŠA“, což je možný zdroj, ale pak

- je třeba tyto dokumenty zahrnout do dokladové části SP, vč. odkazu v prognóze. Všechny tyto vstupy jsou velmi důležité, protože zásadně pomáhají EH, ale tím spíše musí být velmi dobře doložitelné.
- Počty vlaků a prognóza nákladní dopravy budou revidovány na základě aktuálních informací od Žesnad a ŠKODA AUTO. Počty vlaků v tabulce 19 vychází z dat ISOŘ z roku 2016.
21. A.004, kap. 5.2: prognózu nákladní dopravy je třeba rozdělit na samostatné údaje o přepravách souvisejících s obsluhou uzlu Mladá Boleslav a o ostatních přepravách. Důvodem je předně skutečnost, že přepravy v uzlu Mladá Boleslav je (snad) možné doložit strategickými dokumenty ŠA, zatímco u ostatních přeprav je k dispozici jen odhad modelu z DSS. Druhým důvodem je, že možnost získání přeprav pro ŠA je zásadně ovlivněna kapacitou trati Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město, takže se jejich objem bude výrazně lišit v projektových variantách, resp. vůči variantě BP.
- Počty vlaků a prognóza nákladní dopravy bude revidována a rozdělena na základě aktuálních informací od Žesnad a ŠKODA AUTO.
22. A.004, kap. 5.2, tab. 20: některé údaje se nejeví být reálné. Např.
- když jsou udávány počty vlaků, resp. hrt, pak jde v zásadě o profilové údaje (nemá smysl sčítat data z více profilů), pak ale pro trať 231 musí být úsek upřesněn, resp. zdvojen, protože např. profily Káraný (Lysá n. L. – Čelákovice) a Stratov (Nymburk – Lysá n. L.) se liší násobně.
 - intenzity se zřejmě budou lišit podle technických možností trati. Bude-li trať Praha – Všetaty elektrizovaná dvokolejná, pak na sebe patrně přetáhne některé nákladní přepravy, pokud by nebyl provoz nákladních vlaků z nějakých důvodů znemožněn (hluk apod.). Pokud ve var. Deko je trať Všetaty – MB hl. n. neelektrifikovaná, pak patrně bude poptávka po přepravách po ní nižší, než ve var. Ceko (přepravy Mladá Boleslav město – Děčín – SRN budou směřovány bez přepřahu přes Čachovice – Lysou n. L.).
- a) Bude opraveno. b) Prognóza nákladní dopravy bude revidována na základě aktuálních informací od Žesnad a ŠKODA AUTO.
23. A.004, kap. 5.2, tab. 21: údaj, že ze sedmi vlaků denně z Mladé Boleslavi směřují 3 do Kvasin (tj. karoserie na lakování), 1 do Bakova (směr Liberec) a jen zbylé 3 do Nymburka na přefazení (hotová auta všech směrů a karoserie směr SRN), nepovažujeme v porovnání s jinými zdroji za reálný. Např. podle aktuálního plánu řadení vlaků ND dopravce ČD Cargo má z 13 vlaků automotive začínajících v Mladé Boleslavi město jen dvojice jako komoditu uvedené (také) karoserie do Solnice, všechny ostatní (do různých cílových stanic, převážně však Nymburk) mají jiné udávané komodity (auta, karoserie směr Osnabrück). Směr Bakov n. J. není pravidelná přeprava automotive nyní žádná.
- Prognóza nákladní dopravy bude revidována na základě aktuálních informací od Žesnad a ŠKODA AUTO.
24. A.004, kap. 5.2.1 a další: pro údaje o výhledových objemech v jednotlivých variantách platí obdobné připomínky, jako ke kap. 5.2. Navíc není jasné, čeho se vlastně týká tab. 22, když se nadešlá „A0 a OBezP“, přičemž tyto dvě varianty se zásadně liší v řešení úseku MB hl. n. – MB město (BP bez investic a již nyní vyčerpaná kapacita, takže zde bez možnosti nárůstu přeprav; A0 elektrizace a „zlepšení sklonových poměrů“). I tak není jasné, jak může narůst např. k roku 2035 nákladní doprava na trati Nymburk – MB hl. n. o cca 2000 vlaků, když na město vlaky pokračovat nemůžou (viz výše), na Všetaty se přeprava nezmění a na Bakov vzroste jen o 400 vlaků. Podobných rozporů je v obou tabulkách 20 a 22 řada.
- Prognóza nákladní dopravy bude revidována na základě aktuálních informací od Žesnad a ŠKODA AUTO.

Ekonomické hodnocení

25. A.005, kap. 4.1.3.7: je třeba doplnit vstupy do výpočtu úspor z náhrad přejezdů a výsledky posouzení jednotlivých přejezdů. Takto není patrné, ve kterých případech je zrušení přejezdu pro EH přínosné a kde naopak.
- Bude doplněna tabulka.
26. A.005, kap. 4.1.3.7: doporučujeme zahrnout do přínosů odstranění kolizních vlakových cest v ŽST Lysá nad Labem, kde ve variantách BP a A0 vlaky Os Praha – Milovice svou jízdou narušují jízdu vlaků na

trati Nymburk – Ústí n. L. Pozitivní výsledek může být v úspoře času vlaků, ale případně také ve zvýšení kapacity.

Z časových důvodů nebude řešeno v rámci této SP.

27. V dokumentaci nevykazuje ani jedna projektová varianta přijatelné výsledky ekonomické efektivity, i nejlepší varianta Deko má ERR=1,94 %. Varianta Deko obsahuje dva do značné míry nezávislé projektové návrhy, a to úsek Praha – Všetaty a úsek Lysá n. L. / Nymburk – Mladá Boleslav. Doporučujeme ekonomické hodnocení těchto úseků oddělit, tedy vyčlenit samostatné EH modernizace úseku Lysá n. L. / Nymburk – Mladá Boleslav v rozsahu Deko, který by zlepšil podmínky pro nákladní dopravu do Mladé Boleslavi. Nalezení projektové varianty s kladným výsledkem pro stavby ramene Lysá n. L. / Nymburk – Mladá Boleslav by umožnilo pokračovat s přípravou dalších staveb, např. Mladá Boleslav město, spojka Ptácká, elektrizace trati Nymburk – Mladá Boleslav, ŽST Lysá nad Labem včetně přesmyku do Milovic. Naopak v úseku Praha – Všetaty chápeme jako problematické, že SP Praha – Liberec neuvažuje se souběžně zpracovávanou SP Praha – Drážďany včetně jejího odbočení směr Neratovice, které může značně změnit podmínky pro projektové řešení.

Samostatné posouzení všetské větve není součástí této SP.

28. Upozorňujeme, že SSZ pro naplnění Usnesení vlády ČR č. 628 z 3. 10. 2018 zadala ZP na stavbu „Bezdečinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ“. Vzhledem ke stavu SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec má tento ZP samostatné ekonomické hodnocení.

Bereme na vědomí.

Stavební řešení

29. A.002, kap. 2: jednotlivé varianty se liší rozsahem dopravy (např. BP jede navíc S34, naopak je nižší rozsah nákladní dopravy do Mladé Boleslavi), ale chybí jakékoliv zdůvodnění tohoto návrhu. Podle textu v kap. 2.2.1 se o dva páry vlaků má navýšit i počet vlaků do Mladé Boleslavi ve variantách BP a A0, aniž by bylo doloženo, že tyto vlaky dnes lze provést kapacitně omezujícím úsekem Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město. S ohledem na to, že možnost vedení nově 3 párů nákladních vlaků v projektových variantách je podstatným přínosem ekonomického hodnocení, musí být (ne)možnost vedení vlaků v jednotlivých variantách jednoznačně dopravně technologicky doložena.

Chybějící části dopravní technologie budou doplněny.

30. Jak vyplývá z výše uvedených připomínek, nepovažujeme v současné době výstupy přepravní prognózy ND (body 20 až 24) a z dopravní technologie (viz bod 6) pro návrh technického řešení a zejména pro ekonomické hodnocení za věrohodné a tedy využitelné. Z tohoto důvodu se za SSZ nevyjadřujeme k detailnímu technickému řešení. Ve vztahu k přípravě jiných staveb pouze poznamenáváme:

- a. ŽST Neratovice: nejasné, jak je řešen most přes Labe ve vztahu k nutnosti dodržet poplavnou výšku 7 m. Je navrženo zvýšení nivelety (s dopady do zhlaví) nebo zdvižná konstrukce? Vlastní návrh stanice nebude zřejmě využitelný s ohledem na nový požadavek modernizace a elektrizace trati Všetaty – Neratovice – Kralupy n. Vlt. včetně Tišické spojky, určené pro nákladní dopravu (tj. vyšší požadavky na možnost průjezdu dlouhého nákladního vlaku včetně křížování na jednokolejné trati) a na rozpracovanou SP Praha – Drážďany (jiné podmínky pro sestavu skupin vlaků osobní dopravy).

Pro neratovický most přes Labe je navrženo zvýšení nivelety, bude doplněno do textové části. Modernizace trati Všetaty – Kralupy n. Vlt. a RS Praha – Drážďany není součástí souvisejících investic a nebylo ji tedy možné uvažovat.

- b. ŽST Lysá nad Labem: není vhodné, že rozplet tratí zasahuje do ještě nepostaveného silničního obchvatu Lysé n. L. (do svahového kužele pod opěrou estakády), doporučujeme buď doložit přijatelnost takového zásahu, nebo upravit technické řešení vč. případného zásahu do trati směr Kostomlaty. Obecně řešení Lysé n. L. bude ovlivněno nyní zpracovávanou ASP Kolín – Děčín s variantními zvíceokolejněními trati směr Kostomlaty, popř. i dalším mimoúrovňovým přesmykem tamtéž.

Poloha kolejí byla koordinována s projektantem obchvatu Lysé nad Labem (II/272 Litol – Lysá n. Labem, II. stavba), tvar svahového kužele silničního tělesa měl být upraven,

upravený koordinační podklad bohužel nemáme k dispozici. Kolejové řešení Lysé nad Labem vychází z podkladů, které byly v dané době dostupné.

- c. ŽST Mladá Boleslav hl. n.: výpravní budova stanice byla zařazena do seznamu staveb z Usnesení vlády ČR č. 628 z 3. 10. 2018 a bude rekonstruována nebo nahrazena v předstihu před vlastní rekonstrukcí kolejí, zřejmě ve stávající poloze. Žádáme o zohlednění této skutečnosti v návrhu.
Bude zohledněno v dalším stupni dokumentace.

- d. ŽST Mladá Boleslav východ: pro informaci dodáváme, že řešení se v současné době rozpracovává v zadaném záměru projektu.
Bereme na vědomí.

31. A.001, kap. 6.3: v závěru SP se doporučuje zkrácení doby výstavby. Pro variantu Deko nyní SP pracuje s dobou 7 let (2025 – 2031), což považujeme za přiměřené, zejména kvůli nemožnosti modernizace celého úseku najednou vzhledem k nutnosti zachování obsluhy území nákladní dopravou.
Doba výstavby nebude měněna.

SŽDC OŘ Praha

Řízení provozu preferuje vést vlaky po rekonstruované trati Praha – Lysá nad Labem a odtud přes Milovice a novými úseky na trať Nymburk – Mladá Boleslav.

Vedení přes Neratovice považuje za naprosto nevhodné, dva krátké dvoukolejné úseky mezi Prahou a Neratovicemi nic neřeší. Jednokolejná trať by i nadále generovala poždění a křivočárání budou i nadále výrazně snižovat rychlost dopravy.

Konstatování. Úsek odb. Skály – Neratovice je dvoukolejné v celé délce.

Kontakt: Votava Michal, tel.: 972 241650, 606 096 659.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Nymburk, Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Praha východ, Správa mostu a tunelu, Správa tratí Praha východ, Správa tratí Praha západ, Správa pozemních staveb a Správa elektrotechniky a energetiky jsou bez připomínek.

SŽDC OŘ Hradec Králové

Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Hradec Králové preferuje variantu C2el.

V části A-002_Dopravní technologie, str. 16 - ŽST Bakov n.J. - účel koleje č. 11 a 13 nesouhlasí s údaji ve staničním řádu (SŘ je uvádí jako odjezdové), u ostatních není uvedeno "průjezdná kolej".

Bude opraveno.

Pro upřesnění uvádíme stávající personální potřebu, která není v části 5 aktuální a která k 1.4.2019 vypadá takto:

- ŽST Mladá Boleslav-Debř (str. 50 a 51) - 4,779 (výpravčí),
- ŽST Bakov nad Jizerou (str. 50 a 52) - 4,848 (výpravčí hlavní), 9,546 (signalista),
- Odb. Zálučí (str. 50 a 52) - 4,773 (signalista),
- ŽST Mnichovo Hradiště (str. 50 a 52) - 4,811 (výpravčí),
- ŽST Loukov u Mn. Hradiště (str. 50 a 52) - 4,779 (výpravčí), 4,742 (výhybkář),
- ŽST Přísovice (str. 50 a 52) - 4,779 (výpravčí),
- ŽST Turnov (str. 51 a 52) - 15,489 (signalista),
- ŽST Sychrov, Hodkovice nad Mohelkou a Rychnov u Jabl. n. Nis. (str. 51 a 52) - 4,983 (výpravčí),

- ŽST Jeřmanice (str. 51 a 52) - 4,842 (výpravčí).

Studie využívá jako vstupní data personální potřebu z doby zahájení prací, tedy z roku 2016.

Záznam z jednání dne 22. ledna 2019 (ŠKODA Auto, ŽESNAD.CZ)

ŽESNAD.CZ

www.zesnad.cz

Záznam z jednání

konaného dne 22.1.2019 v kanceláři vlečky ŠKODA AUTO, Mladá Boleslav

Přítomní:

ŠKODA AUTO: Miloš Zeman

ČD Cargo: Pavel Houda

ŽESNAD.CZ: Jaroslav Tyle

Téma jednání: rozvoj železničních přeprav společnosti ŠKODA AUTO; dopravní technologie

Závod Kvasiny

Stávající přepravní objemy:

Železniční přepravy do Solnice jsou směřovány přes seřaďovací stanici Nymburk a přes ŽST Týniště nad Orlicí, kde dochází k dělení vlaků na 2 části. Denně se jedná o 6 vlaků, resp v úseku Týniště n.O. – Solnice a zpět o 12 vlaků denně v obou směrech.

Rozvoj přeprav od roku 2021:

Po dokončení zkapacitnění a elektrizace trati Týniště n.O. – Solnice a vybudování ŽST Lipovka, tedy nebude nutné dělit vlaky v ŽST Týniště n.O.

ŠKODA AUTO plánuje částečné zavedení přímých vlaků ze ŽST Lipovka do cílových destinací bez nutnosti dalšího řazení v Nymburce.

Další potenciál spočívá v převedení stávajících silničních přeprav z kamionů na železnici, v mezizávodové přepravě se jedná o objem až 4 párů vlaků za den.

Přeprava materiálu z koncernových závodů VW může být v objemu až dvou párů vlaků denně.

Celkově tedy plánujeme až 12 párů vlaků denně.

Závod Mladá Boleslav

Stávající přepravní objemy:

Železniční přepravy jsou (kromě jednoho přímého vlaku s hotovými vozy do Polska) směřovány přes seřaďovací stanici Nymburk, kde dochází k přeřazování vozů do cílových destinací společně s vozy ze závodu Kvasiny. 80% vlaků z Nymburka je směřováno do Německa, a to jak na centrální sklady dealerů, tak do severoněmeckých přístavů k další distribuci. 10% vlaků je odesíláno do přístavu Koper a 10% vlaků jako skupiny vagonů ve směru na východ a jih z ČR.



Záznam z jednání dne 20. listopadu 2019 (konferenční projednání připomínek)

METROPROJEKT

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Akce: **Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec**
Účel jednání: **Konferenční projednání připomínek k 9. dílčímu plnění**
Datum a čas jednání: 20. 11. 2019, 13:00
Místo jednání: METROPROJEKT Praha, a. s., Argentinská 1621/36, Praha 7, 170 00
Přítomni: dle přiložené prezenční listiny

Předmětem konferenčního projednání byly zejména doplněné, v předešlé dokumentaci chybějící nebo nedostatečně zpracované části dokumentace. Tomu věcně odpovídá návrh zpracovatele na vypořádání obdržených připomínek, který je přílohou tohoto záznamu. V následujícím textu jsou shrnuty komentáře a doplnění, která k návrhu vypořádání zazněla na jednání.

V úvodu jednání byl ze strany zadavatele popsán další postup předpokládaný po uzavření předmětné studie proveditelnosti. Bylo avizováno, že záměrem zadavatele je uzavřením této studie proveditelnosti procesně umožnit pokračování investiční přípravy v předložené podobě alespoň v úseku Lysá nad Labem – Milovice – Mladá Boleslav město – odb. Dalovice. Současně je zadavatel otevřen možností dalších prací v celém rameni Praha – Liberec v závislosti na změně vnějších vstupů, které by přispěly k významnějšímu nárůstu benefitů. Toto však již není možné a efektivní v rámci smluvního vztahu k této zakázce.

Zástupce Libereckého kraje na úvod jednání sdělil, že navržená studie problém Libereckého kraje řeší pouze minimálně, protože neřeší úsek Mladá Boleslav – Liberec a požaduje po objednateli studie sdělení, jakou formou a v jakém časovém harmonogramu bude řešeno hledání koridoru v úseku na Liberec. Dále nad rámec zaslaných připomínek žádá v dalších stupních dokumentace revidovat uspořádání žst. Bakov nad Jizerou. Je preferováno uspořádání s (polo)ostrovním nástupištěm, za účelem umožnění přestupů v rámci jednoho nástupiště.

Studie ve svém závěru shrne zásadní požadavky a podněty z tohoto připomínkového řízení (týkající se např. technického řešení, provozního konceptu, nastavení projektových variant a zohlednění nově vzniklých podkladových materiálů), které nebylo vzhledem k závěrečné fázi SP možné zpracovat.

Bude dopracován technický průkaz zastávky Mladá Boleslav východ.

Zapsal Hoření

Přílohy:

- ∞ Prezenční listina
- ∞ Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek k 9. dílčímu odevzdání 09/2019

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

str. 1/1


























METROPROJEKT

Záznam z jednání dne 20. listopadu 2019 (konferenční projednání připomínek)

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 20. 11. 2019 v budově METROPROJEKTu Praha

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec,
konferenční projednání

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
Tomáš Hoření	Metroprojekt	296 154 166	horeni@metroprojekt.cz	
MAREK ŠÍDA	AF-CITYPLAN	774 002 50	MAREK.SIDA@AFCONSULT.COM	
JAN HUMLHANS	AF-CITYPLAN	785 720 825	JAN.HUMLHANS@AFCONSULT.COM	
MICHAL KLISKÝ	MD 0520	225 131 444	MICHAL.KLISKY@MDR.CZ	
Michal BREZIK	SZDC OŘ PRAHA	424 514 609	Brezik@szdc.cz	
DAVID ČECHAL	SZDC PLYNENÍ	724 389 162	cechal@szdc.cz	
MILAN ČERNOTÍK	SZDC OŘ PRAHA	606 952 406	ČERNOTIK@SZDC.CZ	
SILVIE ŠTETANOVÁ	TL	422 827 190	Smetanova@szdc.cz	
MARTIN NÁJMAN	MD 0910	225 131 561	martin.najman@mdr.cz	
Lucie HMAZ	MD 0120	225 121 623	lucie.hmaz@mdr.cz	
PETR BOŠEK	SZDC GŘ 026	725 965 441	Bosek@szdc.cz	
DAVID FUKSA	SZDC 026	725 919 470	fuksa@szdc.cz	
J.Ř. ANDRJE	SZDC 026	992 354 37	andrje@szdc.cz	
PETR PROVAZNÍK	SZDC 026	733 692 195	PROVAZNIK@SZDC.CZ	
Jaroslav Týr	ŽESNAD.CZ	602 530 562	office@zesnad.cz	
PAVEL HOUDA	CD Cargo, s.r.o. (ŽESNAD)	725 721 430	pavel.houda@cdcargo.cz	
Jaroslav ŠTÄTER	—	724 005 766	jaroslav.stater@cdcargo.cz	
Václav DOKAL	SZDC-024	972 244 476	dokal@szdc.cz	
JAN ČAP	KULK	485 226 576	JAN.CAPEK@KULK.CZ	
Roman HOUDEK	SZDC OŘ PRAHA	720 961 354	HoudekR@szdc.cz	
VLADIMÍR PETERA	KULK	485 226 573	VLADIMIR.PETERA@KULK-LIC.CZ	
PAVEL WINTER	IDS4	420 060 826	WINTER.PAVEL@IDS4.CZ	
MARTIN HÝBL	IDS4	725 741 618	HYBL.MARTIN@IDS4.CZ	
LENKA ŽEMLIČKOVÁ	SZDC-023	728 750 333	kumelickova@szdc.cz	

METROPROJEKT Praha a.s.
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz



Záznam z jednání dne 20. listopadu 2019 (konferenční projednání připomínek)

METROPROJEKT

[illegible]

METROPROJEKT Praha a.s.
 Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, IČ: 45271895
 Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
 E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek k 9. dílčímu odevzdání 09/2019

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR.....	1
KÚ LIBERECKÉHO KRAJE	2
ROPID	29
IDSK	30
ŽESNAD.CZ	32
SŽDC GR O6.....	32
SŽDC GR O11.....	34
SŽDC GR O13.....	35
SŽDC GR O14.....	37
SŽDC GR O15.....	37
SŽDC GR O24.....	38
SŽDC SSZ	39
SŽDC OR PRAHA.....	40
SŽDC OR HRADEC KRÁLOVÉ	41

Ministerstvo dopravy ČR

1) Doplněné trasy ve variantách C1, C2el, CEKO a DEKO neodpovídají záměrům, které předpokládají objednatelé veřejné dopravy (regionální a dálkové)

Ve variantách C1, C2el, CEKO a DEKO jsou do jízdního řádu dokresleny rušící vlaky R21-Sp, které jedou v původní trase linky Ex Praha – Hradec Králové a končí svou jízdu v Mladé Boleslavi město a tím způsobují problémy s odstavováním souprav v této stanici – viz str. 54. Konkrétně v příloze B4 007 (Grafikony varianty C2el) toto způsobuje nesoulad s požadavky objednatele (viz například dopis MD 66/2017-130-KR/2 a jednání ze dne 8. srpna 2019 na MD), který předpokládá základní přestupní vazbu mezi linkami R21 a R22 v Mladé Boleslavi město. Z výše uvedeného důvodu, není dokreslení rušících tras vlaků ve variantě C2el v pořádku. V ostatních variantách jsou tyto trasy nadbytečné.

Navíc jsou tyto trasy částečně v rozporu i s konstatováním na straně 54 dokumentu „A-002 Dopravní technologie“, kde se uvádí, že je předpoklad vzájemného provázání linek R21 a R22 v 60 minutovém taktu.

V případě varianty C2el má vlak linky R21 jet v trase ExLib a vlak ExLib má využít trasu těchto rušících vlaků. Obsluha Neratovic by byla zajištěna linkou R43. Ve stanici Mladá Boleslav město bude jednou za hodinu zajištěna vazba mezi linkami R21 a R22. Vlak ExLib jede na X:00 do Mladé Boleslavi město mimo všechny vazby dálkové dopravy. Všechny vlaky dálkové dopravy jedou mimo stanici Neratovice ve všech projektových variantách a současně obsluhují jen jednu stanici v Mladé Boleslavi, což byl základní požadavek Ministerstva dopravy od začátku řešení studie proveditelnosti.

Odpověď: Zakreslení tras v původní trase linky Ex Praha – Hradec Králové sloužilo pro potřeby prověření realizovatelnosti tras nákladní dopravy, nikoliv pro definování provozního konceptu osobní dopravy. Trasy budou z návrhových GVD odstraněny.

2) Na základě předchozí připomínky je třeba doplnit i ekonomické hodnocení varianty C2el

V dokumentu „A 005 Ekonomické hodnocení“ str. 40 uvádí, že varianta CEKO dosahuje vyšších příjmů z osobní dopravy než varianta C2el, což je zdůvodněno i zavedením linky R43 Praha – Neratovice – Mladá Boleslav, protože trasu přes Neratovice neobsahuje ve variantě CEKO linka R21. Přitom takové uspořádání tras ve variantě C2el podle posledního odevzdání není nutné.

Je žádoucí, aby ekonomické hodnocení varianty C2el bylo upraveno i o situaci s výše popsaným vedením linky R21 přes Lysou nad Labem a vedením vlaků R43 přes Neratovice. V M. Boleslavi město by zůstala vazba

R21 a R22 (jako v ostatních variantách). Současně s tím by bylo možné omezit zastavování vlaků dálkové dopravy v Bakově nad Jizerou.

Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

3) Textové části „A004 Převážní prognóza“. V podkapitolách kapitoly 4.1 je odkazováno na linkové vedení ve variantě A0, ta ovšem v předchozím textu není nikde z hlediska linkového vedení specifikována.

Odpověď: Bude opraveno.

4) Nad rámec výše uvedených připomínek je třeba zmínit, že u varianty C1 a C2el by následně došlo k úpravě trasy linky R14A Pardubice – Liberec, která by byla přivedena do Turnova na celou hodinu, a byl by vytvořen taktový uzel dálkové dopravy. Vzhledem k vývoji situace v úseku Turnov – Dvůr Králové se jeví, že by bylo možné takový jízdní řád zavést v době zhotovení variant C1 a C2el, protože varianty zkracují jízdní dobu Turnov – Liberec na cca 20 minut. Toto řešení by pak zkrátilo cestovní dobu z Prahy s přestupem mezi linkami R21 a R14 o 20 minut oproti cestovní době ve studii uvažované.

Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

5) CBA: Z jakého důvodu jsou uvažovány výkony TUV jen ve variantě bez projektu až od roku 2032?

Odpověď: V CBA analýze se jedná o úspory převedené dopravy ze silnice na železnici. Z toho důvodu jsou pouze ve variantě Bez projektu, aby se ve výsledných finančních tocích projektu projeví jako úspora. Tyto úspory začínají plynout až od zprovoznění, tj. od roku 2032.

6) CBA: Výkony TUV jsou u varianty Deko počítány (ve stavu bez projektu) proti ostatním variantám odlišně - už v roce 2032. U ostatních variant až v roce 2033.

Odpověď: Rozdílný rok zprovoznění.

7) CBA: Z jakého důvodu je počítáno s vyšším podílem výkonů nákladní dopravy v elektrické trakci ve variantě Deko proti variantě Ceko?

Odpověď: Podíl je stejný. Celkové číslo za 30 let je vyšší pro variantu Deko, protože je oproti Ceko zprovozněna o rok dříve.

KÚ Libereckého kraje

Textová část

A-001 Průvodní zpráva

Str. 4, kap. 2.1, odst. 2:

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy (dále „KÚ LK OD“) nemůže souhlasit s tvrzením, že se nepodařilo s ohledem na existenci dálnice D10 a silnice I/35 nalézt celospolečenské přínosy obhajující výstavbu investičně náročné trati. Jaké byly celospolečenské přínosy na trati Benešov u Prahy – České Budějovice, kde cca 75 % trati je vybudován na přeložkách, mostních a tunelových objektech? Kolik byla časová úspora vzhledem k investici v daném úseku a kolik by byla časová úspora vzhledem k investici v úseku Loukov – Liberec.

Odpověď: Konstatování k části shrnující zadání SP, resp. není dotaz na zpracovatele SP Praha – MB – Liberec.

Str. 4, kap. 2.1, odst. 3, 1. odrážka:

KÚ LK OD nemůže souhlasit s tvrzením, že se dá z centra Prahy do Liberce dosáhnout cestovní doby v minimálních variantách pokud možno nepřekračující 100 minut v intervalu alespoň 1 hodina, pokud nebude realizován nový úsek Turnov – Liberec.

Odpověď: Konstatování k části shrnující zadání SP.

Str. 7, kap. 2.3, odst. 2, 1.odrážka:

KÚ LK OD konstatuje, že Varianta č. 1 (tzv. neratovická), která zajišťuje dopravní obslužnost mezi Prahou a Mladou Boleslaví po stávající trati 070 nemá pro Liberecký kraj (dále jen „LK“) žádný význam a tento projekt by měl být od SP oddělen a řešen v rámci samostatného projektu Středočeského kraje.

Úsek Neratovice – Mladá Boleslav má být optimalizován ve stávající stopě s eventuálními malými přeložkami a dvoukolejnými vložkami pro letmé křižování, přičemž bude varianta dále členěna na varianty bez elektrizace, s elektrizací úseku Praha – Všetaty a s plnou elektrizací. KÚ LK OD se domnívá, že toto však nepovede k dostatečnému zkrácení cestovní doby, aby pro spojení Prahy a Liberce tato varianta generovala dostatečné přínosy.

Důvodem je cestovní doba ve srovnání s variantou vedenou přes Lysou nad Labem (Varianta č. 2 - tzv. milovická), která je rychlejší a může být součástí varianty s cestovní dobou do 100 minut za předpokladu, že bude řešen především úsek Turnov – Liberec.

Odpověď: Konstatování k části shrnující zadání SP.

Str. 7, kap. 2.3, odst. 2, 2.odrážka:

KÚ LK OD konstatuje, že Varianta č. 2 (tzv. milovická) je pro LK přínosnější než varianta č. 1 již z hlediska cestovní doby a návrhové rychlosti na 160 km/hod. mezi Prahou a Mladou Boleslaví. KÚ LK OD se podivuje nad tvrzením, že trať Lysá nad Labem – Milovice s přeložkou do Čachovic bude elektrizovaná a na druhé straně se ještě bude „prověřovat“ elektrizace tratě Nymburk – Mladá Boleslav-město. Jak to tedy dopadne, když nebude mít elektrizace této tratě opodstatnění? KÚ LK OD se domnívá, že elektrizace tohoto úseku již z důvodu dopravní obslužnosti osobní dopravou Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav, tak i z důvodu přepravní poptávky mezi Škoda Auto a žst. Nymburk, případně další návaznost na výrobní závod Kvasiny má plné opodstatnění.

Odpověď: Konstatování k části shrnující zadání SP.

Pokud bude vybudována VRT Praha – Poříčany a frekvence ze stávající tratě bude převedena do nového VR koridoru, čímž se uvolní kapacita na stávající trati, mělo by být počítáno pro spojení Mladé Boleslavi, potažmo Liberce s provozem i po této trati, případně po VRT. Předpokládá to však modernizaci úseku Poříčany – Nymburk-město s přeložkou v délce 4 km v úseku Poříčany – Sadská.

Odpověď: Studie neuvažuje s VRT Polabí (Praha-Běchovice – Poříčany) z důvodu vzniku tohoto návrhu až v závěrečné části studie.

Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

Str. 8, kap. 2.3, 1.odrážka:

Varianta b (střední) počítá s rozšířením varianty a (minimální), tj. v úseku Mladá Boleslav – Liberec budou vybudovány dvoukolejné úseky pro letmé křižování dálkových vlaků relace Praha – Liberec v hodinovém taktu a ve směrově příznivých úsecích bude prověřeno zvýšení traťové rychlosti, zbytek trati bude obnoven ve stávající trase a bude vybudována Ohrazenická spojka, o výstavbu nových jednokolejných úseků Hodkovice – Šimonovice a Turnov – Hodkovice na trati Turnov – Liberec. KÚ LK OD k tomu dodává, že varianta navrženého nového úseku Hodkovice nad Mohelkou – Šimonovice – Liberec nebyla rozšířena o variantu vedení tratě dle návrhu firmy Valbek.

Odpověď: Návrh „varianty Valbek“ byl z dostupných neoficiálních podkladů, poskytnutých Objednateli až cca v polovině prací, posouzen se závěrem, že navržené řešení trasy v úseku Turnov – Liberec podle varianty MB2b předané Objednatelům je svou koncepcí a technickým řešením obdobné a nebyl dále zapracováván.

Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Záznam z jednání dne 20. listopadu 2019 (konferenční projednání připomínek)

Připomínky 9. dílčí odevzdání
Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek

Str. 8, kap. 2.3, 2.odrážka:

KÚ LK OD se domnívá, že u Varianty c (maximální) by mělo být zvaženo i řešení využití koridoru VRT Praha – Poříčany – viz připomínka výše.

Odpověď: Konstatování k části shrnující zadání SP. K využití VRT Polabí viz připomínky výše.

Str. 8, kap. 2.3, odst. 3, 2.odrážka

KÚ LK OD nemůže souhlasit s tvrzením, že *nutnou podmínkou pro zavedení expresní vrstvy Praha – Liberec je zejm. elektrizace trati v celé délce*. Etapovitě by stačila elektrizace z Prahy do Mladé Boleslavi a ve zbývajícím úseku Mladá Boleslav – Liberec by elektrizace být nemusela za předpokladu, že by byla použita hybridní vozidla, např. Dopravní svazy ZVMS a ZVNL, které organizují dopravu ve středním Sasku a v okolí Lipska, objednaly 11 „bateriových“ klimatizovaných jednotek s kapacitou 150 míst Alstom Coradia Continental, které pojedou rychlostí 160 kilometrů za hodinu. Baterie mají být umístěny na střeše jednotek, nabíjet se budou v koncových stanicích. Trať mezi oběma městy Lipsko a Chemnitz s délkou 87 km patří mezi nejvytíženější v Sasku, které jsou stále jednokolejné a bez trakčního vedení. Úsek Mladá Boleslav – Liberec po současné trati má délku cca 70 km. Počítá se však s jejím zkrácením min. v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec. V úseku Mladá Boleslav – Liberec může být elektrizace prováděna postupně a všechny nové objekty by měly být na elektrizaci připraveny.

Odpověď: Konstatování k části shrnující zadání SP. Vstupní předpoklady pro návrh provozního konceptu včetně výhledové vozby a projednání jeho návrhu bylo předmětem předchozích připomínkových studií.

Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

Str. 13, kap. 3.3, Tabulka 1:

KÚ LK OD k textu v tabulce uvádí, že zde není vysvětleno, čeho se týká symbol „**“ a „***“

Odpověď: Bude doplněno.

Str. 15, kap. 4.3, odst. 2:

KÚ LK OD se domnívá, že ve variantě C1 není sledována varianta Valbek v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Šimonovice – Liberec.

Odpověď: Viz připomínky výše.

KÚ LK OD dále konstatuje, že úsek Praha – Neratovice – Mladá Boleslav, který zajišťuje dopravní obslužnost mezi Prahou a Mladou Boleslaví po stávající trati 070, nemá ve variantě C1 pro LK žádný význam a tato část projektu by měla být od SP oddělena a řešena v rámci samostatného projektu Středočeského kraje. KÚ LK OD se domnívá, že tyto investice jsou na úkor investic v LK, konkrétně úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec.

Odpověď: Sestavení, projednání a modifikace provozního a technického řešení projektových variant byla předmětem dřívějších fází studie proveditelnosti.

Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

Str. 15, kap. 4.4, odst. 1:

KÚ LK OD se domnívá, že *Varianta C2el, která doplňuje variantu C1 o částečné zdvoukolejnění úseku Mladá Boleslav město – Loukov u Mnichova Hradiště, přímé propojení tratí 070 a 030 mimo vlastní žst. Turnov (tzv. Čtveřinská spojka), výstavbu nového dvoukolejného úseku Čtveřín – Hodkovice nad Mohelkou a v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec, která je oproti variantě C1 vedena v odlišné trase, s návrhovou rychlostí do 200 km/h a v celém úseku Praha – Liberec trať elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz, by*

4

nemusela být elektrizována v celém úseku, pouze nové objekty a trať vč. přeložek by byla územně a prostorově připravena na elektrizaci, která by mohla být realizována etapovitě v dalších krocích. Na celém úseku by mohly být provozovány hybridní vozidla – viz připomínky výše. Tato varianta by mohla mít označení „Varianta C2“. I u této varianty by mohla být zavedena expresní vrstva Praha – Liberec.

Odpověď: Sestavení, projednání a modifikace provozního a technického řešení projektových variant byla předmětem dřívějších fází studie proveditelnosti.

Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

KÚ LK OD se dále domnívá, že ve variantě C2el není sledována varianta Valbek v úseku Turnov – Hodkovice nad Mohelkou – Šimonovice – Liberec.

Odpověď: Viz připomínky výše.

KÚ LK OD dále konstatuje, že úsek Praha – Neratovice – Mladá Boleslav, který zajišťuje dopravní obslužnost mezi Prahou a Mladou Boleslaví po stávající trati 070, nemá ve variantě C2el, resp. C2 pro LK žádný význam a tato část projektu by měla být od SP oddělena a řešena v rámci samostatného projektu Středočeského kraje. KÚ LK OD se domnívá, že tyto investice jsou na úkor investic v LK, konkrétně úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec.

Odpověď: Viz připomínky výše.

KÚ LK OD POŽADUJE DÁLE PROVĚŘIT A ZPRACOVAT K VARIANTĚ C2EL DALŠÍ VARINATU, A TO **VARIANTU C2 PRO ÚSEK HODKOVICE NAD MOHELKOU – LIBEREC DLE NÁVRHU PROJEKČNÍ KANCELÁŘE VALBEK.**

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 16, kap. 4.5, odst. 1:

KÚ LK OD se domnívá, že *Varianta Ceko*, která vychází z varianty C1, resp. C0 a omezuje rozsah investičních opatření na úseky s prokazatelným přínosem pro ekonomické hodnocení, kterým je zejména úsek Praha – Mladá Boleslav, kde je rozsah řešení shodný s variantou C1, v úseku Mladá Boleslav – Turnov je rekonstruována pouze žst. Bakov nad Jizerou, a úsek Turnov – Liberec je ponechán ve stavu shodném s variantou Bez projektu, nesplňuje požadavky na rychlejší spojení Liberce s Prahou (nesplňuje zadání, zpracovatel se ani nepokusil najít takové řešení, které by požadavky splnilo nebo se k nim maximálně přiblížilo) a pro LK je tato varianta zásadně nepřijatelná.

Odpověď: Konstatování vzato na vědomí. Dle Zvláštních podmínek pro zpracování studie nemají být všechny projektové varianty nastaveny tak, aby bezvýhradně splnily všechny zadané cíle. Naopak bylo takovéto nastavení variant v předchozí studii IKP označeno za chybu. Zadání klade důraz na posouzení etapovitě zlepšování infrastruktury. Varianta Ceko, která navíc vznikla již jako optimalizace návrhu původních variant podle výsledků dopravního modelu a ekonomického hodnocení, odpovídá svým rozsahem zadaným variantám „částečně bez projektu“ (1.0 a 2.0). Varianta slouží jako etapa kvalitnějšího spojení Prahy a Liberce a je tedy v tomto smyslu v souladu se zadáním.

KÚ LK OD dále konstatuje, že úsek Praha – Neratovice – Mladá Boleslav, který zajišťuje dopravní obslužnost mezi Prahou a Mladou Boleslaví po stávající trati 070, nemá ve variantě Ceko pro LK žádný význam a tato část projektu by měla být od SP oddělena a řešena v rámci samostatného projektu Středočeského kraje. KÚ LK OD se domnívá, že tyto investice jsou na úkor investic v LK, konkrétně úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 16, kap. 4.5, odst. 1:

KÚ LK OD se domnívá, že *Varianta Ceko*, která vychází z varianty C1, resp. C0 a omezuje rozsah investičních opatření na úseky s prokazatelným přínosem pro ekonomické hodnocení, kterým je zejména úsek Praha – Mladá Boleslav, kde je rozsah řešení shodný s variantou C1, v úseku Mladá Boleslav – Turnov je rekonstruována pouze žst. Bakov nad Jizerou, a úsek Turnov – Liberec je ponechán ve stavu shodném s variantou Bez projektu, nesplňuje požadavky na rychlejší spojení Liberce s Prahou (nesplňuje zadání,

zpracovatel se ani nepokusil najít takové řešení, které by požadavky splnilo nebo se k nim maximálně přiblížilo) a pro LK je tato varianta zásadně nepřijatelná.

Odpověď: Viz připomínky výše.

KÚ LK OD dále konstatuje, že úsek Praha – Neratovice – Všetaty, který zajišťuje dopravní obslužnost mezi Prahou a Mladou Boleslaví po stávající trati 070, nemá ve variantě Ceko pro LK žádný význam a tato část projektu by měla být od SP oddělena a řešena v rámci samostatného projektu Středočeského kraje. KÚ LK OD se domnívá, že tyto investice jsou na úkor investic v LK, konkrétně úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 16, kap. 4.5, odst. 1:

KÚ LK OD se domnívá, že *Varianta Deko, která je další optimalizovanou variantou, a to variantou Ceko, kde však je úsek Všetaty – Mladá Boleslav (mimo) shodný s variantou Bez projektu*, řeší pouze úsek Praha – Mladá Boleslav a v žádném případě nesplňuje požadavky na rychlejší spojení Liberce s Prahou (nesplňuje zadání, zpracovatel se ani nepokusil najít takové řešení, které by požadavky splnilo nebo se k nim maximálně přiblížilo), a proto je pro LK tato varianta zásadně nepřijatelná.

Odpověď: Konstatování vzato na vědomí. Dle Zvláštních podmínek pro zpracování studie nemají být všechny projektové varianty nastaveny tak, aby bezvýhradně splnily všechny zadané cíle. Naopak bylo takovéto nastavení variant v předchozí studii IKP označeno za chybu. Zadání klade důraz na posouzení etapovitěho zlepšování infrastruktury. Varianta Deko, která navíc vznikla již jako optimalizace návrhu původních variant podle výsledků dopravního modelu a ekonomického hodnocení, odpovídá svým rozsahem zadaným variantám „částečně bez projektu“ (1.0 a 2.0). Varianta slouží jako etapa kvalitnějšího spojení Prahy a Liberce a je tedy v tomto smyslu v souladu se zadáním.

KÚ LK OD dále konstatuje, že úsek Praha – Neratovice – Všetaty, který zajišťuje dopravní obslužnost mezi Prahou a Mladou Boleslaví po stávající trati 070, nemá ve variantě Ceko pro LK žádný význam a tato část projektu by měla být od SP oddělena a řešena v rámci samostatného projektu Středočeského kraje. KÚ LK OD se domnívá, že tyto investice jsou na úkor investic v LK, konkrétně úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 20, kap. 5.1, odst. 2:

KÚ LK OD má etapizaci variant C1 a C2el tyto připomínky:

Varianta C1:

úsek Skály – Všetaty	2025–2028
úsek Nymburk – MB, včetně Bezděčinské spojky	2025–2028
úsek Loukov u M.H./Turnov – Hodkovice n. M.	bez realizace
úsek Hodkovice n. M. – Liberec	2027–2030
úsek Lysá nad Labem – Čachovice	2029–2031
úsek MB, včetně Dalovické spojky	2029–2031
úsek Všetaty – MB	2031–2033
úsek MB – Turnov	2032–2034

Varianta C2el

úsek Skály – Všetaty	2025–2028
úsek Nymburk – MB, včetně Bezděčinské spojky	2025–2028
úsek Loukov u M.H./Turnov – Hodkovice n. M.	2026–2029
úsek Hodkovice n. M. – Liberec	2026–2029
úsek Lysá nad Labem – Čachovice	2029–2031
úsek MB, včetně Dalovické spojky	2029–2031
úsek Všetaty – MB	2031–2033

úsek MB – Turnov

2032–2034

Jelikož se KÚ LK OD domnívá, že úsek Praha – Neratovice – Mladá Boleslav neřeší rychlé spojení Praha – Liberec, kterou je v tomto projektu pouze varianta vedená přes Čachovice, a řeší pouze dopravní obslužnost Středočeského kraje – viz připomínky výše, měl by být úsek Všetaty – Mladá Boleslav řešen až úplně na závěr, případně by měl být řešen spolu s úsekem Skály – Všetaty v úplně jiném projektu, protože s projektem spojení Praha – Liberec nemá nic společného.

Odpověď: Viz připomínky výše.

KÚ LK OD konstatuje, že z hlediska současné dopravní obslužnosti mezi Turnovem a Mladou Boleslaví by měla být realizace Dalovické spojky časově upřednostněna a realizována jako prioritní a úsek Mladá Boleslav – Turnov by měl být časově předsunut před realizací úseku Všetaty – Mladá Boleslav, pokud nebude tento úsek z projektu vyřazen. Není však jasné, jaké „propojení je mezi „úsek Loukov u M.H./Turnov – Hodkovice n. M.“ a „úsek MB – Turnov“ z hlediska návaznosti v žst Loukov u Mnichova Hradiště.

Odpověď: Sestavení, projednání a modifikace provozního a technického řešení (včetně harmonogramu výstavby) projektových variant byla předmětem dřívějších fází studie proveditelnosti.

Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

KÚ LK OD se k etapizaci variant Ceko a Deko nebude vyjadřovat, jelikož tyto varianty neřeší požadavek spojení Praha – Liberec a netýká se územně LK.

Odpověď: Konstatování vzato na vědomí.

Str. 21, kap. 5.1, Tabulka č. 2:

KÚ LK OD konstatuje, že z tabulky vyplývají celkové náklady pro variantu C1 ve výši 68,524 mld. Kč, která řeší úsek Praha – Liberec, a pro variantu Ceko ve výši 60,308 mld. Kč, která řeší pouze pro úsek Praha – Mladá Boleslav. Rozdíl obou variant ve výši 8,216 mld. Kč by měl odůvodnit časovou úsporu 15 – 20 minut s porovnáním úspor na tunelových přeložkách realizovaných nebo plánovaných na trati č. 220 Benešov u Prahy – České Budějovice, resp. na realizované přeložce trati č. 170 v úseku Ejovice – Plzeň.

Odpověď: Konstatování vzato na vědomí.

KÚ LK OD požaduje zpracovat dle výše uvedených připomínek variantu C2, tj. modifikovanou variantu k variantě C2el bez elektrizace úseku Mladá Boleslav Liberec (pouze s přípravou na elektrizaci) a tuto variantu porovnat s ostatními variantami.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 21, kap. 5.2, odst. 1:

Oba kraje vycházejí z doposud zpracovaných územně-analytických podkladů a nová řešení budou teprve předmětem změn v územně-plánovacích dokumentacích krajů a dotčených obcí. Proto je nutné najít takovou trasu, která realizovatelná a umožní z hlediska územně-plánovacího a z hlediska vlivu na životní prostředí průchodnost daným územím.

Odpověď: Ano, souhlasíme.

Str. 23, kap. 5.2, varianta C1 a C2el:

Není jasné, zda varianta Valbek v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec také zasahuje do přírodního parku Ještěd.

Odpověď: Návrh „varianty Valbek“ byl z dostupných neoficiálních podkladů, poskytnutých Objednateli až cca v polovině prací, posouzen se závěrem, že navržené řešení trasy v úseku Turnov – Liberec podle varianty MB2b předané Objednatelům je svou koncepcí a technickým řešením obdobné a nebyl dále zapracováván.

Str. 26, kap. 5.3, Tabulka č. 3:

KÚ LK OD se domnívá, že podmínkou pro provoz expresní vrstvy nemusí být jen elektrizace v celém úseku Praha – Liberec pro variantu C2el, ale postačuje pouze pro úsek Praha – Mladá Boleslav s použitím hybridních vozidel (jako varianta C2), ale též pro variantu C1 (zastávky Hodkovice nad Mohelkou, Turnov, Mladá Boleslav, Lysá nad Labem). KÚ LK OD požaduje doplnit segment Ex do varianty C1, případně doplnit i modifikovanou variantu C2, resp. C2MIN – rozsah viz výše, a to na úkor spěšných vlaků SpStK a SpLK.

Dále se KÚ LK OD domnívá, že relace Liberec – Mladá Boleslav by měla být doplněna i o relaci Liberec – Turnov a Turnov – Mladá Boleslav, z čehož bude vyplývat časová úspora v úseku Liberec – Turnov v porovnání s projektem (C1, C2el) a bez projektu.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 26, kap. 5.3, odst. 4:

Jelikož se ve variantě C1 využívají rychlíkové spoje R14 a R21 (s křížováním v Železném Brodě a nikoli v Turnově) pro relaci Liberec – Praha s cestovní dobou 121 minut, je nezbytné, aby byla navržena expresní vrstva Praha – Liberec vedená přes Turnov, která by měla splnit dostupnost do 90 – 100 minut.

Odpověď: Vstupní předpoklady pro návrh provozního konceptu včetně výhledové vozby a projednání jeho návrhu bylo předmětem předchozích připomínkových studií.

Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

Str. 26, kap. 5.4, odst. 1:

V současné době provozuje denně dopravce Regiojet 21 párů spojů a dopravce Flixbus 7 párů spojů na lince Praha – Liberec. Při průměrné obsazenosti spoje 75 %, tj. 45 cestujících na spoj, se jedná o 2.520 cestujících. Při 2/3-obsazenosti u hybridní jednotky Alstom, tj. 100 cestujících na spoj, se jedná o 13 párů spojů v hodinovém taktu s tím, že dalších 50 míst se předpokládá s obsazením zbývajících míst v Hodkovicích nad Mohelkou, Turnově a Mladé Boleslavi a dále cestujícími, kteří v současné době železniční dopravu již používají (1.500 cestujících). Dále zde není uváděn počet cestujících, kteří vymění osobní automobil za vlak.

Odpověď: konstatování; převedená doprava je popsána v části A-004 Přepravní prognóza

Str. 28, kap. 5.4, odst. 2, 4. odrážka:

V současné době provozuje denně dopravce Regiojet 21 párů spojů a dopravce Flixbus 7 párů spojů na lince Praha – Liberec. Při průměrné obsazenosti spoje 75 %, tj. 45 cestujících na spoj, se jedná o 2.520 cestujících. KÚ LK OD se domnívá, že předpokládaná frekvence 2.700 cestujících v liberecké části trasy je silně podceněná. Dále je nutné dodat, že do počtu cestujících v autobusové relaci Praha – Liberec není zahrnuta autobusová frekvence mezi Libercem a Mladou Boleslaví pro cestu do zaměstnání v Škoda-Auto a cestující vlakem v relaci Turnov – Mladá Boleslav.

Odpověď: konstatování; udávaná frekvence je pouze pro expresní linku, celkový počet cestujících ve všech vlacích je 5100. Všechny relace jsou v dopravním modelu zahrnuty.

Str. 30, kap. 5.5, Tabulka č. 5:

KÚ LK OD konstatuje, že v tabulce by měla být modifikovaná varianta C2 a případně varianty C1MIN, C2MIN a C2elMIN, a to bez úseku Praha – Neratovice – Mladá Boleslav z výše uvedených důvodů.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 31, kap. 5.5, odst. 3:

KÚ LK OD nemůže souhlasit s tvrzením, že delší doba výstavby ve variantách C1 a C2el oproti variantám Ceko a Deko, během které nejsou čerpány přínosy, přestože ucelené části infrastruktury budou již ve fázi provozu, je dalším nepříznivým aspektem.

Odpověď: Konstatování vzato na vědomí.

Str. 31, kap. 5.5, odst. 2:

KÚ LK OD nemůže souhlasit s tvrzením, že z pohledu ekonomické analýzy vychází Varianty Ceko a Deko příznivě – generují dostatek socioekonomických přínosů, jako neefektivní vychází varianty C1 a C2el a že nejpříznivějších výsledků vnitřního výnosového procenta a čisté současné hodnoty dosahuje varianta Deko, což vyplývá z faktu, že se jedná o variantu vytvořenou ve snaze optimalizovat varianty typu C. KÚ LK OD k tomu dodává, že po vypuštění úseku Praha – Neratovice – Mladá Boleslav a převedení investičních prostředků do úseku Mladá Boleslav – Turnov – Liberec ve variantách C1, C2 nebo C2el (jedná se o varianty C1MIN, C2MIN a C2elMIN) tak, aby bylo dosaženo požadavku na cestovní dobu v relaci Praha – Liberec do 100 minut by se ekonomické hodnocení těchto variant výrazně změnilo. Je však nutné, aby byly do hodnocení zahrnuty všechny externality (z textu nevyplývá, které externality to jsou).

Odpověď: Viz připomínky výše.

KÚ LK OD zdůrazňuje, že úkolem této studie je najít koridor pro železniční spojení Praha – Liberec, aby bylo možné tento koridor zapracovat do územně-plánovacích dokumentací kraje a dotčených obcí. Zatím se však nepodařilo tento koridor za uplynulá období najít.

Odpověď: Konstatování vzato na vědomí.

Str. 32, kap. 6.1, Tabulka:

KÚ LK OD nemůže souhlasit s tvrzením, že:

u varianty C1 není možnost zavedení Ex Praha – Liberec – možno zavést Ex Liberec – Turnov – Mladá Boleslav – Lysá nad Labem – Praha

u varianty C2el je částečné zlepšení podmínek pro příměstskou dopravu – na území LK možno zavést Sp. Liberec – Hodkovice nad Mohelkou – Turnov – Mladá Boleslav / Turnov – Železný Brod – Semily v nezávislé nebo hybridní trakti.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 32, kap. 6.3, odst. 1:

KÚ LK OD nemůže souhlasit s tvrzením, že vyhovující výsledky ekonomického hodnocení vykazuje varianta Deko a ostatní varianty buď nevykazují ekonomickou efektivitu (C1, C2el), nebo ji vykazují se zanedbatelnou rezervou (Ceko). Zpracovatel vyhledal pouze variantu pro relaci Praha – Mladá Boleslav, ačkoli zadání bylo na relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec. Z variant C1 a C2el, které tento rozsah měly, nebyl schopen tyto 2 varianty modifikovat tak, aby se co nejvíce přiblížily hranici ekonomické efektivitu. KÚ LK OD zdůrazňuje porovnání této investiční akce v obdobných parametrech s tratí 220 Benešov u Prahy – České Budějovice.

Odpověď: Viz připomínky výše.

SHRNUTÍ – ZÁVĚR:

Dopracovat finančně méně náročné varianty, které se budou odvíjet od variant C1 a C2el za následujících podmínek:

1. ze stávajících variant C1, C2el, Ceko a Deko vypustit řešení úseku Praha – Neratovice – Všetaty – Mladá Boleslav (modifikované varianty s příponou „MIN“), jelikož neřeší problematiku rychlého spojení Prahy s Libercem a problém vedení tratě na území Libereckého kraje (tento úsek je duplicitní k úseku vedenému přes Lysou nad Labem a tento projekt zbytečně prodražuje na úkor řešení úseku Mladá Boleslav – Liberec) a řešit tento projekt jako samostatný, který zajišťuje dopravní obslužnost Středočeského kraje, především úseku Praha – Všetaty (– Mělník).
2. nové modifikované varianty C1MIN, C2 (varianta C2el bez elektrizace úseku Mladá Boleslav – Liberec), C2MIN a C2elMIN budou řešeny bez úseků Praha – Všetaty a Všetaty – Mladá Boleslav hl. nádr., které nemají pro spojení Praha – Liberec žádný význam (jedná se o duplicitní spojení Prahy a Mladé

- Boleslavi) a v úseku Mladá Boleslav – Turnov – Liberec v jednokolejném uspořádání s místy pro letmé křižování, u novostaveb v jednokolejném nebo dvukolejném uspořádání,
3. jednotlivé úseky ve variantních řešeních řešit izolovaně tak, aby se daly na sebe poskládat a aby na sebe pak etapovitě navazovaly,
 4. varianty C1 a C2el budou mít společný úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec podle projektu Valbek,
 5. úseky Loukov u Mnichova Hradiště – Turnov, Turnov – Hodkovice nad Mohelkou,
Čtveřinská spojka a Hodkovice nad Mohelkou – Liberec (podle projektu Valbek) budou na sebe etapovitě navazovat,
 6. novostavby úseků budou připraveny na elektrizaci (Čtveřinská spojka, Doubí u Turnova – Hodkovice nad Mohelkou, Hodkovice nad Mohelkou – Liberec),
 7. elektrizace úseků od Mladé Boleslavi směrem na Turnov a Liberec bude na sebe navazovat etapovitě (novostavba Hodkovice nad Mohelkou – Liberec, Mladá Boleslav – Turnov, Turnov – Hodkovice nad Mohelkou, novostavba Čtveřinské spojky),
 8. na spojení Praha – Turnov – Liberec při neelektrizovaném úseku Mladá Boleslav – Turnov – Liberec (bez Čtveřinské spojky) budou nasazeny hybridní elektrické jednotky ve všech variantách mimo variantu C2el,
 9. na spojení Praha – Liberec ve variantě C2el budou nasazeny elektrické jednotky řady 600/650 v požadované kapacitě,
 10. na spojení Praha – Turnov – Tanvald při neelektrizovaném úseku Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald, resp. Turnov – Tanvald budou nasazeny hybridní elektrické jednotky ve všech variantách, zahrnout do projektu ve všech variantách úsek Nymburk-město – Veleliby vč. elektrizace (vedení náhradní trasy přes Poříčany).

Odpověď: Shrnutí předchozích připomínek, pro vypořádání viz výše.

A-002 Dopravní technologie

Str. 26, kap. 1.2.16, podkap. Nástupiště a technologie osobní dopravy, odst. 4:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že v žst. Turnov zastavují spoje rychlíkových linek **R14** Pardubice – Jaroměř – Turnov – Liberec a **R21** Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald a spoje zastávkových osobních vlaků **linek S30** Mladá Boleslav – Turnov, **L3** Stará Paka – Turnov – Liberec a Hradec Králové – Jičín – Turnov.

Odpověď: Bude doplněno.

Str. 27, kap. 1.2.17, podkap. Nástupiště a technologie osobní dopravy, odst. 3:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že obsluhu stanice provádí osobní vlaky **linky L3** Stará Paka – Turnov – Liberec.

Odpověď: Bude doplněno.

Str. 28, kap. 1.2.18, podkap. Nástupiště a technologie osobní dopravy, odst. 1:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že obsluhu stanice provádí osobní vlaky **linky L3** Stará Paka – Turnov – Liberec.

Odpověď: Bude doplněno.

Str. 28, kap. 1.2.19, podkap. Nástupiště a technologie osobní dopravy, odst. 3:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že *obsahuje stanice provádí rychlíky linky R14 Pardubice – Jaroměř – Turnov – Liberec a osobní vlaky linky L3 Stará Paka – Turnov – Liberec.*

Odpověď: Bude doplněno.

Str. 29, kap. 1.2.20, podkap. Nástupiště a technologie osobní dopravy, odst. 3:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že *obsahuje stanice provádí osobní vlaky linky L3 Stará Paka – Turnov – Liberec.*

Odpověď: Bude doplněno.

Str. 40 - 41, kap. 2.1.2, odrážky a tabulka:

KÚ LK OD požaduje při použití elektrických hybridních jednotek doplnit linku ExLib - Ex Praha hl. n. – Mladá Boleslav město – Turnov – Hodkovice nad Mohelkou – Liberec. Interval 60/120 minut, celkem 12 párů vlaků a příslušně ponížit počty spojů Praha – Mladá Boleslav – Turnov na lince R21 a ponechat pouze spoje R Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město – Turnov – Tanvald, interval 120/120 minut, celkem 7 párů vlaků.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Dále KÚ LK OD požaduje dopracovat rozsah osobní dopravy:

- ve variantě C1MIN (varianta C1 bez úseku Skály – Všetaty – Mladá Boleslav a bez elektrizace úseku Mladá Boleslav – Turnov – Liberec (a dobíjení v žst. Liberec pro hybridní vozidla)) - viz varianta Deko v úseku Praha – Mladá Boleslav rozšířená o variantu C1 v úseku Mladá Boleslav – Liberec a s variantou Valbek v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec,
- ve variantě C2 (tj. varianta C2el bez elektrizace úseku Mladá Boleslav – Turnov – Liberec (a dobíjení v žst. Liberec pro hybridní vozidla) - viz varianta Ceko v úseku Praha – Mladá Boleslav rozšířená o variantu C1 v úseku Mladá Boleslav – Liberec a s variantou Valbek v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec,
- ve variantě C2MIN (varianta C2el bez úseku Skály – Všetaty – Mladá Boleslav a bez elektrizace úseku Mladá Boleslav – Turnov – Liberec (a dobíjení v žst. Liberec pro hybridní vozidla)) - viz varianta Deko v úseku Praha – Mladá Boleslav rozšířená o variantu C1 v úseku Mladá Boleslav – Liberec a s variantou Valbek v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec,
- ve variantě C2elMIN (varianta C2el bez úseku Skály – Všetaty – Mladá Boleslav) - viz varianta Deko v úseku Praha – Mladá Boleslav rozšířená o variantu C2el v úseku Mladá Boleslav – Liberec (jednokolejná s místy pro letmé křižování), a s variantou Valbek v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec, je na zvážení, zda ponechat dvoukolejný úsek Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou pro souběh linek směrem na Turnov a Českou Lípu, nebo ho nechat jednokolejný.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 42, kap. 2.1.3, odrážky a tabulka:

KÚ LK OD požaduje ponechat linku R21 vedenou dle varianty C1 následovně:

- (Linka **R21**) R Praha-Vršovice – Mladá Boleslav hl. n. – Turnov. Interval 60/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **R21**) R Praha-Vršovice – Mladá Boleslav hl. n. – Turnov – Tanvald. Interval 120/– minut, celkem 5 párů vlaků (při použití elektrických hybridních jednotek).

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 48, kap. 3., odst. 2:

KÚ LK OD požaduje do výčtu dopravních prostředků doplnit elektrickou hybridní jednotku řady 650 - konkrétně Alstom Coradia Continental (hmotnost 112 t, délka 58 m, rychlost 160 km/hod., cca 159 míst k sezení)



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Záznam z jednání dne 20. listopadu 2019 (konferenční projednání připomínek)

Připomínky 9. dílčí odevzdání
Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek

KÚ LK OD požaduje obsluhovat:

- elektrickou jednotkou řady 600/650 v adekvátní kapacitě u varianty C2el:
 - linku ExLib v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec,
 - linku R21 v relaci Praha – Turnov;
- elektrickou hybridní jednotkou řady 600/650 v adekvátní kapacitě:
 - linku ExLib v celé délce Praha – Turnov – Liberec u variant C1, Ceko a Deko,
 - linku R21 v relaci Praha – Turnov – Tanvald a v relaci Praha – Turnov u variant C1, Ceko a Deko.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 53, kap. 5., odst. 2:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že varianta A0 není v předcházejícím textu komentována a byla již před tím opuštěna.

Odpověď: Bude opraveno.

Str. 53, kap. 5., odst. 3, 6 a 7:

KÚ LK OD požaduje doplnit do textu u všech variant kromě varianty C2el expresní spoje Praha – Turnov – Liberec za použití hybridních elektrických jednotek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 54, kap. 5., tabulka:

KÚ LK OD požaduje zaktualizovat jízdní doby dle výše uvedených použitých dopravních prostředků a zavedení ExLib ve variantách C1, Ceko a Deko, především přímoou relaci Praha – Turnov – Liberec a kombinací rychlíků linky R21 a R14, které jsou pak negativně ovlivněny křížováním linky R14 v Železném Brodě namísto v Turnově, vůbec neuvažovat.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 56, kap. 6.1.4, odst. 2:

KÚ LK OD nemůže souhlasit s návrhem, aby úsek Veleliby – Nymburk-město (cca 3 km) nebyl elektrizován. V případě jakýchkoli problémů v úseku Praha – Lysá nad Labem – Čachovice může trasa vedená mezi Prahou a Čachovicemi přes zastávku Nymburk-město a Poříčany být trasou náhradní. Proto KÚ LK OD požaduje tento úsek zpracovat do všech variant.

Odpověď: Sestavení, projednání a modifikace provozního a technického řešení projektových variant byla předmětem dřívějších fází studie proveditelnosti.

Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

Str. 57, kap. 6.1.6:

KÚ LK OD požaduje řešit varianty C1 a C2el tak, aby:

- varianta C2el byla rozšiřující variantou varianty C1,
- varianty C1a a C2el měly společný úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec (variantně jednokolejný nebo dvoukolejný) podle projektu Valbek,
- úsek Loukov u Mnichova Hradiště – Doubí u Turnova – Hodkovice nad Mohelkou navazoval etapovitě na úseky Loukov u Mnichova Hradiště – Turnov, Turnov – Doubí u Turnova.

Odpověď: Viz připomínky výše.



Str. 57, kap. 6.1.6, tabulka:

KÚ LK OD požaduje rozšířit tabulku o další proveditelné varianty dle výše uvedených připomínek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 61, kap. 6.2.17, odst. 2:

KÚ LK OD se domnívá, že pro účel spojení Praha – Liberec i přes Turnov není nutné navrhovat další změny kolejového uspořádání v rámci tohoto projektu. S tímto projektem souvisí pouze případná elektrizace. Nové řešení kolejového uspořádání by mělo být řešeno v jiném projektu v rámci rekonstrukce železniční stanice Turnov, kde je řešeno zaústění železniční trati 041 do Libušského zhlaví žst. Turnov.

Odpověď: Samostatná příprava rekonstrukce žst. Turnov byla zahájena až v průběhu zpracování studie.

Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

Str. 61, kap. 6.2.19:

KÚ LK OD požaduje řešit náhradní žst. Hodkovice nad Mohelkou dle varianty Valbek (rozplet sávací a nové tratě směrem na Liberec).

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 66 - 67, kap. 7, tabulky:

KÚ LK OD požaduje zaktualizovat tabulky o výše uvedené modifikované varianty (C2, C2MIN a C2elMIN) dle výše uvedených připomínek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

A-003 Technické řešení

Str. 7 - 47, kapitoly 1.1.1, - 1.1.25, podkapitoly Nástupiště, odstavce 1:

KÚ LK OD se domnívá, že *nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK*, není možné realizovat v dotčených železničních stanicích a dopravních bez změny GPK dotčených kolejí, neboť tyto nástupiště jsou širší než stávající a vzhledem k výšce 550 mm nad TK musí být cestující ochráněni proti pádu z nástupiště do sousední koleje zábradlím.

Odpověď: Změna GPK není v textu vyloučena.

Str. 40:

KÚ LK OD se domnívá, že chybí kapitola pro úsek Nymburk hl. n. – Veleliby, jelikož tento úsek není elektrizován, a v případě, že elektrizace tratě Nymburk – Mladá Boleslav je navržena v jednotlivých projektových variantách, je nutné tento úsek do varianty Bez projektu zahrnout. Dále by bylo vhodné zahrnout stejnou kapitolu i pro úsek Nymburk-město – Veleliby na základě výše uvedených připomínek – náhradní trasa.

Odpověď: Bude doplněno.

Str. 48, kap. 1.1.26, podkap. Nástupiště, odst. 1:

KÚ LK OD se domnívá, že text „*Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.*“ je zcela bezpředmětný, jelikož železniční stanice Milovice byla v roce 2009 rekonstruována a žádná jiná zastávka či doprava se na této trati nenachází.

Odpověď: Během hodnotícího období SP (do roku 2054) bude muset být i toto relativně nové nástupiště rekonstruováno.

Str. 52 - 53, kap. 2.2.1:

KÚ LK OD konstatuje, že návrh řešení úseku Skály – Všetaty nemá pro spojení Prahy s Libercem žádný význam, a proto požaduje tuto část z celkového hodnocení vypustit ve všech variantách, a dále řešit tento projekt jako samostatný, který zajišťuje dopravní obslužnost Středočeského kraje (duplicita k navrhovanému spojení Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav).

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 54, kap. 2.2.2:

KÚ LK OD konstatuje, že návrh řešení úseku Všetaty – Mladá Boleslav – Mladá Boleslav-město / Odb. Dalovice nemá pro spojení Prahy s Libercem žádný význam (nemá asi ani význam pro nákladní dopravu, která bude provázena přes Mladou Boleslav-město), a proto požaduje tuto část z celkového hodnocení vypustit (ve variantách C1, C2el a Ceko), a dále řešit tento projekt jako samostatný, který zajišťuje dopravní obslužnost Středočeského kraje (duplicita k navrhovanému spojení Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav).

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 54 - 55, kap. 2.2.4, odst. 2:

KÚ LK OD nemůže souhlasit s návrhem, aby úsek Veleliby – Nymburk-město (cca 3 km) nebyl elektrizován. V případě jakýchkoli problémů v úseku Praha – Lysá nad Labem – Čachovice může trasa vedená mezi Prahou a Čachovicemi přes zastávku Nymburk-město a Poříčany být trasou náhradní. Pokud bude vybudována VRT Praha – Poříčany a frekvence ze stávající trati bude převedena do nového VR koridoru, čímž se uvolní kapacita na stávající trati, mělo by být počítáno pro spojení Mladé Boleslavi, potažmo Liberce s provozem i po této trati, případně po VRT. Předpokládá to však modernizaci úseku Poříčany – Nymburk-město s přeložkou v délce 4 km v úseku Poříčany – Sadská. Proto KÚ LK OD požaduje tento úsek zpracovat do všech variant.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 56, kap. 2.2.5:

KÚ LK OD požaduje doplnit popis řešení modifikovaných variant C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN (popis - viz výše).

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 57 - 59, kap. 2.2.6:

KÚ LK OD požaduje doplnit popis řešení modifikovaných variant C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN (popis - viz výše) a dále popis u varianty C2el pro úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec podle návrhu Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 60 - 61, kap. 2.3.3, podkap. Javorník I, Javorník II a Jeřmanice:

KÚ LK OD požaduje místo popisu tunelu Javorník I a Javorník II ve variantě C1 a Jeřmanice ve variantě C2el doplnit popis řešení tunelů v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek, a to Hodkovický tunel a Jeřmanice.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 64 - 65, kap. 2.3.6, podkap. Úsek Výhybna Skály - Mladá Boleslav (mimo):

KÚ LK OD požaduje tuto část z celkového hodnocení vypustit a dále řešit tento projekt jako samostatný, který zajišťuje dopravní obslužnost Středočeského kraje (duplicita k navrhovanému spojení Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav).

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 67, kap. 2.3.6, podkap. Úsek Loukov u M. H./Turnov - Liberec, Varianta C1

KÚ LK OD požaduje aktualizovat seznam železničních přejezdů a návrhy na jejich řešení tak, aby v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec odpovídal variantě Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 67, kap. 2.3.6, podkap. Úsek Loukov u M. H./Turnov - Liberec, Varianta, Varianta C2el

KÚ LK OD požaduje aktualizovat seznam železničních přejezdů a návrhy na jejich řešení tak, aby v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec odpovídal variantě Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 71, kap. 2.3.8:

KÚ LK OD požaduje vypustit z celkového hodnocení napájení úseku Skály – Všetaty – Mladá Boleslav a dále řešit tento projekt jako samostatný, který zajišťuje dopravní obslužnost Středočeského kraje (duplicita k navrhovanému spojení Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav) a dále zahrnout úsek Nymburk-město – Veleřiby. Pro úsek Mladá Boleslav – Liberec je nutné počítat při návrhu měnirny s možností, že bude tento úsek postupně elektrizován v celém úseku až do Liberce.

Dále KÚ LK OD požaduje doplnit návrh řešení pro modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN (popis - viz výše).

Odpověď: Viz připomínky výše.

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že číslování kapitol po kapitole 3.1.9 (str. 99) je až do konce kapitoly 3 chybné.

Odpověď: Bude opraveno.

Str. 101 - 103, kap. 3.1.3 Úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec (varianta C1):

KÚ LK OD požaduje aktualizovat text pro variantu C1 v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 103 - 105, kap. 3.1.1 Úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec (varianta C2el):

KÚ LK OD požaduje aktualizovat text pro variantu C2el v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Dále KÚ LK OD požaduje v kap. 3 doplnit kapitoly i pro modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN (popis - viz výše).

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 105 - 106, kap. 3.1.2 Shrnutí střetů jednotlivých variant a jejich pořadí

KÚ LK OD požaduje aktualizovat text pro varianty C1 a C2el v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek, zda je *nově navržená trasa vedena přes přírodní park Ještěd*.

Dále KÚ LK OD požaduje v kap. 3 doplnit kapitoly i pro modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN (popis - viz výše).

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 108, kap. 3.1.2 Shrnutí střetů jednotlivých variant a jejich pořadí, tabulka:

KÚ LK OD se domnívá, že hodnocení jednotlivých variant a jejich pořadí je zavádějící pořadí, které je dle počtu střetů, tzn. čím delší je hodnocený úsek, tím větší je počet střetů a tím horší je pořadí.

Odpověď: Konstatování podstaty problematiky.

Str. 108, kap. 3.1.7 EIA, odst. 2:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že trať 231 Praha-Vysočany – Lysá nad Labem je trať celostátní a trať 232 Lysá nad Labem – Milovice je trať regionální - viz část A-002, kap. 1.1, str. 2.

Odpověď: Bude opraveno.

Str. 129 – 133, kap. 5.1, str. 133, kap. 5.2, str. 133 – 134, kap. 5.3 a str. 140 – 142, kap. 5.4.1:

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen „KÚ LK OÚPaSŘ“) z pohledu územního plánování konstatuje následující:

Předložená studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec ve variantě 9/2019 neplní úkol z č. 95a Politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1, č. 2 a č. 3 (dále jen „PÚR ČR“). V tomto článku bylo Ministerstvu dopravy uloženo „připravit podklady pro vymezení koridoru železničního spojení Praha – Liberec – hranice ČR/Polsko“. Tyto podklady měly být využity pro zapracování či upřesnění koridoru konvenční železniční dopravy ŽD8 vymezeného v PÚR ČR do územně plánovacích dokumentací krajů a obcí. Předložená studie proveditelnosti však tento úkol neplní, protože z ní pro území Libereckého kraje žádné požadavky na změnu v území nevyplynou. Na území Libereckého kraje sice bylo navrženo několik variant, ale tyto byly následně projektantem zpochybněny a zavrženy.

Dále PÚR ČR uložila Ministerstvu dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a dotčenými kraji v článku 177 „prověřit možnosti železničního spojení Praha – Hradec Králové/Liberec – hranice ČR/Polsko (-Wrocław)“. Na základě tohoto prověření by mělo být rozhodnuto, zda povede toto rychlé železniční spojení přes Hradec Králové či přes Liberec a v jaké povede trase.

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen „ZÚR LK“) sice obsahují koridor pro železniční spojení Liberec – Praha ze starších podkladů, ale z rozpracovaných podkladů pro modernizaci konvenční železnice Praha – Liberec i případného vedení rychlého spojení Praha – Wrocław přes Liberec je zřejmé, že zvažované trasy nejsou ve vymezeném koridoru v ZÚR LK.

V rámci probíhající Aktualizace č. 1 ZÚR LK dochází pouze k dílčí úpravě koridoru pro železniční spojení Liberec – Praha u Turnova, aby nebylo území blokováno koridorem pro zcela zavrženou podvariantu, ale je zřejmé, že toto řešení v ZÚR LK není konečné.

Před pořízením aktualizace ZÚR LK, která by mohla případně obsahovat výhradně úpravu koridoru pro železniční spojení Praha – Liberec – hranice ČR/Polsko, musí být nejprve zpracovány, projednány, odsouhlaseny a dlouhodobě stabilizovány příslušné podklady.

Z pohledu územního plánování je třeba před zásadní aktualizací a dlouhodobou stabilizací koridoru pro železnici Praha – Liberec v ZÚR LK nejprve rozhodnout nejen o jedné konečné variantě pro konvenční železnici Praha – Liberec, ale i o tom, zda případné rychlé železniční spojení RS5 Praha – Wrocław povede přes Liberec nebo přes Hradec Králové.

V případě, že by toto železniční spojení vedlo přes Liberec, tak je třeba trasovat modernizované konvenční železniční spojení v co největší míře do trasy koridoru rychlého železničního spojení Praha – Wrocław. Z tohoto důvodu vítáme snahu zpracovatelů předložené studie proveditelnosti zapracovat do výkresové části (konkrétně výkresu B-1-001-Přehledná- situace) zvažované trasy RS 5 z příslušné vyhledávací studie, ale měly by být zakresleny širší linie, protože jsou v několika úsecích zcela překryty prověřovanými trasami pro konvenční železnici ze studie proveditelnosti.

Pokud bude rychlé železniční spojení Praha – Wrocław vedeno přes Hradec Králové, je zřejmé, že pro konvenční modernizovanou železnici Praha – Liberec je třeba pravděpodobně hledat jiné méně velkorysé řešení. Předložená studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec však závěrem na jakémkoliv řešení na území Libereckého kraje rezignovala a všechny prověřované varianty zavrhl.

Odpověď: Připomínka směřuje k zadavateli SP.



Str. 129, kap. 5.1.9 Mladá Boleslav hl. n. – Turnov:

Str. 130, kap. Turnov – Liberec:

KÚ LK OD požaduje aktualizovat text pro variantu C1 a variantu C2el, která bude mít společný úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek. Ve zbývajícím úseku Turnov – Hodkovice nad Mohelkou dle původních návrhů. Součástí budou i modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 131 - 132, kap. 5.1.11 a 5.1.12:

KÚ LK OD požaduje aktualizovat text pro upravenou variantu C1 a variantu C2el, která bude mít společný úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek – odlišné vedení tratě oproti původním variantám C1 a C2el. Součástí budou i modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 133, kap. 5.2 NESOULAD SE ZÚR

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že není jasné, které nesoulady souvisí s tou kterou variantou, C1 nebo C2el.

KÚ LK OD požaduje aktualizovat text pro upravenou variantu C1 a variantu C2el, která bude mít společný úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek – odlišné vedení tratě oproti původním variantám C1 a C2el. Součástí budou i modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN.

Odpověď:

Ad odstavce 1: Nejasnosti v tabulce 5.2 budou upraveny.

Ad odstavce 2: Viz připomínky výše.

Str. 133, kap. 5.3 NESOULAD S ÚP

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že:

- není jasné, které nesoulady souvisí s tou kterou variantou, C1 nebo C2el,
- nejsou uvedeny v tabulce způsoby nesouladu v k. ú. Radoňovice (km 75,0 – 75,1) a k. ú. Žďárek (km 69,9 – 70,0 a 70,2 – 70,6).

KÚ LK OD požaduje aktualizovat text pro upravenou variantu C1 a variantu C2el, která bude mít společný úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek – odlišné vedení tratě oproti původním variantám C1 a C2el. Součástí budou i modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN.

Dále KÚ LK OÚPaSŘ k problematice souladu s územně-plánovacími dokumentacemi obcí uvádí, že až na základě vybraných variant bude daný koridor zpracován do územních plánů dotčených obcí. Tím, že se jedná liniovou stavbu, je možné změny územních plánů obcí provést pouze pro tuto stavbu a ve stejném čase.

Odpověď:

Ad odrážky 1 a 2: Nejasnosti v tabulce 5.3 budou upraveny a střety v k.ú. Radoňovice a k.ú. Žďárek u Sychrova budou doplněny.

Ad odstavce 2: Viz připomínky výše.

Str. 141 - 142, kap. 5.4.1, podkap. 11) HODKOVICE N. M. – LIBEREC, VAR. C1 a 12) HODKOVICE N. M. – LIBEREC, VAR. C2el

KÚ LK OD požaduje aktualizovat text pro společný úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec upravených variant C1 a C2el dle varianty Valbek – odlišné vedení tratě oproti původním variantám C1 a C2el. Součástí budou i modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 142 - 143, kap. 5.4.2:

KÚ LK OD požaduje aktualizovat tabulky:

- upravit varianty C1 a C2el dle varianty Valbek v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec – odlišné vedení tratě oproti původním variantám C1 a C2el.
- rozšířit o modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN.

Odpověď: Viz připomínky výše.

A-004 Prepravní prognóza

Str. 9 - 28, kap. 2.2, obr. 1, 3, 5 a 7, tabulka 1:

KÚ LK OD požaduje doplnit mapy celostátního sčítání dopravy z let 2000, 2005, 2010 a 2016, které se týkají přímo města Liberce, a dále také sčítací místa na jeho silniční síti, především průtah městem I/35, stávající silnice I/13 a I/14 a jejich přeložky a dále silnici III/2784, která supluje svoji funkcí silnici II. třídy (stejně jako je uveden obchvat Mladé Boleslavi D10 a dále silnice I/38 a I/16)

Odpověď: přesahuje podrobnost studie, tato data jsou veřejně přístupná.

Str. 30 - 41, kap. 2.2, graf 1:

KÚ LK OD požaduje doplnit na základě výše uvedené připomínky chybějící sčítací úseky na území města Liberec.

Odpověď: přesahuje podrobnost studie, tato data jsou veřejně přístupná

Str. 45, kap. 2.2, graf 16 a 17:

KÚ LK OD se domnívá, že časové rozmezí 2005 – 2014 je nedostatečné mělo by být minimálně do roku 2016 (Celostátní sčítání dopravy, sčítání obyvatelstva atd.).

Odpověď: v době zpracování studie nebyly novější údaje k dispozici

Str. 113, kap. 3.1.1.4, podkap. Silnice I. třídy, odst. 1, 3. odrážka:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že *silnice I/14 spojuje Liberec a Třebovice (okres Ústí nad Orlicí). V řešeném území je veden úsek Liberec – Tanvald, přičemž v úseku MÚK s I/35*

– OK Kunratická je vedena jako silnice pro motorová vozidla ve čtyřpruhovém uspořádání.

Odpověď: bude doplněno

Str. 129, kap. 4.1.1:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že v textu není zmíněna úprava spojů v relaci Liberec – Praha tak, jak je tomu např. u prodloužení linek MHD od Jablonce nad Nisou z Rychnova u Jablonce k železniční stanici v Hodkovicích nad Mohelkou, což zároveň umožňuje zrušení autobusové linky Praha – Hodkovice nad Mohelkou – Jablonec nad Nisou. – viz str. 125, kap. 3.3.2, odst. 4: „Vzhledem k vysokému významu spojení Praha – Liberec je samostatně vyhodnoceno vypočtené zatížení linky 154420 Student Agency. Počet cestujících na této lince vychází v dopravním modelu na cca 2850 za den. Při počtu spojů 43 vychází průměrná obsazenost na 66 cestujících na spoj, což při započtení posilových spojů odpovídá kapacitě jednoho autobusu.“

Odpověď: Spoje v relaci Praha – Liberec nejsou v projektových variantách upravovány, jelikož se jedná o komerční linku soukromého dopravce. Úpravy autobusových linek byly možné realizovat pouze na základě stanoviska objednatele.

Str. 129, kap. 4.1.1.1, odst. 1 a 2:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že součástí studie není již varianta A0, takže varianta C1 by měla být v textu kompletně popsána, aby z popisu bylo jasné, které železniční tratě a jejich úseky jsou součástí dané varianty. Samozřejmostí je též úprava textu obou odstavců.

Odpověď: bude opraveno

Str. 129, kap. 4.1.1.2, odst. 2:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že součástí studie není již varianta A0, takže příslušný text by měl být upraven.

Odpověď: bude opraveno

Str. 130, kap. 4.1.1.3, odst. 1:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že součástí studie není již varianta A0, takže příslušný text by měl být upraven.

Odpověď: bude opraveno

Str. 130, kap. 4.1.1.4, odst. 1:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že součástí studie není již varianta A0, takže příslušný text by měl být upraven.

Odpověď: bude opraveno

Str. 130, kap. 4.1.1.5, odst. 1:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že součástí studie není již varianta A0, takže příslušný text by měl být upraven.

Odpověď: bude opraveno

Str. 131 - 136, kap. 4.2.1:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že dopravní poptávka je opřena o Projekci obyvatelstva České republiky (ČSÚ, 2013), která obsahuje prognózu obyvatelstva České republiky do roku 2100, a o dokument Projekce obyvatelstva v krajích ČR do roku 2050 (ČSÚ, 2014). Uvedené dokumenty a výpočty v nich vychází z údajů za roky 2013 a 2014 a neberou tím v úvahu aktuální trendy populačního vývoje v kraji. Především nezohledňují vliv migrace na celkový počet obyvatelstva v Libereckém kraji, přestože migrace je v posledních letech významným faktorem zajišťujícím růst obyvatelstva. KÚ LK OD se domnívá, že z tohoto důvodu mohou být výsledky pro Liberecký kraj značně zkresleny.

Odpověď: v době zpracování studie nebyly novější údaje k dispozici

Str. 141, kap. 4.3, odst. 4:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že pokud ve variantě C2el patří mezi linky s nejvyšším dopravním výkonem také linka ExLib (Praha – Liberec) a při porovnání celkového dopravního výkonu mezi jednotlivými variantami je patrné, že nejvyšší celkovou hodnotu vykazuje varianta C2el a nejnižší naopak varianta 0BezP, a to v obou modelovaných časových horizontech, potom i tato linka ExLib v relaci Liberec – Turnov – Mladá Boleslav provozovaná hybridními vozidly by podobného dopravního výkonu dosáhla.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 142, kap. 4.3, tabulka 10:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že varianta C1 nepočítá s linkou ExLib v relaci Liberec – Turnov – Mladá Boleslav provozované hybridními vozidly, ačkoli je zde předpoklad, že by dosáhla podobného dopravního výkonu jako ve variantě C2el a z hlediska časového by se vešla do časového limitu 90 - 100 minut.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 143, kap. 4.3, tabulka 11:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že varianta C1 nepočítá s linkou ExLib v relaci Liberec – Turnov – Mladá Boleslav provozované hybridními vozidly, ačkoli je zde předpoklad, že by dosáhla podobného dopravního výkonu jako ve variantě C2el a z hlediska časového by se vešla do časového limitu 90 - 100 minut.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 145, kap. 4.3, tabulka 12:

KÚ LK OD se domnívá, že tím, že varianta C1 nepočítá s linkou ExLib v relaci Liberec – Turnov – Mladá Boleslav provozované hybridními vozidly, ačkoli je zde předpoklad, že by dosáhla podobného dopravního výkonu jako ve variantě C2el a z hlediska časového by se vešla do časového limitu 90 - 100 minut, nevycházejí údaje pro řez 1 a 2 lépe. Bez této nabídky nemohou být značně omezeny přímé autobusové spoje Praha – Liberec a Praha – Jablonec nad Nisou. Odůvodnění k tabulce 12 se zabývá pouze řezem 3 mezi Mladou Boleslaví a Prahou.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 158, kap. 4.3.7, tabulka 18:

KÚ LK OD konstatuje, že vzhledem k existenci expresní linky ExLib by měly být v tabulce uvedeny i zastávky Liberec a Mladá Boleslav s jejich jízdními dobami, a to pro upravené varianty C1 a C2el.

Odpověď: bude doplněno

Str. 178, kap. 6, odst. 2:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že součástí studie není již varianta A0, takže varianta C1 by měla být v textu kompletně popsána, aby z popisu bylo jasné, které železniční tratě a jejich úseky jsou součástí dané varianty. V opačném případě je uvedení tohoto odstavce irelevantní.

Odpověď: bude opraveno

Z výše uvedených připomínek není jasné, zda tyto připomínky mají podstatný vliv na zpracování dopravního modelu a přepravní prognózy.

Str. 178, kap. 6 Shrnutí, odst. 4:

KÚ LK OD požaduje, aby do této dokumentace byly zpracovány i varianty C2, C2MIN a C2elMIN, které řeší celý úsek Praha – Liberec a dále linku ExLib Praha – Turnov – Liberec u varianty C1.

Odpověď: Viz připomínky výše.

A-005 Ekonomické-hodnocení

Str. 20, kap. 3.2, tabulka 3:

Protože tabulka není okomentována, není jasné, zda jsou od investičních nákladů odečteny údržbové práce, které díky investici do infrastruktury nemusejí být realizovány.

Odpověď: Tabulka obsahuje pouze investiční náklady.

Str. 20, kap. 3.2, tabulka 4 – varianta C1:

KÚ LK OD nesouhlasí s následujícím:

Hledisko	Komentář	Komentář LK
Základní důvody k realizaci varianty	Základní důvody k realizaci varianty	V případě zavedení ExLib Praha – Turnov – Liberec by jízdní doba byla menší než 105 min.
Soulad varianty s cíli Projektu	díky elektrizaci některých úseků (Nymburk / Lysá n. L. – Mladá Boleslav) je možné zlepšení životního prostředí v dotčeném okolí (emise, hluk...) – převedení	Použitím hybridních elektrických jednotek by došlo k zlepšení životního prostředí v celém úseku Praha – Liberec

20

	vlaků do závislé trakce,	
Plní varianta kritérium potřebnosti?	<ul style="list-style-type: none"> dále by mělo dojít k nárůstu počtu cestujících především ve vlacích v relaci Mladá Boleslav – Lysá nad Labem – Praha a také Neratovice – Praha a Mladá Boleslav – Turnov – Liberec, je tedy možné konstatovat, že realizace projektu zvedne poptávku po vlakové dopravě díky elektrizaci bude možné také převést některé vlaky do závislé trakce, 	<ul style="list-style-type: none"> k nárůstu cestujících dojde především v úseku Praha – Mladá Boleslav, protože nebudou nasazeny hybridní elektrické jednotky, v úseku Mladá Boleslav – Liberec dojde pouze k novostavbě úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec - pouze zkrácení jízdní doby Turnov – Liberec, delší jízdní doba nezávislé trakce v úseku Praha – Mladá Boleslav díky elektrizaci na více jak 50 % trati by mohly být nasazeny hybridní elektrické jednotky v celém úseku, které mohou plně využít parametrů novostaveb a díky také novostavbě úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dojde ke zkrácení jízdní doby
Plní varianta kritérium proveditelnosti?	Varianta C1 zahrnuje novostavbu úseku Lysá nad Labem – Mladá Boleslav, jedná se o dvoukolejnou elektrizovanou trať, a novostavbu úseku Hodkovice nad Mohelkou – Šimonovice, jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou trať.	U novostaveb nebudou z důvodu nenasazení hybridních elektrických jednotek dostatečně využity jejich parametry – zkrácení jízdní doby. V úseku Mladá Boleslav – Liberec dojde pouze k novostavbě úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec – pouze zkrácení jízdní doby Turnov – Liberec, delší jízdní doba nezávislé trakce nevyužitím parametrů tratě v úseku Praha – Mladá Boleslav

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 21, kap. 3.2, tabulka 5 – varianta C2el:

KÚ LK OD nesouhlasí s následujícím:

Hledisko	Komentář	Komentář LK
Plní varianta kritérium potřebnosti?	díky elektrizaci bude možné také převést některé vlaky do závislé trakce,	Elektrizací úseku Praha – Turnov se nabízí možnost provozování hybridních elektrických jednotek v relaci Praha – Tanvald, případně Kolín – Nový Bor

--	--	--

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 22, kap. 3.2, tabulka 6 – varianta Ceko:

KÚ LK OD nesouhlasí s následujícím:

Hledisko	Komentář	Komentář LK
Základní důvody k realizaci varianty	spojení Praha – Liberec 131 minut,	Elektrizací úseku Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav se nabízí možnost provozování elektrických jednotek. V případě zavedení ExLib Praha – Turnov – Liberec by jízdní doba byla kratší než 130 min.
Soulad varianty s cíli Projektu	díky elektrizaci některých úseků (Nymburk / Lysá n. L. – Mladá Boleslav) je možné zlepšení životního prostředí v dotčeném okolí (emise, hluk...) – převedení vlaků do závislé trakce,	Použitím hybridních elektrických jednotek by došlo k zlepšení životního prostředí v celém úseku Praha – Liberec
Plní varianta kritérium potřebnosti?	díky elektrizaci bude možné také převést některé vlaky do závislé trakce,	Nesplňuje zadání, díky elektrizaci na více jak 50 % trati by mohly být nasazeny hybridní elektrické jednotky v celém úseku, které mohou plně využít parametrů novostaveb Lysá nad Labem – Čachovice a zrekonstruovaných úseků, čímž dojde k nepatrnému zkrácení jízdní doby

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 23, kap. 3.2, tabulka 7 – varianta Deko:

KÚ LK OD nesouhlasí s následujícím:

Hledisko	Komentář	Komentář LK
Základní důvody k realizaci varianty	spojení Praha – Liberec 131 minut,	Elektrizací úseku Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav se nabízí možnost provozování hybridních elektrických jednotek. V případě zavedení ExLib Praha – Turnov – Liberec by jízdní doba byla kratší než 130 min.
Soulad varianty s cíli Projektu	díky elektrizaci některých úseků (Nymburk / Lysá n. L. – Mladá Boleslav) je možné zlepšení	Použitím hybridních elektrických jednotek by došlo k zlepšení životního prostředí v celém úseku Praha – Liberec

	životního prostředí v dotčeném okolí (emise, hluk...) – převedení vlaků do závislé trakce,	
Plní varianta kritérium potřebnosti?	díky elektrizaci bude možné také převést některé vlaky do závislé trakce,	Nesplňuje zadání, díky elektrizaci na více jak 50 % trati by mohly být nasazeny hybridní elektrické jednotky v celém úseku, které mohou plně využít parametrů novostaveb Lysá nad Labem – Čachovice a zrekonstruovaných úseků, čímž dojde k nepatrnému zkrácení jízdní doby

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 24, kap. 3.2, odst. 1:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že součástí studie není již varianta A0, takže varianta C1 by měla být v textu kompletně popsána, aby z popisu bylo jasné, které železniční tratě a jejich úseky jsou součástí dané varianty. V opačném případě této varianty irelevantní.

Odpověď: bude opraveno. Varianta C1 je kompletně popsána na straně 17 ekonomického hodnocení.

Str. 25, kap. 4.1:

KÚ LK OD se domnívá, že startovní čára pro hodnocení všech variant by měla být totožná. V případě, že některá varianta je finančně a časově na realizaci náročnější, mělo by být vydáno takové úsilí, aby se stavba zrealizovala ve stejném období a nebyla z tohoto hlediska hendikepována.

Odpověď: Větší rozsah rekonstrukce/modernizace vyžaduje delší čas realizace.

Str. 25, kap. 4.1, podkap. ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že v přehledu nejsou kromě D10 uvedeny silniční komunikace v Libereckém kraji. Jedná se především, kromě silnic I/13 a I/14, o silnici I/35 a sčítací úseky na průtahu Libercem, který stejně jako D10 v Mladé Boleslavi plní funkci obchvatu.

Odpověď: Jsou uvedeny komunikace, kde dochází k největším změnám, nejedná se o výčet silniční infrastruktury. Ta je podrobněji rozpracována v příloze A-004 Dopravní model.

Str. 29, kap. 4.1.2, odst. 3:

KÚ LK OD se domnívá, že startovní čára pro hodnocení všech variant by měla být totožná. V případě, že některá varianta je finančně a časově na realizaci náročnější, mělo by být vydáno takové úsilí, aby se stavba zrealizovala ve stejném období a nebyla z tohoto hlediska hendikepována.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 29 - 31, kap. 4.1.2, podkap. INVESTIČNÍ NÁKLADY, odst. 4, tabulky 8 - 11 :

KÚ LK OD se domnívá, že startovní čára pro hodnocení všech variant by měla být totožná. V případě, že některá varianta je finančně a časově na realizaci náročnější, mělo by být vydáno takové úsilí, aby se stavba zrealizovala ve stejném období a nebyla z tohoto hlediska hendikepována.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 36, kap. 4.1.2, tabulka 14:

KÚ LK OD se domnívá, že startovní čára pro hodnocení všech variant by měla být totožná. V případě, že některá varianta je finančně a časově na realizaci náročnější, mělo by být vydáno takové úsilí, aby se stavba zrealizovala ve stejném období a nebyla z tohoto hlediska hendikepována. Tím není zohledněno, že varianta C2el má vzhledem k zatížení silniční sítě největší přínosy – převádí díky ExLib největší množství cestujících na vlak.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 39, kap. 4.1.2, tabulka 16:

KÚ LK OD se domnívá, že startovní čára pro hodnocení všech variant by měla být totožná. V případě, že některá varianta je finančně a časově na realizaci náročnější, mělo by být vydáno takové úsilí, aby se stavba zrealizovala ve stejném období a nebyla z tohoto hlediska hendikepována.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 40, kap. 4.1.2, odst. 1:

Jak již bylo uvedeno, úsek Praha – Všetaty – Mladá Boleslav řeší dopravní obslužnost Středočeského kraje a měl by být z tohoto projektu vyjmut – týká se příjmů z linky R43 a tím i údajů v tabulce 16 (C1 – C1 – 3 348 243, C2el – 3 309 623 a Ceko – 3 375 713).

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 43, kap. 4.1.3, podkap. PROVOZNÍ NÁKLADY VOZIDEL:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že zpracovatel navrhl ve variantě C2el pro ExLib soupravu lokomotivy ř. 380 se 7 vozy, avšak KÚ LK OD se domnívá, že lze použít úspornější elektrické jednotky ř. 600/650 v požadované kapacitě, případně na dalších linkách, např. Praha – Tanvald nebo Kolín – Nový Bor hybridní elektrické jednotky řady 600/650 v požadované kapacitě.

KÚ LK OD se dále domnívá, že startovní čára pro hodnocení všech variant by měla být totožná. V případě, že některá varianta je finančně a časově na realizaci náročnější, mělo by být vydáno takové úsilí, aby se stavba zrealizovala ve stejném období a nebyla z tohoto hlediska hendikepována.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 47 - 48, kap. 4.1.3, tabulka 48 a odst. 1:

KÚ LK OD se domnívá, že zde není rozdíl v úspoře autobusů, kdy u varianty C1 není na rozdíl od varianty C2el provozován přímý spoj ExLib Praha – Liberec.

Odpověď: Rozdíl není. Rozsah autobusové dopravy je stejný v obou variantách. Ve variantě C2el i přes zavedení expresní linky neredukují autobusové linky Praha – Liberec.

Str. 49, kap. 4.1.3, podkap. ÚSPORY ČASU, odst. 3:

KÚ LK OD nemůže souhlasit s tvrzením, že v relaci Praha – Liberec, kde je zaváděna expresní vrstva, sice dochází ke zvýšení časových úspor cestujících, ale na kratších relacích (např. Praha – Lysá n. L., MB – Mnichovo Hradiště, Praha – Čelákovice nebo relace s vazbou na Prahu využívající přestup v MB ze směrů od Sobotky či České Lípy) dochází naopak k poklesu časových úspor. Zavedení expresní vrstvy a s tím spojený nárůst úspor není dostatečnou kompenzací pro zhoršené časové dostupnosti v kratších relacích, které jsou také více vytížené než relace expresní. KÚ LK OD se domnívá, že návaznosti jednotlivých linek v uzlu Mladá Boleslav-měst by měly být navrženy tak, aby časové ztráty dané přestupem byly minimalizovány.

Odpověď: Zavedením expresní linky ve variantě C2el dochází k omezení obsluhy zastávek podél trasy této linky, což vede k volbě alternativních tras a k vyššímu využití autobusové dopravy na zmíněných relacích. Pokles časových úspor tak není způsoben horší návazností na přestupech a větším množstvím přestupů ve zmíněných relacích.

Str. 49, kap. 4.1.3, podkap. ÚSPORY ČASU, odst. 5:

KÚ LK OD nemůže souhlasit s tvrzením, že pro Variantu C1 přechází z IAD na železnici cca 40.9 % cestujících a z BUS 59.1 % cestujících z celkového počtu. Podíl převedených cestujících z IAD u Varianty C2el je 38.8 % z celkového počtu. Převedených cestujících z autobusu je tedy 61.2 %. Pro Varianty Ceko je uvažováno s 39.1 % převedených cestujících z IAD a pro Deko je to 37.4 %. Zbytek přechází z BUS.

KÚ LK OD se domnívá, že % porovnání z hlediska území je zavádějící, protože není jasné, kolik cestujících je převedeno v té které variantě, jelikož varianty Ceko a Deko řeší pouze úsek Praha – Mladá Boleslav a C1 a C2el řeší celý úsek Praha – Liberec.

Odpověď: Bude doplněno vysvětlení do zprávy.

	Počet převedených cestujících
C1	26 101
C2el	25 123
CEKO	25 967
DEKO	25 256

Str. 50 - 51, kap. 4.1.3, podkap. ÚSPORY ČASU, tabulka 30 a 31:

KÚ LK OD nemůže souhlasit s údaji uvedenými v tabulce, a to:

	Železniční doprava	Indukovaná doprava	Převedená doprava
C1	5 936 556	114 872	807 182
C2el	3 299 298	106 195	680 557
Ceko	5 782 102	112 943	249 769
Deko	5 098 452	112 431	247 746

Ačkoli má varianta C2el nejvyšší dopravní výkony, má menší počet převedených cestujících než varianta C1, která nenabízí spoj ExLib, a dále má varianta C2el menší počet indukovaných cestujících ze všech variant, především Ceko a Deko, které dopravní obslužnost v Libereckém kraji v žádném případě nijak nevylepšují. Dále KÚ LK OD konstatuje, že nasazením elektrických a hybridních jednotek, které v maximální míře využijí parametrů modernizované infrastruktury, na rozdíl od navržených dopravních prostředků v nezávislé trakci dojde k podstatným úsporám času. Rozdíly uvedené v tabulkách jsou nepochopitelné a nejsou v textu nijak okomentovány.

Odpověď: Množství převedených cestujících pro variantu C2el je vysvětleno v jedné z předchozích připomínek i ve zprávě – viz připomínka Str. 49, kap. 4.1.3, podkap. ÚSPORY ČASU, odst. 3.

Zavedením expresní linky ExLib nedochází prioritně k indukci nových cestujících v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec, ale k přesunu cestujících z ekvivalentních autobusových spojení do nové nabídky na železnici.

Str. 54, kap. 4.1.3, podkap. EXTERNÍ NÁKLADY DOPRAVY, tabulka 34:

KÚ LK OD se domnívá, že měl být rozdíl mezi projektovými variantami, protože varianta C2el pokrývá z hlediska elektrizace sítě celý úsek Praha – Liberec na rozdíl od zbývajících variant, které z hlediska elektrizace řeší pouze úsek Praha – Mladá Boleslav, přičemž je nákladní doprava provozována i na trati směrem do Polska.

Odpověď: Pouze elektrizací úseku Mladá Boleslav – Liberec bez návazných úseků nedojde k výrazným změnám v nákladní železniční dopravě severně od Mladé Boleslavi.

Str. 58, kap. 4.1.3, podkap. OSTATNÍ PŘÍNOSY, tabulka 38:

KÚ LK OD se domnívá, že startovní čára pro hodnocení všech variant by měla být totožná. V případě, že některá varianta je finančně a časově na realizaci náročnější, mělo by být vydáno takové úsilí, aby se stavba zrealizovala ve stejném období a nebyla z tohoto hlediska hendikepována.

Odpověď: Viz připomínky výše.



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Záznam z jednání dne 20. listopadu 2019 (konferenční projednání připomínek)

Připomínky 9. dílčí odevzdání
Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek

Str. 61 - 73, kap. 4.1.4, podkap. ANALÝZA CITLIVOSTI:

KÚ LK OD se domnívá, že zpracovatel by měl posoudit varianty C1 a C2el a dále modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN od konce a dojít k závěru, na jaké investiční náklady je nutné se dostat, aby byla daná varianta proveditelná nebo aby se tomu maximálně přiblížila.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 83, kap. 5.1.2:

KÚ LK OD nemůže souhlasit se závěrem zpracovatele. Zpracovatel neměl snahu najít nebo se přiblížit takovému řešení, ke kterému došel v úseku Praha – Mladá Boleslav, a stejný postup neuplatnil v celém úseku Praha – Liberec. KÚ LK OD se domnívá, že pokud by nebyl součástí projektu úsek Skály – Všetaty – Mladá Boleslav, který řeší pouze dopravní obslužnost Středočeského kraje, vyšla by nebo by se proveditelnosti přiblížila některá z modifikovaných variant C1MIN, C2MIN a C2elMIN, které však zpracovatel nehledal. Jedním z návrhů, jak zmírnit investiční náročnost variant C1 a C2el byl návrh invariantní řešení úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle návrhu společnosti Valbek, spol. s r. o., což zpracovatel na základě předešlých připomínek nezpracoval. Dále nepracoval s takovým linkovým vedením, které by umožnilo maximálně využít modernizovanou infrastrukturu, jedná se o použití hybridních elektrických jednotek jak pro expresní spoje ExLib, tak i pro další rychlíkové spoje, např. Praha – Turnov – Železný Brod – Tanvald, Kolín – Nový Bor (– Rumburk), příp. i Pardubice – Jaroměř – Turnov – Liberec. Dále nenavrhoval expresní linku ve variantě C1, která by však byla vedena přes žst. Turnov.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 83, kap. 5.2.1, tabulka 97:

KÚ LK OD nemůže souhlasit se závěrem uvedeným v tabulce, především Cíle 2 pro varianty Ceko a Deko, jelikož obě varianty neobsáhly celý úsek Praha – Liberec, ale pouze úsek Praha – Mladá Boleslav (pokud pomineme žst. Bakov ve variantě Ceko) – tedy pouze „v části trasy“, a stejně je na tom i Cíl 4, jelikož pro úsek Mladá Boleslav – Liberec na hranice s Polskem se nic pro nákladní dopravu nezměnilo (koridor pro nákladní dopravu AGTC).

Odpověď: Viz připomínky výše.

Str. 83, kap. 5.2.2, tabulka 98:

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že součástí studie není již varianta A0. Text by měl být upraven podle skutečnosti. První tabulka srovnává variantu BP a C1, druhá tabulka srovnává varianty C2el, Ceko a Deko. Varianta Deko v textu chybí.

Odpověď: Bude opraveno.

Grafická část

B-1_Souhrnné-vykresy

B-1-001_Prehledna-situace

KÚ LK OD konstatuje, že:

- ve variantách vyznačených světlemodře nejsou označeny některé propojovací úseky a tím není jasné, o jakou variantu se jedná – především v oblasti Čtveřinská spojka – Hodkovice nad Mohelkou,
- **Odpověď:** Popis všech spojek je vzhledem k měřítku na úkor přehlednosti situace. Trasy RS5 jsou samostatně doloženy v příslušné Vyhledávací studii.
- ve výkresu chybí varianta Valbek v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec (viz stanovisko k 8. dílčímu plnění).
- **Odpověď:** Viz připomínky výše.



B-1-101_Tratove-schema-variant

KÚ LK OD požaduje přepracovat variantu C1 a C2el v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek a doplnit schémata modifikovaných variant C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN.

Odpověď: Viz připomínky výše.

B-1-201_Hodnoceni-pruchodnosti-uzemi_Varianta-C1

KÚ LK OD požaduje přepracovat variantu C1 v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

B-1-202_Hodnoceni-pruchodnosti-uzemi_Varianta-C2el

KÚ LK OD požaduje přepracovat variantu C2el v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Dále KÚ LK OD požaduje doplnit schémata modifikovaných variant C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN s invariantním úsekem Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

B-1-301-15_Čtveřín, Paceřice, Žďárek, Jílové B-1-301 16_Jílové, Hodkovice, Záskalí, Jeřmanice B-1-301-17_Jeřmanice, Dlouhý Most, Liberec

KÚ LK OD požaduje zpracovat variantu C1 a C2el v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

B-1-301-25_Veleliby, Nymburk

KÚ LK OD požaduje zpracovat do projektu úsek Veleliby – Nymburk-město ve všech variantách.

Odpověď: Viz připomínky výše.

B-2_Technicke-reseni-tratovych-useku

B-2-008_SIT_usek_Nymburk-Mlada Boleslav_dil 1_invar

KÚ LK OD požaduje zpracovat do projektu úsek Veleliby – Nymburk-město ve všech variantách.

Odpověď: Viz připomínky výše.

B-2-017_SIT_usek_Tur_Lib_dil 1_C1

B-2-019_SIT_usek_Tur_Lib_dil 2_C1

B-2-021_SIT_usek_Tur_Lib_dil 3_C1

B-2-018_SIT_usek_Tur_Lib_dil 1_C2el

B-2-020_SIT_usek_Tur_Lib_dil 2_C2el

B-2-022_SIT_usek_Tur_Lib_dil 3_C2el

KÚ LK OD požaduje aktualizovat variantu v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

**B-3_Technicke-reseni-dopraven**

B-3-038_Zst-Hodkovice-nM_Var-C1

B-3-039_Zst-Hodkovice-nM_Var-C2el

KÚ LK OD požaduje aktualizovat úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek a navrhnout umístění nové dopravního do prostoru Jílové u Hodkovic nad Mohelkou.

Odpověď: Viz připomínky výše.

B-4_Provozni-a-dopravni-technologie

B-4-002_Linkove-vedeni-variant

KÚ LK OD požaduje doplnit linkové vedení u modifikovaných variant C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN.

Dále KÚ LK OD požaduje doplnit u varianty C1 a C1MIN spoj ExLib Praha – Turnov – Liberec.

Odpověď: Viz připomínky výše.

B-4-006_Navrhovy-GVD-varianta-C1

KÚ LK OD požaduje při použití elektrických a elektrických hybridních jednotek doplnit spoj ExLib Praha – Turnov – Liberec a aktualizovat spoj Praha – Turnov – Tanvald.

Odpověď: Viz připomínky výše.

B-4-007_Navrhovy-GVD-varianta-C2el

KÚ LK OD požaduje při použití elektrických a elektrických hybridních jednotek aktualizovat spoj Praha – Turnov – Tanvald.

Odpověď: Viz připomínky výše.

Dále KÚ LK OD požaduje doplnit GVD pro modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN (při použití elektrických a elektrických hybridních jednotek pro relace Praha (– Turnov) – Liberec, Praha – Turnov – Tanvald.

Odpověď: Viz připomínky výše.

C_Prilohova-cast

C-001_Investicni-naklady:

IN_Pha-MB-Lbc_Varianta-C1

IN_Pha-MB-Lbc_Varianta-C2el

KÚ LK OD upozorňuje na skutečnost, že v tabulkách je pouze výčet investičních nákladů po úsek Dalovice (mimo) – Turnov. Chybí navazující úseky z Turnova do Liberce.

Odpověď: Bude opraveno.

C-002_Tabulky-CBA

KÚ LK OD požaduje doplnit analýzu CBA o modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN a aktualizovat varianty C1 a C2el s invariantním úsekem Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.



C-003_DETR

KÚ LK OD požaduje doplnit analýzu DETR o modifikované varianty C1MIN, C2, C2MIN a C2elMIN a aktualizovat varianty C1 a C2el s invariantním úsekem Hodkovice nad Mohelkou – Liberec dle varianty Valbek.

Odpověď: Viz připomínky výše.

C-005_Dokladová-část

KÚ LK OD nemůže souhlasit s konstatováním ve vypořádání připomínek z 8. dílčího plnění, kde se konstatuje, že *zadavatel se rozhodl, že nebude další varianty z Mladé Boleslavi směrem na Liberec dále prověřovat*. Tímto není splněno zadání.

Odpověď: Konstatování vzato na vědomí.

ROPID

V části B-4-002 linkové vedení variant jsou uvedeny spěšné vlaky ve směru Praha – Lysá nad Labem – Kolín. Vlaky této Sp linky je třeba přečíslovat na linku R42. Vlaky v trase Praha – Milovice v období přepravní špičky označené jako linka S22 budou ve výhledovém rozsahu dopravy označeny jako linka S9.

Odpověď: Číslování linek bude upřesněno v navazujícím stupni projektové dokumentace.

Na území hlavního města Prahy jsou dle dokumentace navrhovány nové zastávky Praha-Kbely Mladoboleslavská, Praha-Kbely Jilemnická, Praha-Čakovice Havraňák a Praha-Třeboradice. K problematice realizace nových zastávek sdělujeme, že ve strategických materiálech hlavního města Prahy figurují na trati č. 070 v oblasti Kbel a Čakovice zastávky Praha-Kbely (stávající zastávka), Praha-Kbely Nouzov (v dokumentaci s názvem Praha-Kbely Jilemnická), stanice Praha-Čakovice, dále nové zastávky Praha-Třeboradice a Praha-Čakovice zámecký park na vlečce bývalého cukrovaru. Zastávky Praha-Čakovice Havraňák a Praha-Kbely Mladoboleslavská nejsou ze strany hlavního města Prahy sledovány. Žádáme o uvedení dokumentace do souladu se strategickými materiály hlavního města Prahy.

Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

V železničních stanicích Milovice a Milovice-Boží Dar, kam budou zajíždět vlaky linky S9/S22, požadujeme prodloužení nástupišť na délku 220 metrů.

Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

Do části A-004 přepravní prognóza je třeba za účelem definice kapacity vozového parku dopracovat kapitolu popisující maximální obsazenost nejvíce zatížených vlaků v období přepravní špičky. Tento faktor může mít dopad i do návrhové části, zejména do délky nástupišť. Pokud by z kapacitního posouzení špičkového vlaku vzešla nutnost nasazení dvou spřažených čtyřvozových jednotek na osobní, případně spěšné vlaky ve směru Neratovice či na jiných linkách, bylo by třeba v takovém případě ve stanicích a zastávkách, kde jsou navrhována nástupiště délky 200 metrů, jejich prodloužení na 220 metrů.

Odpověď: Do zprávy bude doplněna průměrná obsazenost na jeden vlak pro každou linku. Na linkách příměstské dopravy je uvažováno s provozem dvou spřažených jednotek.

V projektových variantách není uvažován provoz linky S34, přestože ze strany hlavního města Prahy je deklarováno, že tato linka bude provozována v případě zkapacitnění tratě č. 070 v intervalu 30 minut a vlaky budou prodlouženy do železniční zastávky Praha-Čakovice zámecký park po vlečce bývalého cukrovaru. Navrhované linkové vedení železniční dopravy na území hlavního města Prahy je podrobně popsáno ve Strategii rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR; 2018). Součástí návrhu proto musí být i úpravy železniční stanice Praha-Čakovice, do jejíhož zhlaví je předmětná vlečka zaústěna. Nutností jsou také úpravy grafikonu vlakové dopravy, které budou umožňovat provoz osobních vlaků linek S3 a S34 v úseku Praha Masarykovo / Hlavní nádraží – Praha-Čakovice v souhrnném intervalu 15 minut. Žádáme o uvedení dokumentace do souladu se strategickými materiály hlavního města Prahy.

Odpověď: Linka S34 není zavedena z důvodu kapacity v úsecích mimo řešenou oblast. Návrh žst. Praha-Čakovice je přizpůsoben zaústění vlečky pro potřeby osobní dopravy.

Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

I přes naše připomínky k předchozímu dílčímu plnění nejsou vlaky linky S34 zahrnuty ani do části A-004 Přepavní prognóza. Tento fakt se opět negativně projevuje ve výsledcích dopravního modelu, kdy dochází v železniční stanici Praha-Čakovice k mírnému poklesu cestujících. Opakovaně proto žádáme o zahrnutí vlaků linky S34 do dopravního modelu ve všech variantách, případné průzkumy jsme schopni poskytnout od začátku provozu linky S34. Linka S34 je zahrnuta pouze do varianty bez projektu.

Odpověď: Dopravní model na území města Prahy není natolik podrobný, aby bylo možné zhodnotit obraty na zastávkách. Model byl sestaven primárně za účelem vyhodnocení regionálních a dálkových vztahů a obsahuje tedy všechny vztahy mezi Prahou a regionem. Nejsou však zahrnuty kompletní přepravní vztahy odehrávající se pouze v rámci území Prahy. Pokles, který je patrný v grafických přílohách, není způsoben absencí linky S34, ale nižší podrobností modelu. Dopravní model je navržen v souladu s dopravní technologií.

V souvislosti s připomínkou výše je třeba upozornit na jednoznačně podhodnocené obraty cestujících v zastávce Praha-Kbely Jilemnická, které se pohybují na úrovni dvou desítek v roce 2065. S ohledem na uvažovaný rozsah dopravy v podobě nabídky osobních vlaků ve směru centrum Prahy v intervalu 15 minut a současně dynamicky se rozvíjející zastavbou v okolí zastávky se nám jeví prezentované hodnoty jako poddimenzované.

Odpověď: viz výše

S ohledem na navržené technické řešení a ekonomické hodnocení jednotlivých variant tímto deklarujeme, že pro další sledování preferujeme variantu Ceko. Tato varianta (po zapracování výše uvedených připomínek) splňuje představy objednatele dopravy na území hlavního města Prahy a současně vykazuje nejvyšší ekonomickou míru návratnosti.

Dále uvádíme doporučující připomínky:

- ∞ Za vhodnou cílovou stanicí vlaků linky S20 z Mladé Boleslavi považujeme spíše stanicí Lysá nad Labem než Milovice-Boží Dar, kde by byli cestující nuceni absolvovat přestup, přičemž spádovost Milovic-Božího Daru nelze oproti Lysé nad Labem hodnotit jako významnější.
- ∞ Ve variantě Deko nepovažujeme za vhodný souběh vlaků linky S3 a R43 mezi stanicemi Neratovice - Všetaty. S přihlédnutím k ekonomice provozu doporučujeme, aby vlaky linky S3 ze směru Praha byly ukončeny v železniční stanici Neratovice (analogicky vlaky opačného směru budou výchozí ze železniční stanice Neratovice) a obsluha zastávky Tišice byla řešena zastavováním spěšných vlaků linky R43.
- ∞ Za vhodné považujeme navržení takové trasy linky S31, které budou umožňovat zachování přípojí v železniční stanici Nymburk hlavní nádraží v ose symetrie XX:00 za současného přesunu vyrovnávacího pobytu do stanice Mladá Boleslav město.

Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

IDSK

Ze všech prověřovaných variant z pohledu objednatele se nám jako vhodnější varianta jeví varianta Ceko s těmito doplněními:



Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec

Záznam z jednání dne 20. listopadu 2019 (konferenční projednání připomínek)

Připomínky 9. dílčí odezvy
Návrh zpracovatele na vypořádání připomínek

Žst. Byšice:

- ∞ Propojit navrženou kolej 3 a kolej 3b s doplněním cestových návěstidel před úrovnový přechod na nástupiště.

Výh. Stránov:

- ∞ Požadujeme výstavbu výhybny Stránov i v případě výstavby varianty Deko pro možnost křižování osobních vlaků.

Žst. Milovice:

- ∞ Požadujeme nástupiště délky alespoň 220 m.

Žst. Milovice-Boží Dar:

- ∞ Požadujeme nástupiště délky alespoň 220 m.
- ∞ Požadujeme odstavné koleje 50a a 50b o délce alespoň 240 m.

Traťový úsek Nymburk město – Veleliby:

- ∞ Požadujeme prověřit možnost elektrifikace tohoto úseku pro operativní možnost odklonů rychlíků v trase Praha – Poříčany – Mladá Boleslav.

Žst. Veleliby:

- ∞ Požadujeme prověření možnosti přesunu nástupiště blíže k nymburskému zhlaví stanice pro zkrácení docházkové vzdálenosti.

Žst. Čachovice:

- ∞ Požadujeme nástupiště délky alespoň 220 m.

Traťový úsek Dobruška-Sýčina – Mladá Boleslav hl.n.

- ∞ Požadujeme prověřit možnost elektrifikace pro operativní možnost odklonů

Žst. Mladá Boleslav hl.n.:

- ∞ Požadujeme prověřit možnost zvýšení rychlosti na hlavních průjezdných kolejích 1 a 2. Požadujeme přesun ostrovního nástupiště o délce 220 m mezi koleje 1 a 2
- ∞ Požadujeme vybudování nového jazykového nástupiště mezi koleje 4 a 6 (délka 220 m pro kolej 4 a alespoň 110 m pro kolej 6).

Žst. Mladá Boleslav město:

- ∞ Požadujeme u kolejí 1 a 3 nástupiště délky alespoň 220 m.
- ∞ Požadujeme prověření, zda bude rychlost 60 km/h ve stanici návěstěna rychlostníkem nebo návěstídem. V případě návěstění návěstídem požadujeme zpracování grafu dynamického průběhu rychlosti pro příjezd osobního vlaku ze směru od Bezděčinské spojky.
- ∞ V obvodu Východ požadujeme odstavné koleje 301, 302, 303 o délce alespoň 240 m.
- ∞ Dále v souladu s Plánem dopravní obslužnosti Středočeského kraje požadujeme výstavbu železniční zastávky Mladá Boleslav - východ o délce 220 m s požadovaným přibližným umístěním v prostoru mezi km 33,5 - 33,9. Prostor pro ostrovní nástupiště by z našeho pohledu mohl vzniknout posunutím plánované kolejové spojky (výhybky č. 107 a 110) blíže k osobnímu nádraží Mladá Boleslav město

Žst. Bakov nad Jizerou:

- ∞ Požadujeme ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem mezi kolejemi 1 a 3 o délce 200m pro možnost operativního přesunutí přestupních vazeb mezi vlaky linky R21 a R22.
- ∞ Dále požadujeme další boční nástupiště o délce 110 m.

Žst. Loukov u Mnichova Hradiště:

- ∞ V případě výběru varianty C2el požadujeme přesun ostrovního nástupiště mezi koleje 1 a 51 a doplnění spojky spojující koleje 51 a 2 ve směru od odbočky Čtveřín.

∞

Dále požadujeme výstavbu nástupišť o délce alespoň 220 m na všech zastávkách mezi Milovicemi a Mladou Boleslaví.

Souhrnná Odpověď:

Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

Rozhodné grafy dynamického průběhu rychlostí budou doplněny.

ŽESNAD.CZ

Velmi nás těší, že se podařilo najít ekonomicky efektivní variantu, která umožní neomezený růst železniční nákladní dopravy pro přepravce v oblasti Mladé Boleslavi a tím převedení dalších přeprav ze silnice na železnici, a tuto variantu – Deko – podporujeme.

Odpověď: Konstatování vzato na vědomí.

SŽDC GR O6

(zpracoval Ing. Pavel Mathé, tel. 602 613 239):

- ∞ Z SP nevyplývá, zda zvolené linky železniční dopravy a jejich provozní intervaly odpovídají přepravní poptávce. Počty cestujících se dle pentlogramů intenzity dopravy pohybují pouze maximálně v řádech jednotek tisíc, proto žádáme doplnit průměrnou obsazenost jednotlivých linek.
- ∞ **Odpověď: Průměrná obsazenost bude doplněna.**
- ∞ Doplníte jednoznačné popsání dopravní obsluhy důležitého sídla Milovice-Mladá. Dle linkového vedení dochází v nové ŽST Milovice-Boží Dar ke změně linek (S22 - S20) a jejich dopravní intenzity. V přílohách B-5-621_DEKO_2035_VHD a B-5-621_DEKO_2065_VHD však tento bod není uveden a vyplývá z něj obsluha tohoto sídla autobusovými spoji přes Lysou nad Labem.
- ∞ **Odpověď: Sídlo Milovice-Mladá je obsluhováno ze zastávky Milovice, příp. s přestupem na autobus. Zastávka Milovice-Boží Dar obsluhuje jinou část území Milovic.**
- ∞ Za problematické v části A-001_Přůvodní zpráva, kapitola 4.1. Výchozí stav považujeme, zda pro zpracování předmětné SP mohou být považovány za výchozí stav dokončené realizace souborů staveb „Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“, „Optimalizace trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“ nebo „Rekonstrukce ŽST Liberec“.
- ∞ **Odpověď: Výchozí stav byl stanoven v úvodu projekčních prací v souladu se zadávacími podmínkami a výstupy pracovních porad.**
Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.
- ∞ Nezbytné zvýšení počtu nástupištních hran a jejich délek ŽST Mladá Boleslav město vyvolává částečný zábor třídy Ludvíka Kalmy a Volkharda Köhlera. Požadujeme prověřit proveditelnost tohoto řešení.
- ∞ **Odpověď: Řádné projednání bude předmětem navazujících stupňů dokumentace. V textové části bude na problematiku upozorněno.**
- ∞ V ŽST Mladá Boleslav město mají být dle části A-002_Dopravní technologie průjezdné hrany u kolejí č. 1, 2, 3 a 4 obsazeny vlaky linek R21 a R22. Zbývající hrany u kolejí č. 6, 6a a 8 pak zajišťují obsluhu linek S33, S20 a L4, což je možné řešení při zajištění včasného odstupu vlaků na odstavné koleje. Požadujeme prověřit, zda je nutná zmíněná realizace výstavby odstavných kolejí v blízkosti kolejí č. 6 a 8 pro možnost posunu bez vlivu jízd na hlavních kolejích.
- ∞ **Odpověď: Ano, výstavba odstavných kolejí je pro uvažovaný GVD nutná.**
- ∞ Ve variantě Deko zvažte, zda je nutná rozsáhlá investice do rekonstrukce ŽST Mladá Boleslav hl. n.

- ∞ **Odpověď: Rozsah úprav bude upřesněn v navazujícím stupni projektové dokumentace, i s ohledem na požadavky cílového stavu (etapizace variant).**

K návrhům řešení dopraven sdělujeme:

- ∞ ŽST Neratovice – žádáme doplnit popis, zda vlaky z/do směru Čelákovice budou končit na samostatném nástupišti, anebo budou zajiždět úvratí k nástupištím před výpravní budovu. V případě samostatného nástupiště půjde o prodloužení cesty na přestup o přibližně 100 m. V případě úvratí se jedná o nevhodné obsazení hlavní dopravní koleje.
- ∞ **Odpověď: Je uvažováno s ukončením/zahájením jízdy na samostatném nástupišti bez nutnosti úvratí. Prodloužení přestupní cesty je kompenzováno zkrácením doby jízdy.**
- ∞ ŽST Lysá nad Labem – z jakého důvodu návrh stanice neřeší kolizní jízdy směrů Nymburk – Praha a Mělník – Nymburk, kde moment křížení je s ohledem na počet dotčených jízd vlaků větší než u odstraněného kolizního místa ve směru Mladá Boleslav?
- ∞ **Odpověď: Řešení kolize Nymburk–Praha a Mělník–Nymburk souvisí více s úsekem Nymburk hl. n. – Lysá nad Labem, jehož řešení je součástí jiné studie.**
- ∞ ŽST Velebily – dle našeho mínění umístění nástupišť, navíc s úroňovým přístupem je u této stanice s výlučně tranzitní dopravou naprosto nevhodné. Doporučujeme přepracovat.
- ∞ **Odpověď: Případné úpravy budou předmětem navazujícího stupně projektové dokumentace.**
- ∞ Mladá Boleslav východ – pro určení investora žádáme doplnit účel jednotlivých skupin kolejiště.
- ∞ **Odpověď: Bude doplněno.**

Za oblast životní prostředí sdělujeme (zpracoval Ing. Martin Pacner, tel. 720 071 544):

V části A-003_Technické řešení v kapitole 3.1.3 Mapové výstupy doporučujeme v tabulce s převodním klíčem tyto úpravy:

- ∞ Ve složce ZCHU přemístit PR a PP do kategorie K2.
- ∞ Ve složce Natura 2000 přesunout EVL a ptačí oblasti do kategorie K1.
- ∞ Ve složce zemědělská půda doplňte třídy kvality BPEJ.
- ∞ Ve složce kulturní a archeologické památky chybí skupina národní kulturní památka a národní památková rezervace. Ty by měly být zařazeny v kategorii K1. Naopak kulturní památky a památkové rezervace by měly být v kategorii K2.
- ∞ **Odpověď:**
Ad 1. a 2. odrážka – kategorie rezistence vychází z převodní rezistence prvků v dokumentu „Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby“, schválený MD.
Ad 3. odrážka – bude doplněno.
Ad 4. odrážka – bude upraven název jevů, nikoliv však kategorie (viz reakce na 1. a 2. odrážku).

K ekonomickému hodnocení sdělujeme (zpracoval Ing. David Kokojan, tel. 724 460 470):

Předložené plnění neobsahuje všechny požadované podklady nutné ke kontrole ekonomického hodnocení. Některé vstupy jsou tudíž nekontrolovatelné. Platí připomínky z předchozích kol připomínkového řízení.

Odpověď: Bylo řešeno a vypořádáno v rámci předchozího připomínkového řízení.

Závěr:

Ze závěrů předložené studie proveditelnosti lze soudit výhodnost varianty Deko, která soustřeďuje veškerou osobní dopravu v uzlu Mladá Boleslav do výhodně umístěné ŽST Mladá Boleslav město. S ohledem

33

na řešení Bezděčinské spojky je tato varianta současně nejvhodnější pro hlavní přepravní proudy nákladní dopravy. Za nešťastné však považujeme nedoložení posouzení výhodnosti železničního spojení Prahy s Mladou Boleslaví modernizovanou tratí přes Všetaty nebo novostavbou přes Lysou nad Labem. Jednotlivé části studie proveditelnosti se nám zdají nekoordinované, jejich závěry pak nejsou v souladu.

SŽDC GR 011

(zpracovatelé: Ing. Martin Bednár, tel. 972 244 561; Ing. Pavel Krýže, PhD., tel. 972 241 580)

Části A.002 Provozní a dopravní technologie (textová část), B.4 Provozní a dopravní technologie (výkresová část)

S ohledem na to, že kapacitní posouzení v předchozím odevzdání zcela chybělo, je teprve nyní možné připomínkovat studii po této stránce. Protože se však jedná o závěrečné připomínkování studie, byly připomínkované pouze ekonomicky přijatelné projektové varianty, tj. varianty Ceko a Deko.

1. V rámci projektové přípravy je nutno koordinovat tuto studii proveditelnosti s aktualizací studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín (např. návrh na realizaci další traťové koleje v mezistaničním úseku Lysá nad Labem – Kostomlaty nad Labem). Dále v rámci projektové přípravy je nutno koordinovat harmonogramy výstavby tratě Kolín – Všetaty – Děčín, Velký Osek – Hradec Králové (– Choceň) a pilotního úseku VRT, což bude mít dopad na trasování vlaků jednotlivých linek, grafikon, linkové vedení apod.

Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

2. Zpracování 4. kapitoly „Kapacita dráhy“ je **nedostatečné**. Zcela chybí metodika určení omezujících úseků, kapacitní posouzení všech traťových kolejí v daném omezujícím mezistaničním úseku. Rozčlenění zkoumaných tratí je nedostatečné (např. trať Praha-Vysočany – Čachovice je nutno rozdělit minimálně na tratě Praha-Vysočany – Lysá nad Labem, Lysá nad Labem – Milovice-Boží Dar, Milovice-Boží Dar – Čachovice apod.).

Odpověď: Kapacitní výpočty byly stanoveny v úsecích s předpokládanými nejnepríznivějšími hodnotami. Podrobnější výpočty budou provedeny v navazujících stupních dokumentace.

3. Zřízení levostranného provozu, tak jak je předpokládáno v úseku Výh. Skály – Neratovice, **není přijatelné**. Traťové úseky s pravidelným levostranným provozem v síti SŽDC byly v uplynulých letech cíleně odstraněny, nelze je opětovně zřizovat. Problematiku provozu na úseku Praha-Vysočany – Výh. Skály je třeba náležitě dopravně-technologicky posoudit (a koordinovat s dokumentací pro pilotní úsek VRT). Ve studii se zřejmě předpokládá křížení jízdy vlaků směr Neratovice s ostatními vlaky na západním zhlaví ŽST Praha-Vysočany. Není zřejmé, zda byly náležitě vypočítány příslušné provozní intervaly, chybí posouzení kapacity zhlaví.

Odpověď: Levostranný provoz je důsledkem využití uspořádání traťových kolejí v úseku Praha-Vysočany – Výh. Skály a je chápán jako provizorní stav do doby úprav infrastruktury v rámci ŽUP, příp. zaústění VRT.

4. Z dokumentace není patrný typ použitého traťového zabezpečovacího zařízení. Taktéž není jasné rozdělení mezistaničního úseku na prostorové oddíly. Obě problematiky mají vliv na průměrnou dobu obsazení a výsledné ukazatele kapacity.

Odpověď: Popis bude doplněn.

5. Mezistaniční úsek Neratovice – Všetaty je navržen ve všech projektových variantách jako jednokolejný. V případě zachování stávající vlakovotby v ŽST Neratovice, a na základě předložených údajů v tabulkách s rozsahem dopravy osobní dopravy ve variantách Ceko a Deko, bude rozsah dopravy v tomto mezistaničním úseku větší než v mezistaničním úseku Výh. Skály – Neratovice (který je přitom navrhován jako dvukolejný). Navíc nelze vyloučit zvýšení rozsahu nákladní dopravy v tomto úseku po realizaci budoucích infrastrukturních změn v úseku Kralupy nad Vltavou – Neratovice. V rámci výpočtu kapacity

traťové koleje v mezistaničním úseku Neratovice – Všetaty je optimální propustnost shodná s predikovaným rozsahem dopravy využití pro projektové varianty. To je však způsobeno svazkováním vlaků osobní dopravy, což má příznivý dopad na hodnotu průměrné doby obsazení. V případě realizace jiného konceptu osobní dopravy v řešeném úseku lze očekávat zvýšení hodnoty průměrné doby obsazení, což bude mít nepříznivý dopad na výsledné hodnoty ukazatelů kapacity traťové koleje. Navíc v předložených grafikonech zcela chybí znázorněná trasa Mn vlaku v úseku Neratovice – Všetaty, včetně zohlednění dopadu doplnění trasy na výsledné ukazatele kapacity. Pro zjištění kapacity byla předpokládána špička trávající 4 hodiny, ale s ohledem na prodlužování špičkového období na příměstských tratích v okolí pražského uzlu by měly být použity limitní hodnoty platné alespoň pro 6-ti hodinové špičkové období. Na základě výše uvedených skutečností **požadujeme navrhnout** infrastrukturní změny v úseku Neratovice – Všetaty, které budou mít příznivý dopad na výsledné hodnoty ukazatelů kapacity traťových kolejí.

Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

Riziko překročení optimálních hodnot kapacity při změně konceptu osobní dopravy nebo změně rozsahu dopravy bude popsáno v textové části.

- Podle předložené dokumentace zůstane zachována úvratě jízda vlaků Neratovice – Brandýs nad Labem a zpět. Přitom oproti současnému stavu by došlo ke zhoršení: úvratě jízdy by zasahovaly do některých vlakových cest vlaků jedoucích ze/do směru Všetaty. V dokumentaci je nutno dopravně-technologicky posoudit danou problematiku.

Odpověď: S úvratě jízdy není v projektových variantách uvažováno, je vybudováno samostatné nástupiště u koleje směr Brandýs nad Labem.

- V ŽST Lysá nad Labem požadujeme doplnění protisměrné spojky vůči kolejové spoje výh. č. 201/202 z důvodu možnosti současných vjezdů, resp. současného vjezdu a odjezdu vlaků ze směru Milovice a z/na směr Kostomlaty nad Labem.

Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

- V mnoha případech nejsou grafikony okótované. Kóty nutno doplnit. Dále v grafikonech chybí vyznačení vjezdů a odjezdů vlaků symbolem včetně kót s časem u vlaků, které vjíždějí nebo odjíždějí mimo zobrazovaný traťový úsek.

Odpověď: Kóty budou doplněny.

- V rámci plánu obsazení kolejí ŽST Mladá Boleslav město je uvedeno odstavování souprav mimo koleje uvedené v samotném plánu obsazení kolejí. Z dokumentace není jasné, kde budou dané soupravy odstavovány. Nutno v dokumentaci popsat. Potřeba odstavných kolejí vyplývá i z našeho posouzení kapacity dopravních kolejí v této stanici (byť jsme k tomu ve studii nenašli všechny podklady): z tohoto posouzení vyplynulo, že úroveň kvality je riziková, možným opatřením na zlepšení je právě odstavování obracejících se souprav na odstavných kolejích.

Odpověď: Popis bude doplněn.

- V rámci dokumentace chybí grafy dynamického průběhu rychlostí. Zvláště by měl být posouzen rozjezd nákladního vlaku z 9. staniční koleje v ŽST Lysá nad Labem směr Milovice, kde vlak musí při rozjezdu překonat velké stoupání.

Odpověď: Rozhodné grafy dynamického průběhu rychlostí budou doplněny.

SŽDC GR O13

Obecné připomínky k projektu

- ∞ Na základě aktuálních výsledků ekonomického hodnocení preferujeme pro další přípravu **variantu Ceko**. Tato varianta při maximálním rozsahu rekonstrukce infrastruktury generuje dostatečné přínosy pro splnění požadovaného limitu hodnoty ekonomického vnitřního výnosového procenta.
- ∞ **Odpověď: Konstatování vzato na vědomí.**
- ∞ Z hlediska technického řešení požadujeme v dalším stupni dokumentace prověřit naše připomínky z vyjádření č.j. 24632/2019-SZDC-GR-O13 ze dne 24. 4. 2019, tak jak bylo projednáno v rámci jejich vypořádání.
- ∞ **Odpověď: Požadavek na další stupně přípravy.**

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

(zpracoval Ing. Josef Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@szdc.cz)

TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- ∞ Přejezdy – v dalších stupních projekční přípravy budou přejezdy znovu prověřeny dle SM86. Jedná se zejména o prověření rušení přejezdu na komunikacích nižšího významu bez náhrady nebo s náhradou pomocí obslužné komunikace. U přejezdu P2655 uvažujte s jeho zrušením při zachování P2656. Přejezd P2663 bude vzhledem k blízkým křižovatkám velmi obtížně řešitelný v souladu s ČSN 73 6380 po zdvoukolejnění. Doporučujeme zde uvažovat s náhradou pomocí nových komunikací od nadjezdu. Přejezd P2667 není těsně sevřen zástavbou a dává prostor pro rozvinutí podjezdu, doporučujeme zahrnout do stavby. P2673 má ekvivalentní propojení z následujícího přejezdu, proto by mělo být prověřeno zrušení tohoto přejezdu. P2686 doporučujeme vzhledem k jeho směrovému posunu realizovat jako mimoúrovňové křížení. V textu není zmínka o rušeném P4635.
- ∞ **Odpověď: Požadavek na další stupně přípravy.**

TECHNICKÉ ŘEŠENÍ TRAŤOVÝCH ÚSEKŮ

- ∞ V přehledných situacích by bylo vhodné vyznačit a popsat všechny úrovně křížení, která se v SP uvažuje zachovat.
- ∞ **Odpověď: Informace o zachovaných a rušených přejezdech jsou uvedeny v jiných částech dokumentace. Jelikož se jedná se o nový požadavek v samotném závěru prací na studii, který má čistě formální charakter, nebude zapracováno.**

TECHNICKÉ ŘEŠENÍ DOPRAVEN

- ∞ Dle předpisu S3 změny č. 3 díl XVI mají být v kolejích s rychlostí vyšší než 120 km/h použity výhybky tvaru 1:12-500 a štihlejší. Tento požadavek bude zohledněn v další přípravě. V novostavbě trati pro rychlost 200 km/h je potřeba uvažovat v hlavních kolejích výhybky typu PHS.
- ∞ **Odpověď: Požadavek na další stupně přípravy.**
- ∞ V případě rozvětvení hlavních kolejí nelze dle předpisu S3 změny č. 3 díl XVI čl. 63a ve výhybkách využívat maximální hodnoty náhlých změn nedostatku převýšení (např. Žst. Čachovice – výh. č. 13).
- ∞ **Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.**
- ∞ Nad rámec připomínek z předchozího vyjádření doplňujeme tyto:
 - ∞ Od žst. Dobruška-Sýčinka dále je souběh dvou tratí, osová vzdálenost zde bude dle předpisu S3 změny č. 3 díl XVI čl. 36 tj. 5,6 m.
- ∞ **Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant**

36

a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

- ∞ Žst. Mladá Boleslav hl.n. – situování nástupiště a navržené kolejové řešení k němu je z hlediska vlakových cest zcela nevhodné. Na obou zhlavích je několik náhlých změn nedostatku převýšení v maximálních hodnotách. Prověřte komfortnější řešení s většími poloměry směrových oblouků a doplněním přechodnic.
- ∞ Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek dle směrnice SŽDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

SŽDC GR O14

1. oddělení zabezpečovací techniky (Ing. Jelínek, kontakty viz hlavička dopisu)

A.3 Technické řešení

2.3.4 Zabezpečovací zařízení

V rámci SP jsou všechna železniční zabezpečovací zařízení navrhována nová, elektronická, 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Navrhovaná řešení jsou v rámci SP stanovena rámcově, tj. bez technických podrobností. Dříve uplatněné připomínky našeho odboru byly do oddílu 2.3.4 Zabezpečovací zařízení zapracovány. Původní připomínky však nebyly zohledněny částmi textů studie, které obsah oddílu 2.3.4 přebírají (na což bylo původním zněním připomínek upozorňováno) – tzn., že je nutno stejným postupem upravit i texty pro zabezpečovací zařízení v příloze C-004 Aplikace řízení procesu rizik.

Odpověď: Příloha C-004 bude opravena.

I přes naše předchozí upozornění se i nadále se v textech studie vyskytuje chybné označení TNŽ 34 2620 (norma uváděna jako ČSN 34 26 20).

Odpověď: Bude opraveno.

Znovu formálně uvádíme, že vlastní zpracování procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013, resp. „4.1 Záznam o nebezpečí – Železniční zabezpečovací zařízení“ nejsou předmětem těchto připomínek. Dotčené části se zakládají na Brainstormingu zpracovatelského týmu a nelze je jednoduše objektivně posoudit.

2. oddělení telekomunikací a síťových aplikací (Ing. Dudek, Dudek@szdc.cz)

Bez připomínek.

SŽDC GR O15

1. Hluk a vibrace

Z hlediska řešení ochrany veřejného zdraví před hlukem a vibracemi ze železniční dopravy je předložená dokumentace totožná s dokumentací, ke které jsme se již vyjadřovali a dosud jsme neobdrželi vypořádání připomínek. Trvají připomínky k části A Průvodní zpráva. S ohledem na vznikající hysterii ohledně výstavby protihlukových stěn doporučujeme zvážit úpravu katastrofických formulací v odstavci na str. 20 „Průchodnost úseku Turnov – Liberec....“ (zvláště pokud studie nebude interním dokumentem);

1) Instalace protihlukové stěny neznamena automaticky upuštění od estetičnosti. Pokud se tedy jedná o území, jehož charakter bude vyžadovat vyšší nároky na estetiku případných protihlukových stěn a jejich soulad s okolní krajinou, byla by vhodnější formulace v tomto smyslu a mělo by být spíše zdůrazněno, že v dalším projektovém stupni bude zachování estetiky jedním z cílů.

2) Obdobně riziko narušení faktoru sídelní pohody může v daném případě existovat, nicméně je možné jej eliminovat a není nezbytné jej hned od počátku prezentovat jako vysoké.

Odpověď:

Ad 1: Souhlasíme, bude přeformulováno.

Ad 2: Lze souhlasit, bude upraveno. Zařazení střetu do kategorie rezistence území vychází z metodiky, území je kompromisní, ale vysoce hodnotné. Stupeň rizikovosti lze přehodnotit na základě již fungujícího soužití stávající trati a zástavby.

SŽDC GŘ O24

Je nutno již v této fázi projektování stavby počítat s tím, že veškeré nové a rekonstruované mostní stavby u všech variant s elektrizací (nebo v její blízkosti) budou zařazeny nejméně do 4. stupně ochranných opatření proti účinkům bludných proudů. Konkrétní zařazení jednotlivých mostních staveb bude stanoveno na základě následně provedeného korozního průzkumu.

Výše uvedenou skutečnost by bylo vhodné zpracovat do textové části SP. (zpracoval: Ing. Dostál, 972 244 476)

Odpověď: Bude doplněno.

A.1, Průvodní zpráva, A.2, Dopravní technologie. Nevýhodné je ponechání jednokolejného úseku Neratovice – Všetaty, zřejmě vyvolané snahou vyhnout se výměně velkého mostu přes Labe. Přitom jsou plánovány osobní linky Praha – Mělník a v tomto úseku se dá se též očekávat nárůst počtu přímých elektrických nákladních vlaků do Spolany na úkor trati Kralupy – Neratovice. Úsek Neratovice – Všetaty by tak byl úzkým hrdlem. Proto doporučujeme zvláště ve variantách s kladnými výsledky ekonomické analýzy prověřit zdvojkolejnění včetně nového mostu.

Odpověď: Řešeno v připomínkách O11.

A.3 Technické řešení, kap. 2.3.8 Napájecí a spínací stanice. Ve variantě Deko ztrácí smysl použití AT soustavy v krátkém úseku TT Všetaty – Neratovice. Místo toho je vhodnější použít – bude-li úsek ponechán jednokolejný – napájecí vedení pro druhou kolej Neratovice – odb. Skály. (zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268)

Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

V závěrečném doporučení průvodní zprávy SP je k dalšímu sledování doporučena varianta Deko, která vykazuje vyhovující výsledky ekonomického hodnocení. Proto bylo napájení posuzováno pouze u této varianty.

Z pohledu napájení a rozmístění napájecích stanic je pro uvedenou variantu plně vyhovující systém AC 25 kV, tzn. TT Nymburk a TT Mladá Boleslav.

Odpověď: Konstatování vzato na vědomí.

Systém AC 2 x 25 kV nedoporučujeme, protože v ČR není zavedený a pro uvedený úsek nemá smysl. SŽDC pro konvenční tratě uvažuje jednotnou soustavu AC 25 kV. (zpracoval: Ing. Kříš, 972 741 610)

Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a

38

požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

SŽDC SSZ

1. **Přepravní prognóza nákladní dopravy:** pozitivně hodnotíme přepracování této části s důrazem na poptávku ze strany přepravce Škoda Auto a. s. a odstraňování kapacitních omezení stávajících tratí v projektových variantách. V této souvislosti ale upozorňujeme:

- a. Data ze strategického národního modelu v A-004 tab. 23 vykazují obdobné nelogičnosti, jako v minulém odevzdání (např. poklesy vs. přírůstky mezi lety v navazujících úsecích okolo Bakova n. J. a Turnova; výrazně odlišné údaje pro stejné úseky a stejné roky mezi tab. 20 a 23, např. Lysá – Všetaty 35 tis. vs. 17 tis. vlaků; výrazně odlišné prognózované údaje na trati Lysá – Kolín v počtu 65 vlaků denně proti schválené SP Kolín – Děčín z r. 2015 s 99 vlaky denně, resp. ještě více proti její současné aktualizaci s 129 vlaky denně). Tyto rozpory činí tuto část prognózy zcela nevěrohodnou;

Odpověď: Rozdíly v návazných úsecích jsou způsobeny zaokrouhlením denního průměru počtu vlaků během výpočtu ročních hodnot. Interpolace prognózovaných hodnot bude opravena s ohledem na tento jev. Tabulky 20 a 23 jsou vzájemně neporovnatelné, protože vychází z odlišných zdrojů. Slouží primárně pro ilustraci celkového vývoje nákladní dopravy v celém řešeném území a pro stanovení míry růstu nebo poklesu poptávky. Vývoj nákladní dopravy na úsecích, které jsou klíčové pro projekt Praha – Liberec, je prognózován samostatně.

- b. Pro dopravu do ŽST Mladá Boleslav město se rozchází údaje o možném navýšení počtu vlaků mezi částmi A-004 kap. 5.2.1 prognóza a A-005 kap. 2.2.1 dopravní technologie. Shodně se uvažuje se zavedením dvou párů vlaků do Solnice (náhradou za trasy do Osnabrücku), ale v prognóze se uvádí dalších 3 párů vlaků do Německa. Ty dopravní technologie neuvádí s tím, že i bez nich je již kapacita úseku MB hl. n. – MB město vyčerpána. Tezi o vyčerpání kapacity kritického úseku ovšem zeslabuje zjištění, že využití tras vlaků skutečně jedoucimi vlaky je méně než padesátiprocentní (23,2 vlaků při 55 trasách za den), což je třeba rovněž okomentovat. Data nutno uvést v soulad;

Odpověď: Navýšení počtu vlaků směr Nymburk (a dále Německo) ve variantě bez projektu oproti výchozímu stavu je uvažováno i v dopravní technologii, text bude doplněn. Kapacitní výpočty se vztahují k hodnotě 9. decilu počtu tras dle kalendáře, nikoliv k celoroční průměrné hodnotě. Zároveň nelze předpokládat, že pro nově zavedené vlaky budou využitelné pouze trasy, kdy již zavedené vlaky nejedou. Bude okomentováno.

- c. Údaje o výhledu v A-004 kap. 5.2.2 nejsou nijak zdůvodněny, byť se zdají být realistické. Chybí doložení strategických materiálů ŠA, z nichž je patrný zájem přepravce na navýšení podílu přeprav po železnici. Žádáme doplnit.

Odpověď: Bude doplněn záznam z jednání, kde jsou zájmy přepravce uvedeny.

2. **Soulad s námi připravovanými stavbami:** v současné době jsou v přípravě tyto stavby, věcně dotčené daným projektem:

- a. ŽST Lysá nad Labem. Její příprava je přerušena. Z návrhového GVD je vidět, že řešení s 1. SK u ostrovního nástupiště není při řešení s Všejskou spojkou vhodné, protože obě koleje u každého z ostrovních nástupišť musí trvale sloužit zkrácení peronních intervalů vlaků stejného směru pražské trati. V další přípravě považujeme za účelné řešení změnit, a to i ve vazbě na rozpracovanou ASP Kolín – Děčín s návrhy na odstranění dalšího kolizního místa;

Odpověď: Požadavek na další stupně přípravy.

- b. Bezděčinská spojka a Mladá Boleslav východ: řešení v SP odpovídá zpracovanému záměru projektu;

Odpověď: Konstatování.

- c. Výpravní budova ŽST Mladá Boleslav hl. n.: trvá náš požadavek na umožnění její výstavby podle připomínek SSZ z 18. 6. 2019.

Odpověď: Požadavek na další stupně přípravy.

3. **Možnost určení projektové varianty:** v čístopisu se uvádí, že ekonomickou efektivitu prokazují varianty Ceko s ERR=5,15 % a Deko s ERR=5,88 %. Nedošlo ale k rozdělení ekonomického hodnocení na ramena Praha – Všetaty a Lysá n. L. – Mladá Boleslav, které jsme požadovali v minulých připomínkách. Přitom rameno Praha – Všetaty je zatíženo vysokou nejistotou dalšího vývoje s ohledem na provázanost se souběžně zpracovávanou a nezkoordinovanou SP Praha – Dresden. Za této situace nelze stanovit, zda rameno Lysá n. L. – Mladá Boleslav je samo o sobě ekonomicky efektivní (samostatnou funkčnost zejména pro nákladní dopravu nezpochybňujeme) a tedy zda má být zahájena příprava alespoň na něm. K tomu přistupuje riziko podhodnocených cen (které vzhledem k nepovedenému tisku pdf souborů nelze ani ověřit) s ohledem na jejich stanovení podle již překonaného sborníku z r. 2016 a riziko následných změn technického řešení s ohledem na množství nezpracovaných připomínek (zejména úpravy řady stanic), to oboje při poměrně nízké přepínací hodnotě IN +11 %.

Odpověď: Rozdělení ekonomického hodnocení bylo požadováno v případě ekonomické neefektivity žádné z dosud hodnocených variant. Riziko nárůstu cen mohou vyvážit rezervy v přínosech ekonomického hodnocení, zejm. přínosy z převedené silniční dopravy mimo území ČR, dosud v SP nezapočítané.

Stavební správa západ proto navrhuje, aby před stanovením dalšího postupu a předložení na CK MD byly odstraněny chyby v dokumentaci a bylo EH rozděleno na ramena Praha – Všetaty a Lysá n. L. – Mladá Boleslav.

SŽDC OŘ Praha

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Praha východ /SSZT/ OŘ PHA:

Bez připomínek.

Kontakt: p. Bělehrad Milan, tel.: 606 622 787.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Nymburk /SSZT/ OŘ PHA:

K předložené PD ve výše uvedeném stupni – bez připomínek. Doplňuje změny, ke kterým došlo v době zpracování studie proveditelnosti:

1. staniční zabezpečovací zařízení:

- ∞ Kropáčova Vrutice - 3. kat. elektronické stavědlo (v realizaci)
- ∞ Chotětov - 3. kat. reléové
- ∞ Mladá Boleslav hl.n. - 3. kat. elektronické stavědlo
- ∞ Čelákovice - 3. kat. elektronické stavědlo
- ∞ Milovice - 3. kat. ETB
- ∞ Čachovice - 3. kat. elektronické stavědlo
- ∞ Dobruška - 3. kat. elektronické stavědlo
- ∞ Bezděčín - 3. kat. elektronické stavědlo

2. traťové zabezpečovací zařízení:

- ∞ Všetaty-Byšice - 3. kat. AH
- ∞ Byšice-Kropáčova Vrutice - 3. kat. AH s návěsním bodem
- ∞ Kropáčova Vrutice-Chotětov - 3. kat. AH s návěsním bodem
- ∞ Chotětov-Mladá Boleslav hl.n. - 3. kat. AH s návěsním bodem
- ∞ Čachovice - Luštěnice-Újezd - 3. kat. AH
- ∞ Luštěnice-Újezd - Dobruška - 3. kat. AH
- ∞ Dobruška-Bezděčín - 3. kat. AH
- ∞ Bezděčín-Mladá Boleslav hl.n. - 3. kat. AH

Kontakt : Ing. Černotík Milan, tel.: 606 952 406.

Odpověď: Informace pro další stupně přípravy.

Správa pozemních staveb /SPS/ OŘ PHA:

Bez připomínek. Další stupeň PD požaduje k vyjádření.

Kontakt: Ing. Klauz Lukáš, tel.: 725 805 788.

Správa mostů a tunelů /SMT/ OŘ PHA:

K předložené PD ve výše uvedeném stupni – bez připomínek.

Kontakt: Ing. Gromada Vladimír, tel.: 728 541 989.

Správa tratí Praha východ /ST/ OŘ PHA:

Bez připomínek.

Kontakt: p. Piroutek Leoš, tel.: 723 601 035.

Správa tratí Praha západ /ST/ OŘ PHA:

Bez připomínek.

Kontakt: Ing. Trtíková Jana, tel.: 724 063 613.

Správa elektrotechniky a energetiky /SEE/ OŘ PHA:

Bez připomínek.

Kontakt: p. Voldřich Lukáš, tel.: 972 245 402.

Řízení provozu /ŘP/ OŘ PHA:

Upozorňuje že, podle předložené dokumentace bude úvratňová jízda vlaků Neratovice – Brandýs nad Labem a zpět zasahovat do vlakových cest z/na 2. a 4. staniční kolej ze/do směru Všetaty, což je zhoršení oproti stávajícímu stavu.

Kontakt: p. Votava Michal, tel.: 972 241 650, 606 096 659.

Odpověď: Vlak ze směru Brandýs nad Labem budou ukončeny u nového nástupiště v odsunutě poloze. S pravidelnou úvratňovou jízdou není uvažováno. Viz také připomínky O6.

Provedení stavby musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění - odkaz na internetové stránky:

Technické kvalitativní podmínky státních drah (TKP SD) jsou dostupné na webových stránkách SŽDC-TÚDC: www.tudc.cz → *Dokumenty pro zhotovitele*.

SŽDC OŘ Hradec Králové

K části A-002_Dopravní technologie uvádíme:

Pojem „VNVK“ se již nepoužívá. Nově MNV (místo nakládky a vykládky) v rámci systému poskytovaných služeb (viz Portál provozování dráhy).

Odpověď: Bude opraveno.

Str. 60 – čl. 6.2.13 – je počet 3 nástupištních hran v ŽST Bakov nad Jizerou dostatečný s ohledem na odhadovaný rozsah vlakové dopravy? Ve stávajícím stavu je 5 hran.

Odpověď: Ano, v projektových variantách dochází ke snížení počtu zastavujících vlaků a počet nástupních je dostatečný.

Str. 61 – čl. 6.2.17 – při návrhu ŽST Turnov vzít do úvahy probíhající jednání na rekonstrukci ŽST Turnov (poslední jednání proběhlo 25.10.).

Odpověď: Vzhledem k závěrečné fázi SP, dřívějšímu projednávání a odsouhlasení budou požadavky na změnu technického řešení, změnu provozního konceptu, doplnění nebo úpravu projektových variant a požadavky vyplývající z nově vzniklých podkladových materiálů v průběhu zpracování studie doporučeny k zapracování v dalším stupni dokumentace.

Str. 65-67 – čl. 7 – uvedená personální potřeba neodpovídá současnému stavu (v úseku Mladá Boleslav-Debrž – Příšovice je dle platné systemizace potřeba nižší, v úseku Sychrov – Jeřmanice vyšší). Další změna bude k 15. 12. 2019 (nový GVD). Správa pozemních staveb (SPS)

Odpověď: Uvedená personální potřeba odpovídá stavu ve výchozím roce 2016.