

NÁZEV AKCE:	TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Projednání připomínek k 1. dílčímu odevzdání, návrh technického řešení
DATUM:	12. května 2016
MÍSTO:	SUDOP PRAHA, Olšanská 1a, Praha 3, zas. místnost č. 7
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Matěj Mareš a kol. stř. 205
Přílohy:	Vypořádání připomínek k 1. dílčímu odevzdání (03/2016) Návrhy GVD Pracovní schémata dohodnutých podob stanic

V první části jednání byl projednán návrh zpracovatele na vypořádání připomínek k 1. dílčímu odevzdání studie 03/2016. V druhé části jednání byl zpracovatelem představen základní provozní koncept vlaků osobní dopravy v jednotlivých projektových variantách a následně proběhla diskuze k návrhům řešení železničních stanic v jednotlivých projektových variantách.

Zpracovatelem studie navržené vypořádání připomínek k 1. DO 03/2016 bylo akceptováno s následujícími úpravami:

Vypořádání připomínek k 1. DO 03/2016

- č. 21 (SŽDC O14) – Formulace bude upravena (ANO)
- č.33 (SŽDC O26) – K tabulce bude doplněna poznámka, že zbylé 2 přejezdy se nachází v žst. Suchdol n/Luž a Majdalena. (ANO)
- č.38 (SŽDC O26) – Náklady na dokončení TNS České Velenice nebudou do TES zahrnuty (jedná se o samostatnou stavbu). V TES budou zohledněny pouze náklady vyvolané případnou elektrizací řešené tratě. (ANO)
- č. 39 (SŽDC O26) – Může být použito, doporučujeme řešit v dalším stupni projektové dokumentace. V TES zůstane navržený typ ZZ včetně IN. (---)
- č. 40 (SŽDC O26) – Uvedená přestupní doba vycházela z požadavku objednavatele regionální dopravy. Dle aktualizovaného vyjádření bude postačovat přestupní doba 5 minut. (---)
- č. 46 (SŽDC O26) – Majdalena – vlečku doplníme.
Třeboň vlečka - vlečku doplníme.
- Vypořádání ostatních připomínek bude ponecháno dle návrhu zpracovatele.

V rámci diskuze byla dohodnuta následující podoba železničních stanic v jednotlivých projektových variantách:

Nová Ves nad Lužnicí (R1, R2, O, Oe, M)

- Budou navrženy 3 dopravní koleje a 2 vnější nástupiště délky 120 m (u kol.č.1 a 2).

- Bude navržena / zachována kusá kol.č.4 (VNVK) s volnou skládkou.
- Zpracovatel osloví MDČR (O190) s žádostí o přehodnocení míst zastavení vlaků dálkové dopravy (zastavení v žst. Majdalena, nezastavení v žst. Nová Ves n/Luž). Zastavení vlaků dálkové dopravy v ŽST Majdalena místo v ŽST Nová Ves nad Lužnicí je podporováno Jihočeským krajem i výrazně větším přepravním potenciálem v Majdaleně. V případě negativního stanoviska bude řešení stanice ve variantách Oe a M upraveno.

Suchdol nad Lužnicí (R1, R2, O, Oe, M)

- Řešení stanice bude vycházet z návrhu pro varianty Oe, M.
- Budou navrženy 2 dopravní koleje a 2 vnější nástupiště s přístupem podchodem. Přístupové chodníky z přejezdu na veselském zhlaví nebudou navrženy. Délka obou nástupišť bude 120 m ve variantách R1, R2 a O a 200 m ve variantách Oe a M.
- Přejezd v km 16,768 bude zrušen, náhradou pro pěší a cyklisty bude navržena stezka podél kolejiště mezi rušeným přejezdem a novým podchodem.
- VNVK zůstane zachována.

Majdalena (R1)

- Řešení stanice bude vycházet z návrhu pro var. R1
- Oproti prezentovanému návrhu bude doplněna třetí dopravní kolej (č. 3) a bude upraveno zapojení vleček a VNVK s cílem zkrátit délku přejezdu. Délka VNVK (kolej č. 4) musí být navržena v takové délce, aby byla umožněna jak obsluha nakládkového/vykládkového místa, tak úvratové jízdy na vlečku zaústěnou do této koleje.

Majdalena (R2, O, Oe, M)

- Budou navrženy 3 dopravní koleje s 2 vnějšími nástupišti s přístupem podchodem. Délka obou nástupišť bude 120 m ve variantách R2 a O a 200 m ve variantách Oe a M. (v případě kladného stanoviska MD ČR O190 ke změně míst zastavení vlaků dálkové dopravy)
- Bude upraveno zapojení vleček a VNVK s cílem zkrátit délku přejezdu. Délka VNVK (kolej č. 2) musí být navržena v takové délce, aby byla umožněna jak obsluha nakládkového/vykládkového místa, tak úvratové jízdy na vlečku zaústěnou do této koleje.

Třeboň (R1, R2, O)

- Řešení stanice bude vycházet z návrhu R2-Alt.
 - Oproti prezentovanému návrhu budou zapojeny obě vlečky na veselském zhlaví.
-



Třeboň (Oe, M)

- Řešení stanice bude vycházet z návrhu u variant Oe, M.
- Oproti prezentovanému návrhu bude doplněna třetí dopravní kolej (č.2) a budou zapojeny obě vlečky na veselském zhlaví.

Lomnice nad Lužnicí (R1, R2, O, Oe, M)

- Budou navrženy 2 dopravní koleje s 2 vnějšími nástupišti s přístupem ze stávajícího přejezdu na velenickém zhlaví. Délka obou nástupišť bude 120 m ve variantách R1, R2 a O a 200 m ve variantách Oe a M. Současně bude prověřena možnost posunutí nástupišť co nejvíce k přejezdu, aby došlo ke zkrácení docházkové vzdálenosti na nástupiště.
- VNVK zůstane zachována.






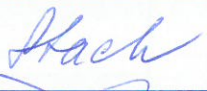
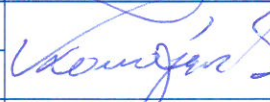





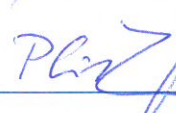

Různé

- Návrhy úprav železničních přejezdů budou upřesněny. V případě návrhu na zrušení bez náhrady bude ve studii upozorněno na rizika spojená s projednáním rušení přejezdu.
- Zpracovatel osloví zadavatele (konk. SŽDC O26) v otázce stanovení časových poloh příjezdu / odjezdu vlaků linky R7 v žst. Veselí nad Lužnicí z / ve směru Praha, se kterými bude ve studii uvažováno.
- Zpracovatel osloví MDČR (O190) s žádostí o přehodnocení míst zastavení vlaků dálkové dopravy (zastavení v žst. Majdalena, nezastavení v žst. Nová Ves n/Luž). Žádost o úpravu zastavovací politiky vlaků dálkové dopravy (linka R7) bude podpořena vyjádřením Jihočeského kraje.
- Jihočeský kraj zašle stanovisko k navrhovanému projíždění zastávek Vlkov, Frahelž, Lužnice a Hrdlořezy posilovými spoji.
- Ing. Volavka (SŽDC, OŘ Plzeň) poskytne zpracovateli studie aktuální mapy dělení majetku pro dotčené stanice.
- Zpracovatel přepravně prověří vhodnost výstavby nové zastávky „Třeboň střed“, umístěné v blízkosti autobusového nádraží. V případě výstavby nové zastávky by vlaky kategorie R zastavovaly v Třeboni pouze na této nové zastávce, vlaky kategorie Os by zastavovaly na této nové zastávce a na zastávce Třeboň lázně. Žst. Třeboň by tak nebyla obsluhována vlaky osobní dopravy. Prověření bude provedeno ve variantě Oe. Na základě výsledků prověření vhodnosti/nevhodnosti zřízení nové zastávky "Třeboň střed" bude rozhodnuto o zapracování/nezapracování této zastávky a souvisejících úprav technického i dopravně-technologického řešení do studie.



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí Projednání připomínek k 1. DO, návrh tech. řešení
DATUM	12.5.2016, 10:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA, a.s.; Olšanská 1a, Praha 3 (zasedací místnosti č. 7)

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JAN NOVÁK	SUDOP PRAHA	267 094 159 jan.novak@sudop.cz	
Jaroslav Volavka	SZDC, OŘ Plzeň	724 003 880 volavka.j@szdc.cz	
Jan Sekyra	SZDC, s.o. OŘ Plzeň - OŘP	724 083 054 sekyra@szdc.cz	
Jan Krmen	SZDC, s.o. KA 026	602 162 740 kremen@szdc.cz	
JOSEF BRAUN	SZDC s.o. SSZ	942 522 394 braun@szdc.cz	
MARTIN STACH	JIKORD, s.r.o.	436 400 512 stach@jikord.cz	
PAVEL KONOPASEK	SZDC, GŘ OG	602 289 077 konopasek@szdc.cz	
Vojtěch Jelinek	SZDC, 014	972 244 572 jelinek@szdc.cz	
JAN LOUŽENSKÝ	SZDC 012	602 425 699 louzensky@szdc.cz	
TOMÁŠ HARTMAN	SZDC 013	972 244 462 hartman@szdc.cz	
MICHAL KLISKÝ	n.p. MD ČR 0520	225 131 444 michal.klisky@mdcr.cz	
LUDEK MINÁŘ	MD 0130	225 131 623 luděk.minář@mdcr.cz	
ANDREA PLÍŠKOVÁ	SUDOP PRAHA	605 229 124 andrea.pliskova@sudop.cz	
Zdeněk MELZER	SUDOP PRAHA	603 228 131 zdenek.melzer@sudop.cz	

2

Připomínky k TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí,

1. dílčí odevzdání 03/2016

Pozn.: Vzhledem k tomu, že některá stanoviska zpracovatel obdržel ve formátu pdf, mohlo dojít při automatickém převodu na prostý text k "překlepům".

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
SŽDC OPS (O6)				
1	Bez připomínek			
SŽDC OZŘP (O12)				
2	V části A. Textová část, v kapitole 6.4. Rozsah dopravy – výhledový stav, 6.4.3 Alternativní posouzení vazby na Ex Praha – České Budějovice je nutné sjednotit text se závěry porady konané dne 3.3.2016. V příloženém zápise z tohoto jednání je uvedeno, že objednavatel dálkové dopravy nepředpokládá systémové zastavování expresních vlaků ve stanici Veselí nad Lužnicí.	Jedná se pouze o dohodnuté alternativní posouzení vazby na Ex Praha – Č. Budějovice.	NE	
3	Výhledový rozsah dopravy musí obsahovat také informaci o vlacích nákladní dopravy. Tyto údaje v kapitole 6.4. Rozsah dopravy – výhledový stav, zcela chybí.	Výhledový rozsah nákladní dopravy bude doplněn.	ANO	
4	Jako přílohu studie je nezbytné v dalším plnění doložit zpřesněné výhledové grafiky vlakové dopravy a to včetně uvažovaných tras vlaků nákladní dopravy.	Výhledové GVD budou součástí dalšího plnění.	ANO	
SŽDC OTH (O13)				
5	Požadujeme upřesnit rozsah rekonstrukce železničních stanic ve variantách „R“, resp. ve všech variantách, protože další varianty se na variantu „R“ odvolávají. Ve 4.3 je uvedeno: „Budou navrženy pouze nezbytné kolejové úpravy ve stanicích, vyvolané výstavbou nových nástupišť. Mezistaniční úseky budou ponechány v režimu stavu bez projektu (kromě zabezpečovacího a sdělovacího zařízení).“ To může např. znamenat vytržení jedné koleje, výstavbu jednoho poloostrovního nástupiště a bez rekonstrukce dalších částí svršku a spodku. V 5.3 už je uvedeno šířeji: „Bude navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku v hlavní staniční koleji a v jedné předjízděné koleji, pojížděné vlaky osobní dopravy. Uvažována je sestava železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V ostatních staničních kolejích bude navržena rekonstrukce pouze v nezbytném rozsahu vyvolaném např. úpravou zhlaví. Uvažována je sestava železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49 E1. V kolejích, které nebudou rekonstruovány, je navržena úprava geometrické polohy koleje a pročištění šterkového lože.“	Upřesníme v dalším dílčím odevzdání.	ANO	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
6	Doporučujeme již do kap. 4.3 uplatnit požadavek na znění, že stanice budou rekonstruovány v rozsahu odpovídajícím požadavkům výhledové dopravy. Vždy budou rekonstruovány zhlaví a dopravní koleje v rozsahu železničního svršku a spodku.	Znění upravíme.	ANO	
7	Požadujeme důsledné provedení posouzení postradatelnosti.	Postradatelnost byla součástí zadání. Předpokládáme řešení postradatelnosti v obvyklém rozsahu (pro stupeň studie).	projednání	
8	Požadujeme přístupy na nástupiště řešit přednostně jako úrovňové bez centrálních přechodů (soustavy vnějších nástupišť, vysunutí na zhlaví apod.)	Souhlasíme.	ANO	
9	TZ: Doporučujeme upravit nadefinování varianty bez projektu. V kap. 4.2 se uvažuje pouze běžná údržba a opravy ze strany OR. Přitom v kapitole 3.1 je stávající stav popsán tak, že je třeba zásadní stavebně technologický zásah: „Z pohledu technického stavu je řešený úsek trati na hraně dlouhodobě udržitelné úrovně provozuschopnosti, která je očekávána od celostátní trati železniční sítě ČR. V nejbližších letech bude nezbytná obnova železničního svršku v celé délce a náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení novým, z důvodu nedostatku náhradních dílů na nutné opravy. Dále je nutné zajistit, aby trať splňovala platné TSI ve všech subsystémech, včetně uzpůsobení zařízení pro cestující pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.“ Tento rozpor v jednom dokumentu již dává předpoklad, že varianta bez projektu nebude obsahovat žádné počiny, které by zajistily rozsáhlejší obměnu infrastruktury. Zejména třeba stávající elektromechanické zabezpečovací zařízení, na které nejsou náhradní díly, bude nutné nahradit v dohledné době i ve variantě bez projektu. Špatné nadefinování var. BP by mohl být zásadní problém pro ekonomickou efektivnost celého projektu.	Text v kap. 4.2 je převzat ze zadání. Zpracovatelem navržený koncept varianty Bez projektu je popsán v kapitole 5.2	---	
10	Nepovažujeme za vhodné definovat varianty čistě jako úrovňové a mimoúrovňové. Není nutné mít celou variantu jen mimoúrovňovou a úrovňovou, ale je nutné stanice posuzovat individuálně. Upřednostněte úrovňové řešení ve všech případech, kde to bude z hlediska bezpečnosti cestujících a krátkých docházkových vzdálenostech možné, např. pokud bude konfigurace stanic umožňovat příchod k vlakům bez přecházení staničních kolejí, přesun nástupišť mimo stanice blíže k osídlení, k žel. přejezdům apod.	Souhlasíme. Označení variant „úrovňová“ a „mimoúrovňová“ revitalizace je převzato ze zadání. Zpracovatel se kloní spíše k označení R1 a R2.	ANO	
11	Stávající TTZ je D3, ale dle TSI pouze stačí P5 a F3 – doporučuji zajistit parametr D4-120 a v případě rychlosti vyšší než 120 km/h obecně D2-160.	Souhlasíme.	ANO	
12	Stav bez projektu zachovává TTZ D3 nebo postačí splnit TSI (P5 a F3), tedy nižší parametry?	Stav Bez projektu zachovává stávající stav.	---	
13	3. 1. doplnit, že na základě podrobného zjištění stavu mostních objektů dle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů bude nezbytná rekonstrukce některých mostních objektů.	Formulaci doplníme.	ANO	
14	4. 3. na základě podrobného zjištění stavu mostních objektů dle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů bude nezbytná rekonstrukce některých mostních objektů.	Formulaci doplníme.	ANO	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
15	4. 6. v případě elektrizace musí být zajištěna TTZ minimálně D2 (přechodnost elektrických lokomotiv).	Bereme na vědomí.	ANO	
16	5. 1. 2. Mosty a propustky: V tabulkách (Příloha 1 a Příloha 2) je uveden pouze popis mostů a propustků (pasportní údaje), ale není navrženo řešení (ani předpokládáno).	Návrh řešení bude doplněn v dalším dílčím odevzdání.	ANO	
17	5. 2. 1. Část železniční mosty a propustky: Navržené stavební počiny na mostních objektech nelze definovat pouze na základě stavebního stavu, ale je nutno je posoudit (v dalším stupni), a lze předpokládat, že i některé mosty hodnocené stupněm „2“ bude nutno rekonstruovat.	Jedná se o popis stavu Bez projektu, nikoli projektových variant.	---	
18	Prosím o vysvětlení tabulky 5. 5. – cyklus obnovy zařízení. Při návrhu mostních objektů se předpokládá s životností 100 let (většina mostních objektů na trati je starší než 100 let). V tabulce je u mostů a tunelů uvedeno 30 let (technická životnost)??	V tabulce je u položek „mosty a tunely“, „komunikace“ a „poz. stavby“ uveden cyklus oprav většího rozsahu, nikoli životnost. Upravíme tímto způsobem poznámku pod tabulkou.	ANO	
19	5. 3. Projektové varianty: Ve všech variantách je nutno počítat s rekonstrukcemi některých mostních objektů na základě podrobného zjištění stavu mostních objektů dle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů. Ve velkorysejších variantách by měly být dle možností nahrazeny mosty s mostnicemi, v případě rychlosti vyšší než 120 musí být mosty s mostnicemi rekonstruovány na mosty s průběžným kolejovým ložem.	Souhlasíme.	ANO	
SŽDC OAE (O14)				
20	V seznamu zkratk upravit překlep ve vysvětlivce zkratky ZÚR na „zásady územního rozvoje“. Dále zrušit nebo rozepištět uvedené právní formy firem.	Upravíme	ANO	
21	A. <u>Textová zpráva</u> 2 Cíle projektu Str. 11, C2, 4 ods. – Správně by mělo být upřesněno, že odstranění úrovnových křížení se silnicí I. třídy se vztahuje pouze k variantě M (viz popis variant vč. modernizace – viz 4.7).	Formulace bude upravena.	ANO	
22	4.3 Varianta R1 („úrovňová“ revitalizace) Str. 14, ods. 4 – Ve čtvrtém odstavci je nepřesně uváděno „... zavázání všech již modernizovaných PZZ do DOZ.“. Správně je nutno uvažovat zavázání“ a) všech PZS (tzn. nikoli pouze modernizovaných), b) do SZZ či TZZ a nikoli přímo do DOZ, jak je uvedeno.	Formulaci jsme převzali ze zadání. Upravíme.	ANO	
23	5 Shrnutí Str. 17, 5.1.1 – Jedná se o totožný text s textem na straně 8. Pro další zpracování doporučujeme neuvádět duplicitní texty, ale raději používat odkazů. Nebude tak docházet k redundantnímu nabývání objemu TES.	V následujících odevzdáních předpokládáme rozdělení textové zprávy na několik částí, přičemž zmíněné texty budou rozděleny.	---	
24	Kap. 5.3.10	Doplníme.	ANO	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	S ohledem na navrhovanou možnost doplnění TNS České Velenice a z toho vyplývající nezbytnost SpS mezi TNS Veselí nad Lužnicí a TNS České Velenice doporučujeme doplnit, že součástí stavby musí být i doplnění dispečerské řídicí techniky (DŘT), nikoli pouze DOÚO.			
SŽDC OST (O26)				
25	popis kategorií PZZ v kapitolách 1 Základní údaje; 3.2 Bezpečnost a bezbariérovost a 5.1.1 Výchozí stav upravit dle ČSN 34 2650 (chybná terminologie je používána i v dalších částech dokumentace)	Formulaci upravíme.	ANO	
26	v kapitole 1.1 Účel technicko-ekonomické studie a cíle projektu (dle zadání) upravit druhou větu druhého odstavce následujícím způsobem: „Hlavním důvodem zadání studie je nalezení, případně porovnání, takové varianty či variant, případně jejich vzájemné kombinace , které budou plnit stanovené cíle projektu...“	Vzájemnou kombinací variant vznikne jedna varianta nová.	ANO	
27	v kapitole 2 Cíle projektu vypustit v definovaných cílech C3: Zvýšení konkurenceschopnosti osobní železniční dopravy slovo osobní, týká se i kapitoly 1.1 Účel technicko-ekonomické studie a cíle projektu (dle zadání)	Vypustíme.	ANO	
28	v kapitole 3.3 Konkurenceschopnost by bylo vhodné zmínit i fakt, že současnou nevýhodou pro železniční dopravu je také nasazení vozidel, která nedokáží využít traťovou rychlost 100 km/h, ale jen 80 km/h; navíc je otázkou do jaké míry je vedení pouze jedné vrstvy vlaků v podobě kategorie „Os“ omezeno absencí elektrizace, spěšné vlaky v nezávislé trakci by bylo možné vést již dnes (v minulosti tomu tak i bylo)	Bude doplněna informace o tom, že v současné době nasazovaná vozidla nejsou schopna využít traťovou rychlost. Již ve variantě Bez projektu je uvažováno s nasazením moderních jednotek nezávislé trakce.	ANO	
29	poslední odstavec kapitoly 3.3 Konkurenceschopnost by měl být spíše součástí kapitoly 3.2 Bezpečnost a bezbariérovost	Dle našeho názoru je součástí obou. V kap. 3.3 zdůrazněn pozitivní vliv rychlejší výměny cestujících.	---	
30	kapitola 4.1 Výchozí stav – stavba „Rekonstrukce odvodnění a sanace železničního spodku v km 38,750 – 40,300 trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí“ není zohledněna v dalších částech dokumentace (např. Tabulka 5.1, pasporty ve výkresové části)	Zohledníme.	ANO	
31	v Tabulce 4.1 doplnit v řádce rychlost slovo maximální	Doplníme.	ANO	
32	doporučujeme zvážit nutnost ponechání de facto doslovně identických úvodních částí kapitol 1 Základní údaje a 5.1.1 Výchozí stav	Předpokládáme rozdělení textové zprávy do více částí	---	
33	celkový součet přejezdů v Tabulce 5.1 (45) neodpovídá celkovému počtu uvedenému v kapitole 1 Základní údaje (47), přejezdy v obvodu stanic jsou navíc přiřazovány do mezistaničních úseků (vhodné přesunout do Tabulky 5.2)	Bude doplněna poznámka, že zbylé dva přejezdy se nachází ve stanicích Suchdol n/Luž. a Majdalena.	ANO	
34	Tabulka 5.2 – délka 3. SK v Lomnici nad Lužnicí je dle ZDD 757 m (nikoliv 747 m)	Překlep upravíme.	ANO	
35	Tabulka 5.2 a 5.3 – délky a výšky nástupištních hran nesedí v některých případech s údaji v ZDD (tohle asi bude spíš problém na straně poskytnutých podkladů)	Vycházeli jsme z údajů poskytnutých OŘ Plzeň.	---	
36	Tabulka 5.5 – ověřit údaje uvedené v tabulce, není cyklus obnovy ZZ jen 20, popř. 25 let?	V tabulce je uvedena předpokládaná technická	---	

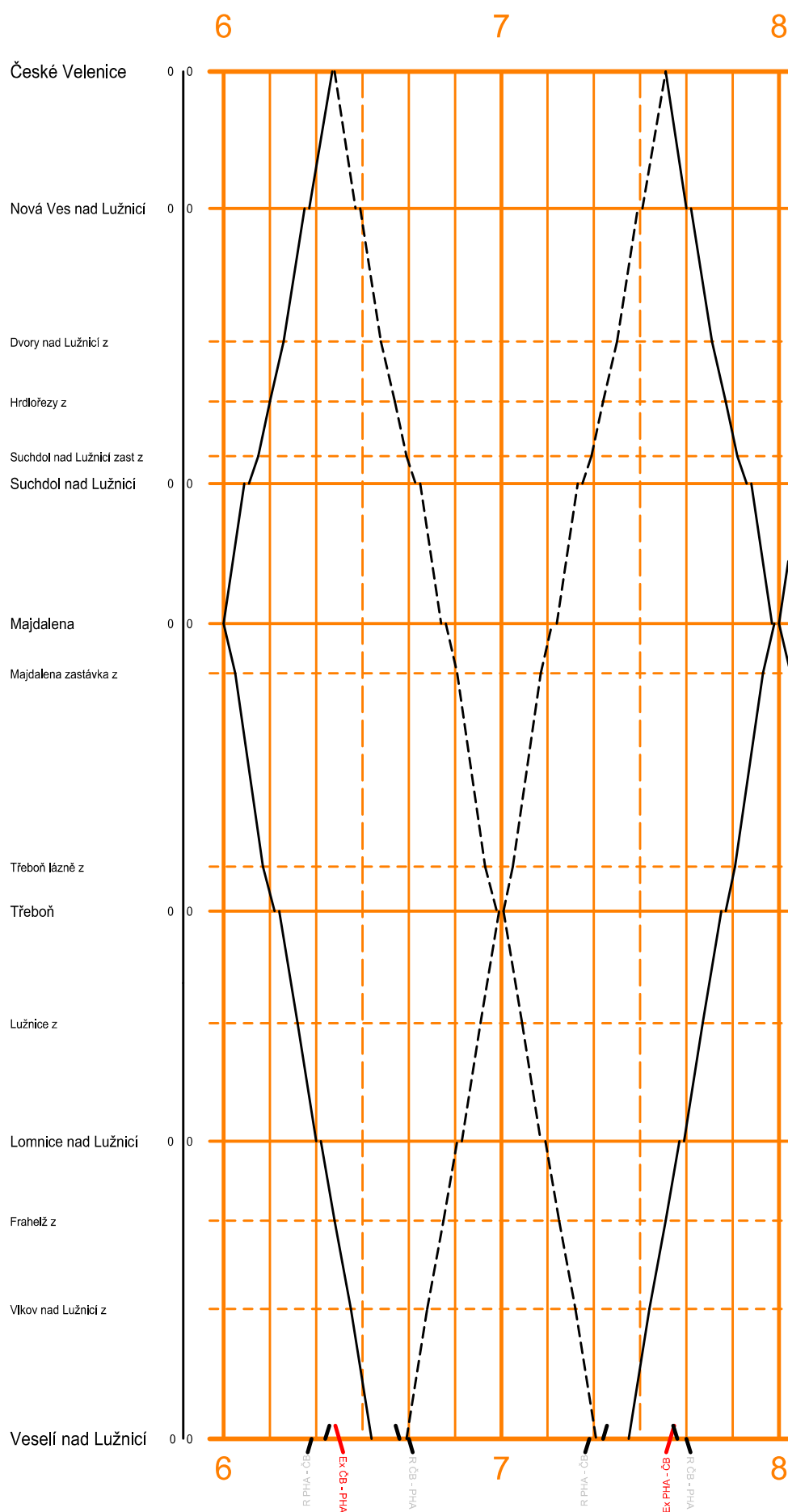
Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		životnost zařízení. Vámi uvedených 20 (25) let souvisí spíše s ekonomickou životností (odpisy).		
37	v kapitole 5.1.2 Zhodnocení výchozího stavu vypustit v odstavci Zabezpečovací zařízení v první větě slovo rekonstruovaných (řešené stanice nebyly dosud rekonstruovány)	Upravíme formulaci.	ANO	
38	kapitola 5.3.7 Trakce – prověření možnosti napájení z TNS Veselí nad Lužnicí a případné doporučení dokončit TNS Č. Velenice ano, ale náklady na dokončení TNS do řešené TES nezahrnovat, mělo by se jednat o samostatnou stavbu mimo tuto TES	Náklady na dokončení TNS České Velenice nebudou do TES zahrnuty (jedná se o samostatnou stavbu). V TES budou zohledněny pouze náklady vyvolané případnou elektrizací řešené tratě.	ANO	
39	kapitola 5.3.8 Zabezpečovací zařízení – vzhledem k charakteru trati a s ohledem na IN požadujeme použít ZZ typu traťového stavědla; opět chybně uvedena kategorizace PZZ	Může být použito, doporučujeme řešit v dalším stupni projektové dokumentace. V TES zůstane navržený typ ZZ včetně IN.	---	
40	kapitola 6.4 Rozsah dopravy – výhledový stav – požadovaná přestupní doba 7 minut je k dalšímu prověření a doložení, podle stávajícího způsobu stanovení přestupních dob by i v nejnejpříznivějším případě měla činit přestupní doba ve Veselí nad Lužnicí 5 minut	Uvedená přestupní doba vycházela z požadavku objednavatele regionální dopravy. Dle aktualizovaného vyjádření bude postačovat přestupní doba 5 minut.	---	
41	kapitola 6.4.1 Varianty bez elektrizace (BP, R1, R2, O) a 6.4.3 Alternativní posouzení vazby na Ex Praha – České Budějovice – doplnit celkový počet párů vlaků „Os“	Bude doplněno.	ANO	
42	kapitola 6.5.2 Propustnost traťových kolejí – vzhledem ke své délce i charakteru by měl být doložen i úsek Lomnice nad Lužnicí – Veselí nad Lužnicí	Bude doplněno.	ANO	
43	kapitola 7.2.1 Metodika prognózy – není zřejmé, proč je jako časový horizont, pro který budou zpracovány kartogramy dopravního modelu, uveden rok 2035	Jedná se o rok, kdy je již stabilizován rozvoj okolní infrastruktury, která bude mít vliv na řešenou oblast včetně časové rezervy pro adaptaci na něj. Bude doplněno do studie.	ANO	
44	kapitola 7.2.2 Předpokládaný rozvoj okolní infrastruktury – není zřejmé, z čeho je převzat termín dokončení dálnice D3 v roce 2031 (zaslané podklady z MD uvádí pouze realizaci úseků dálnice D3 v Jihočeském kraji), pro řešenou TES však bude mít mnohem významnější vliv „středočeský úsek“ dálnice D3	Časový horizont 2031 převzat z podkladů MD k dopravnímu modelu D3 Praha – Mezno, zpracovanému pro ŘSD v roce 2015 v rámci TES Václavice – Nová Hospoda. Bude doplněno do studie.	ANO	
45	kapitola 7.2.2 Předpokládaný rozvoj okolní infrastruktury – není zřejmé, z čeho vychází dokončení IV. TŽK v roce 2025, jedná se zcela určitě o podobu IV. TŽK dle varianty minimální ze SP IV. TŽK, která by dle podkladů z MD měla být dokončena již před rokem 2025	Bude opraveno v souladu s vyjádřením MD.	ANO	
46	Schémata ŽST <ul style="list-style-type: none"> ve schématech jednotlivých ŽST neodpovídají uvedené výšky nástupištních hran údajům v tabulce 5.2 	<ul style="list-style-type: none"> Výšky nástupních hran upřesníme. Suchdol n/Luž – vlečku doplníme. Majdalena – vlečku doplníme. 	částečně	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<ul style="list-style-type: none"> ve schématu ŽST Suchdol nad Lužnicí (příloha 4.2) není zakreslena vlečka č. 2110 zaústěná do 2. SK (vlečka není provozována, ale patrně nebyla dosud zrušena) ve schématu ŽST Majdalena (příloha 4.3) není zakreslena vlečka „Dřevosklad Majdalena“ (vlečka není provozována, ale patrně nebyla dosud zrušena) ve schématu ŽST Třeboň (příloha 4.4) chybí výhybka č. 5 na již zrušenou vlečku č. 2095, ve schématu dále chybí vlečka č. 2182 (LESOSTAVBY Třeboň) zaústěná pokračováním koleje č. 5c – vlečka není provozována, ale patrně nebyla dosud zrušena 	<ul style="list-style-type: none"> Třeboň výhybka – vlečka je již zrušena. Není tedy dle našeho názoru důvod znázorňovat ve schématu stanice tuto výhybku. Třeboň vlečka - vlečku doplníme. 		
47	<p>Část B. Výkresová část</p> <ul style="list-style-type: none"> upravit názvy příloh 2.1 Traťový pasport, výchozí stav České Velenice – Majdalena a 2.2 Traťový pasport, výchozí stav Třeboň – Veselí nad Lužnicí, názvy příloh v této podobě působí dojmem, že je vynechán úsek Majdalena – Třeboň v pasportech nejsou vyznačeny úseky, ve který proběhla v minulých letech obnova (rekonstrukce) – prostor zastávky Třeboň lázně, či úsek řešený ve stavbě „Rekonstrukce odvodnění a sanace železničního spodku v km 38,750 – 40,300 trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí“ 	<ul style="list-style-type: none"> Do názvu bude doplněna kilometrická poloha rozhraní (km 30,0) Doplníme 	ANO	
48	Do dokladové části doplnit stanoviska Ministerstva dopravy O190 a O520, současně bude potřeba aktualizovat předpokládané roky realizace jednotlivých staveb ve stanovisku MD O520. Ze staveb na IV. TŽK může mít na dopravní model a přepravní prognózu vliv i stavba „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl. n.“, která není v seznamu MD uvedena. Z hlediska souvisejících investičních akcí může mít na dopravní model vliv i stavba obchvatu Olbramovic a především středočeské části dálnice D3 (tyto stavby nejsou ve stanovisku MD O520 uvedeny). Naopak stavby na silnici I/34 budou mít na řešenou TES patrně minimální vliv. Ve vztahu ke stanovisku MD O190 chybí v TES zmínka a možné úpravě zastavovací politiky linky R7.	Bude doplněno. Dopravní model uvažuje s projektem ovlivněnou oblastí Praha, České Budějovice, Gmünd (Wien), Jindřichův Hradec. Pro tuto oblast jsou v modelu zahrnuty podstatné změny v DI což je 4. TŽK a D3. Dále jsou zpracovány další změny v dopravní nabídce veřejné dopravy, dle vyjádření MD a kraje.	ANO	
SŽDC SSZ				
49	Bez připomínek			
SŽDC OŘ				
50	<p><u>Připomínky SBBH Plzeň:</u></p> <p>Souhlasíme s předloženým vyhodnocením stávajícího stavu na základě předložených podkladů. V dalších stupních projektové dokumentace požadujeme umístění nových technologií do stávajících rekonstruovaných výpravních budov místo výstavby samostatných technologických objektů.</p>	Bude uvažováno umístění nových technologií do rekonstruovaných výpravních budov.	ANO	
51	<p><u>Připomínky SEE Plzeň:</u></p> <p>Bez připomínek - všechny podklady dodané SEE v předchozím vyjádření byly zpracovány.</p>		---	
52	<p><u>Připomínky SMT Plzeň:</u></p> <p>Bez připomínek.</p>		---	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
53	<u>Připomínky SSZT České Budějovice:</u> V předložené dokumentaci byly nalezeny tyto drobné nepřesnosti: <ul style="list-style-type: none"> Přejezd v km 3,327 v úseku Č. Velenice - Nová Ves n. L. je PZU - uzamykatelná zábrana a ne PZM2; v základním stavu, pokud není aktivován (viz články 3593 a 3594 předpisu SŽDC D1), by neměl být brán jako přejezd. V ŽST Suchdol nad Lužnicí jsou mechanická návěstidla pouze na veselském zhlaví, na velenickém zhlaví jsou návěstidla světelná, odjezdové návěstidlo směr Nová Ves n. L. je světelné skupinové. V ŽST Majdalena jsou mechanická návěstidla pouze na velenickém zhlaví, odjezdové návěstidlo směr Třeboň je skupinové světelné. 	Upravíme	ANO	
54	<u>Připomínky ST České Budějovice:</u> Ve vstupních podkladech nemáme změny.			
55	<u>Připomínky ÚŘP – odbor technologie:</u> <ul style="list-style-type: none"> K textové části, bodu 6. Dopravně-provozní technologie ve stávajícím stavu, 6.1 Trať České Velenice - Veselí nad Lužnicí: v TTP je trať označena jako 705C, nikoliv 705a. K příloze 4 - Schémata stanic: v ŽST Suchdol nad Lužnicí na veselském zhlaví je mechanické vjezdové návěstidlo S i s mechanickou předvěstí PŘS a mechanické skupinové odjezdové návěstidlo L 2-3. V ŽST Majdalena na Velenickém zhlaví je mechanické vjezdové návěstidlo L i s mechanickou předvěstí PŘL a mechanické skupinové odjezdové návěstidlo S 2-3, nikoliv světelná návěstidla. 	Upravíme	ANO	
MD ČR				
56	Ve výhledovém rozsahu dopravy požadujeme doplnit do kapitoly alternativního provozního konceptu pro varianty Oe a M (kap. 6.4.3) informaci, že objednatel dálkové dopravy nepředpokládá systémové zastavení expresních vlaků dálkové dopravy ve stanici Veselí nad Lužnicí. Pro obsluhu stanice Veselí nad Lužnicí a návazných tratí je určena linka rychlíků druhého přepravního segmentu.	Doplníme	ANO	
57	S přihlédnutím k e-mailu ze dne 16. 2. 2016, uvedeného v příloze, se vyvolaný posun traťového tělesa v lokalitě Třeboň v návaznosti na přeložku silnice II/154 v dohledné době nepředpokládá, avšak v budoucnu se plánuje. Požadujeme, aby zpracovatel vzal tuto informaci na vědomí a zohlednil ji při případných přeložkách trati.	V této lokalitě přeložky trati nepředpokládáme	---	
58	Dovolujeme si zadavatele a zpracovatele upozornit, že v dohledné době proběhne na ministerské úrovni jednání mezi rakouskou a českou stranou, týkající se přeshraniční dopravy. Vzhledem k možnému vlivu jednání na vstupy této studie, bude Ministerstvo dopravy o výsledcích tohoto jednání zadavatele i zpracovatele neprodleně informovat.	Vzhledem k dílčímu odevzdání studie v 06/2016 jsme případné podstatné změny v dopravním konceptu vzešlé z tohoto jednání schopni zpracovat, pokud budou zaslány do 20. 5. 2016. Pokud budou zaslány po tomto termínu, mohou se	---	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		promítnout až v dalším dílčím odevzdání TES.		
JČK, JIKORD				
59	Bez připomínek			

TES trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)



Legenda:
 — trasa vlaku osobní dopravy R
 - - - trasa vlaku osobní dopravy Os

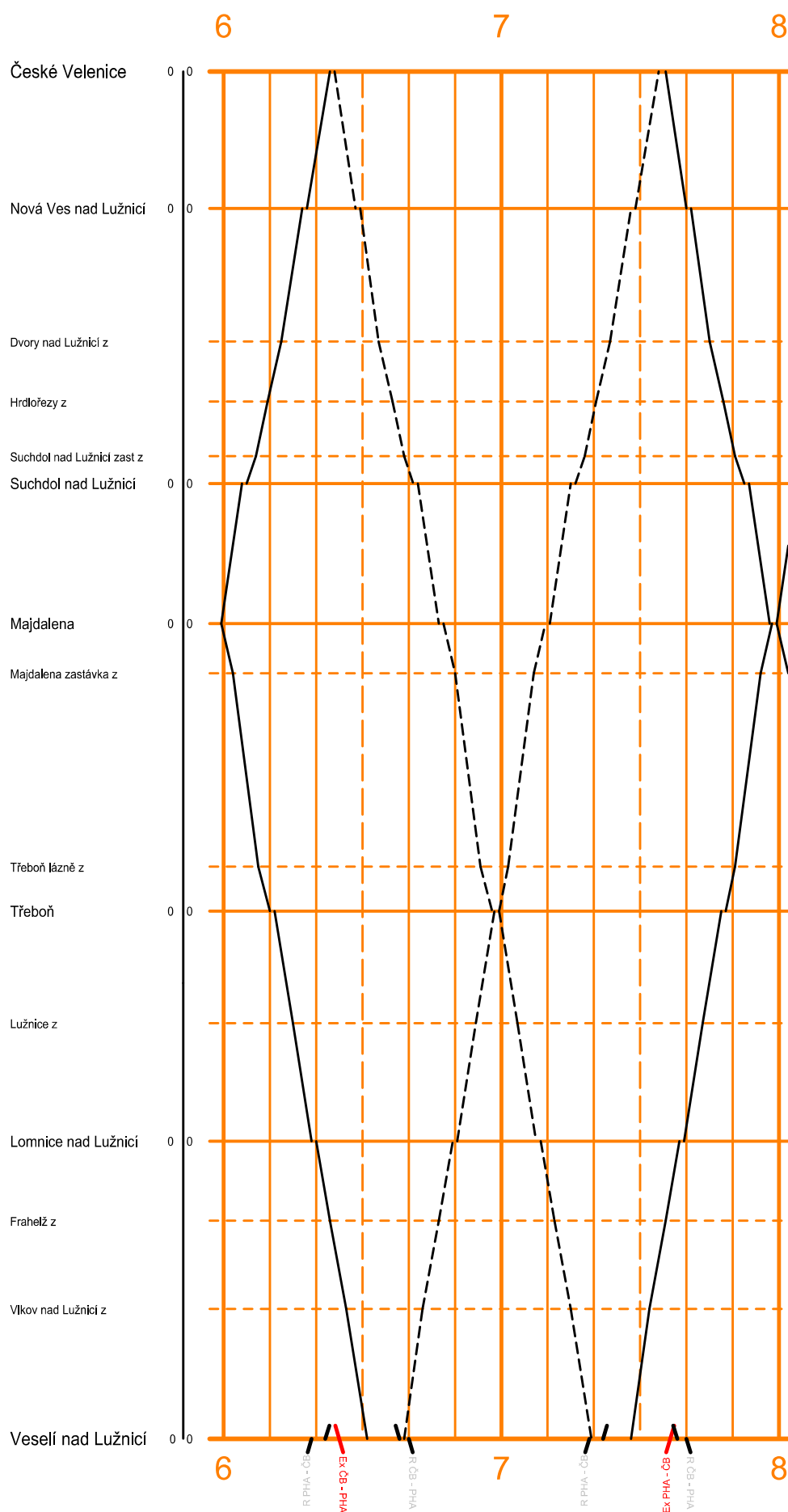
Popis:
 Návrh průjezdu zast. Hrdlořezy u posilových vlaků - delší intervaly v žst Č. Velenice - stabilnější GVD

Modelový GVD - 2 h
 Varianta R1 + R2 (BP)

Příloha

0.0

TES trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)



Legenda:
 — trasa vlaku osobní dopravy R
 - - - trasa vlaku osobní dopravy Os

Popis:
 Plné zastavování posilových vlaků -
 dlouhá přestupní doba ve Veselí n/L (20 min)

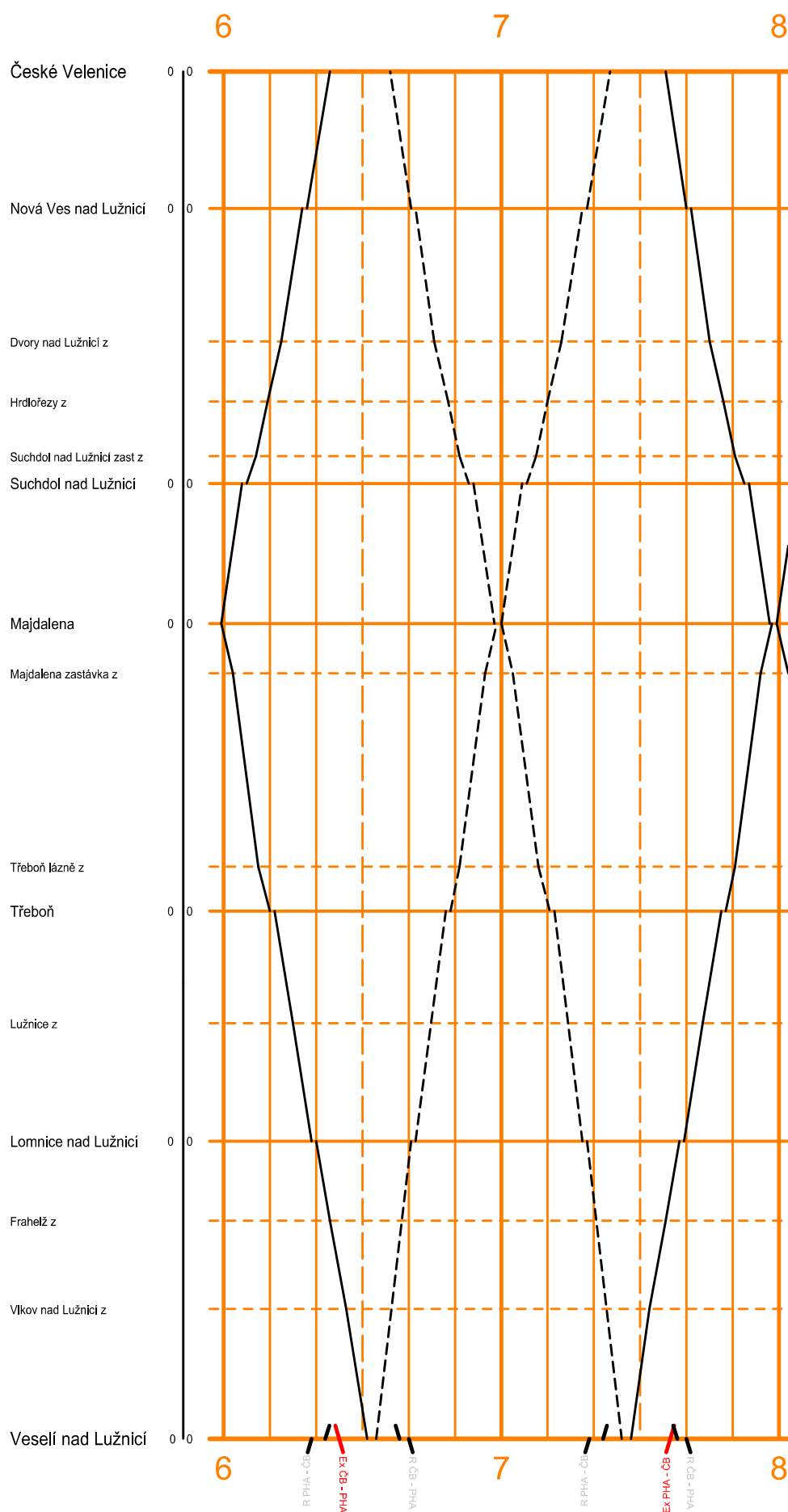
Modelový GVD - 2 h

Varianta 0

Příloha

0.0

TES trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)



Legenda:
 — trasa vlaku osobní dopravy R
 - - - trasa vlaku osobní dopravy Os

Popis: Průjezd posilových vlaků zastávek
 Lužnice, Frahelž a Vlkov n/L;
 Možnost obslužení jedné zastávky v jednom směru

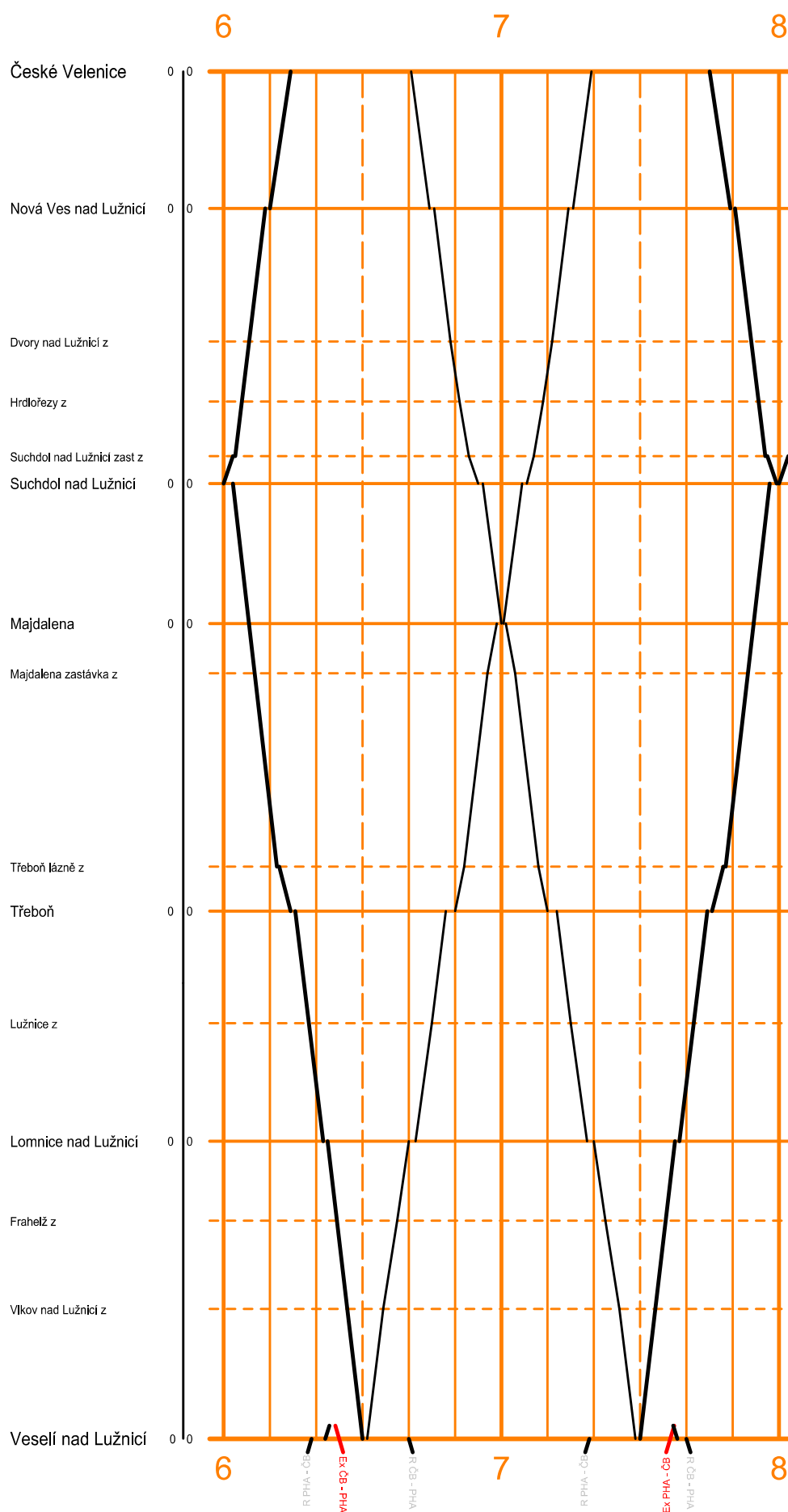
Modelový GVD - 2 h

Varianta O - alt

Příloha

0.0

TES trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)



Legenda:
 — trasa vlaku osobní dopravy R
 - - - trasa vlaku osobní dopravy Os

Popis:
 Křižování vlaků R v žst. Suchdol n/L
 Dlouhé přestupní doby (pobyty) v žst. Veselí n/L

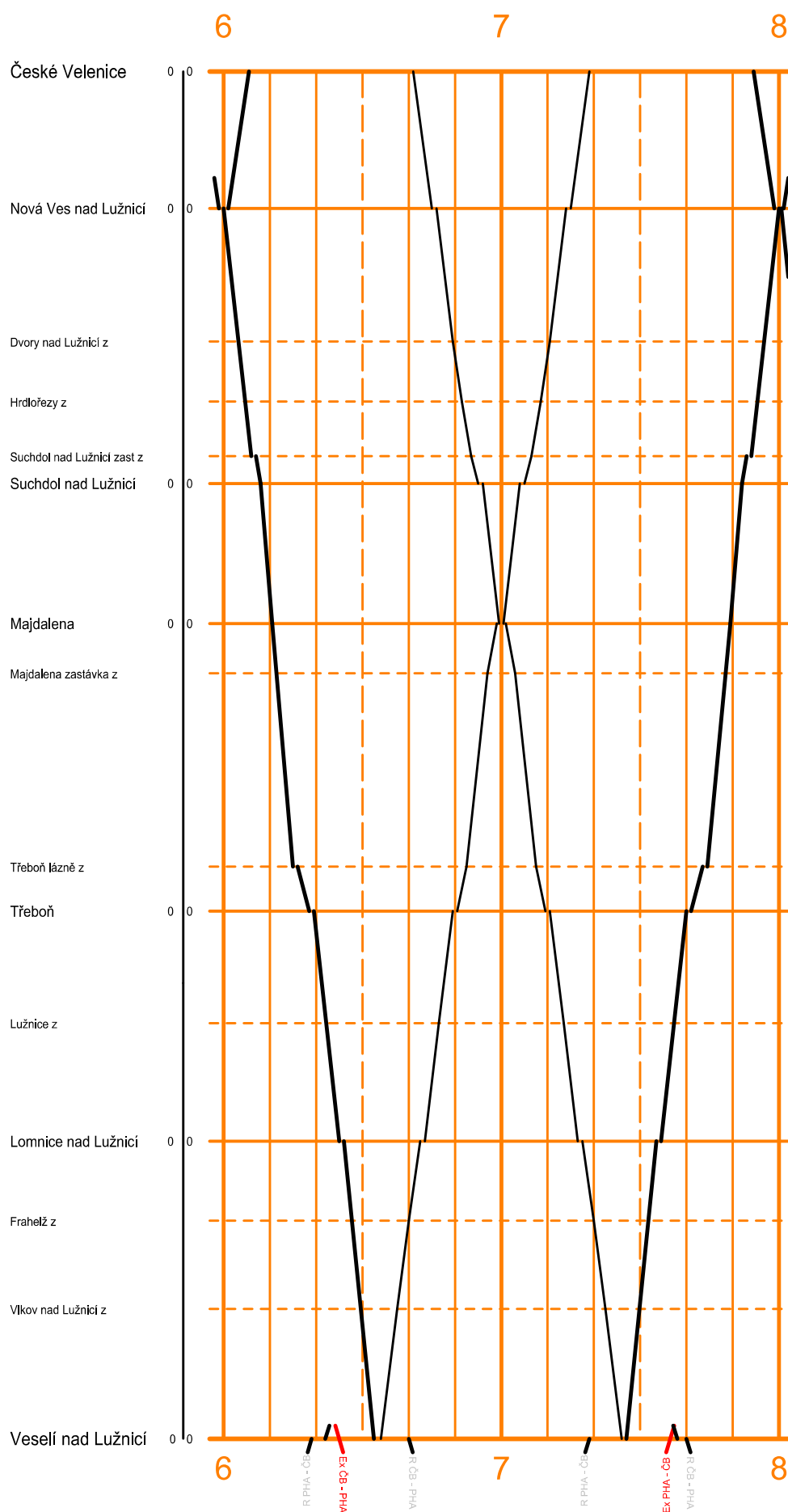
Modelový GVD - 2 h

Varianta Oe

Příloha

0.0

TES trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)



Legenda:
 — trasa vlaku osobní dopravy R
 — trasa vlaku osobní dopravy Os

Popis:
 Křižování vlaků R v žst. Suchdol n/L
 Dlouhé přestupní doby (pobyty) v žst. Veselí n/L

Modelový GVD - 2 h

Varianta M

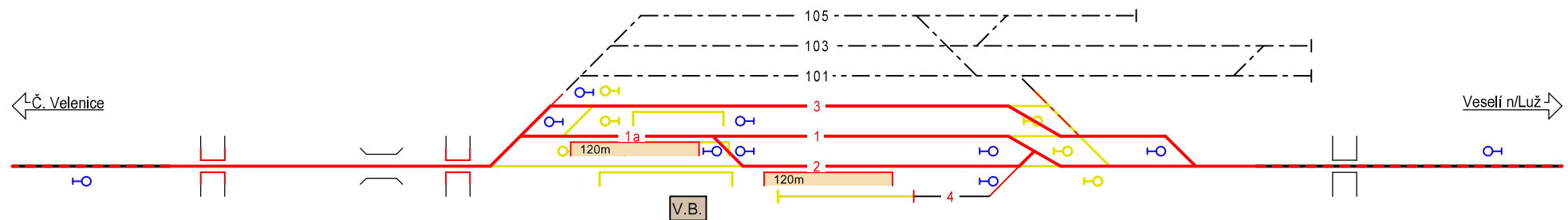
Příloha

0.0

Návrhový stav - var. R1,R2,O,Oe,M

Nová Ves nad Lužnicí - km 6,016

PRACOVNÍ VERZE
dohodnutá podoba stanice na jednání 12.5.2016

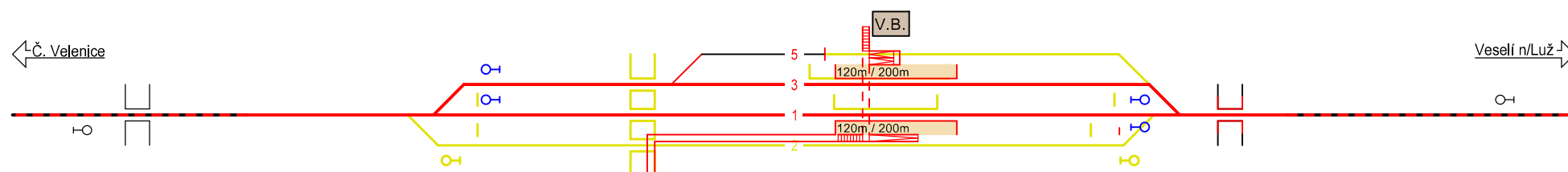









Legenda:		stáv. dopravní koleje	stáv. nástupištní hrana	stáv. návěstidlo
— — —	stáv. manipul. koleje/vlečky	nové nástupišťe jednostranné	nové návěstidlo	
— — —	nové dopravní koleje v nové poloze	nové nástupišťe oboustranné	výhybky do 50km/h	
— — —	nové manipul. koleje/vlečky v nové poloze	demolice nástupišťe	výhybky pro vyšší rychlosti	
— — —	demolice kolejí			

Návrhový stav - var. R1,R2,O,Oe,M

Suchdol nad Lužnicí - km 17,009

PRACOVNÍ VERZE
dohodnutá podoba stanice na jednání 12.5.2016



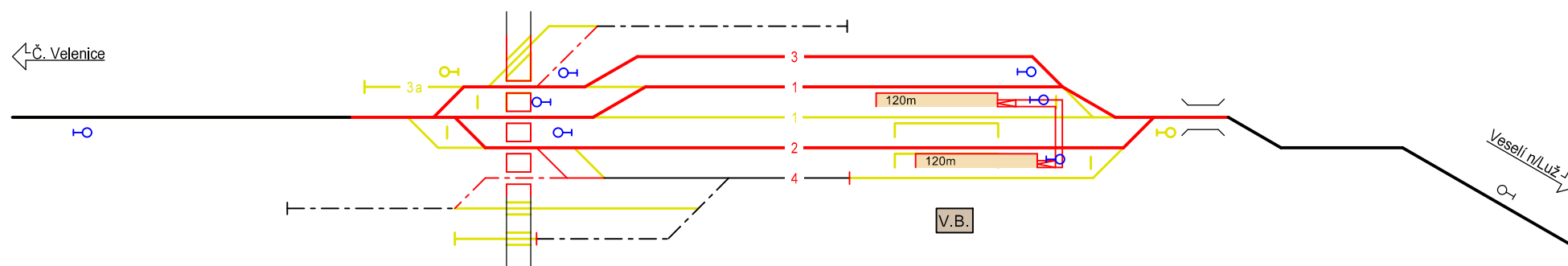
Legenda:	 stáv. dopravní koleje	 stáv. manipu. koleje/vlečky	 stáv. nástupištní hrana	 nové nástupiště jednostranné
	 nové dopravní koleje v nové poloze	nové manipu. koleje/vlečky v nové poloze	 nové nástupiště oboustranné	demolice nástupišť
	 demolice kolejí			

— stáv. návěstidlo	— stáv. návěstidlo
— nové návěstidlo	
— výhybky do 50km/h	
— výhybky pro vyšší rychlosti	

Návrhový stav - var. R1

Majdalena - km 22,555

PRACOVNÍ VERZE
dohodnutá podoba stanice na jednání 12.5.2016

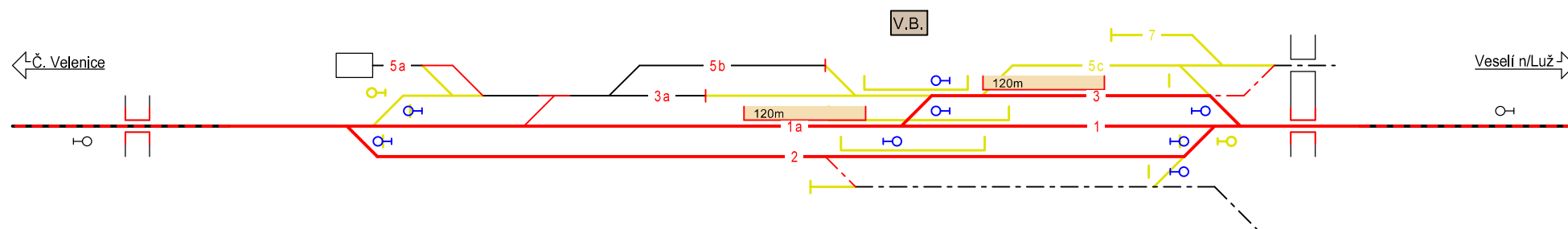


Legenda:	— stáv. dopravní koleje	— stáv. nástupištní hrana	— stáv. návěstidlo
— - - stáv. manipul. koleje/vlečky	— nové nástupištní hrana	— nové návěstidlo	— výhybky do 50km/h
— nové dopravní koleje v nové poloze	— nové nástupištní jednostranné	— nové nástupištní oboustranné	— výhybky pro vyšší rychlosti
— nové manipul. koleje/vlečky v nové poloze	— demolice nástupištní		
— demolice kolejí			

Návrhový stav - var. R1,R2,O

Třeboň - km 34,091

PRACOVNÍ VERZE
dohodnutá podoba stanice na jednání 12.5.2016



Legenda:

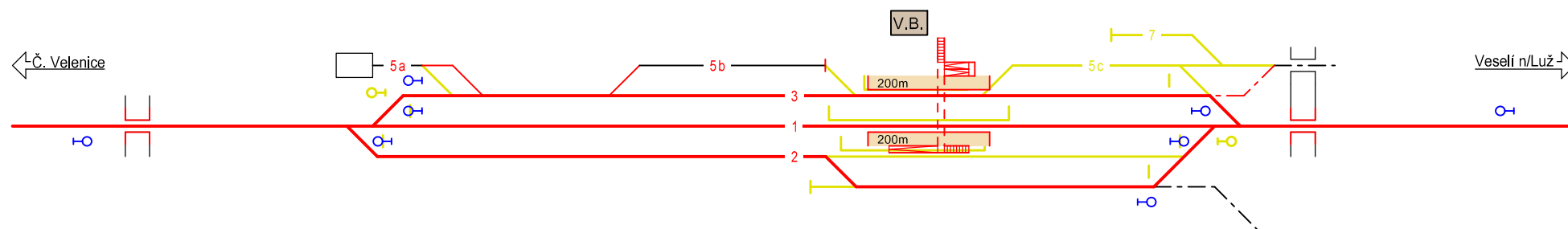
— stáv. dopravní koleje	— stáv. nástupištní hrana
- - - stáv. manipul. koleje/vlečky	— nové nástupištní jednostranné
— nové dopravní koleje v nové poloze	— nové nástupištní oboustranné
— nové manipul. koleje/vlečky v nové poloze	— demolice nástupištní
— demolice koleji	

— stáv. návěstidlo	— stáv. návěstidlo
— nové návěstidlo	
— výhybky do 50km/h	
— výhybky pro vyšší rychlosti	

Návrhový stav - var. Oe,M

Třeboň - km 34,091

PRACOVNÍ VERZE
dohodnutá podoba stanice na jednání 12.5.2016



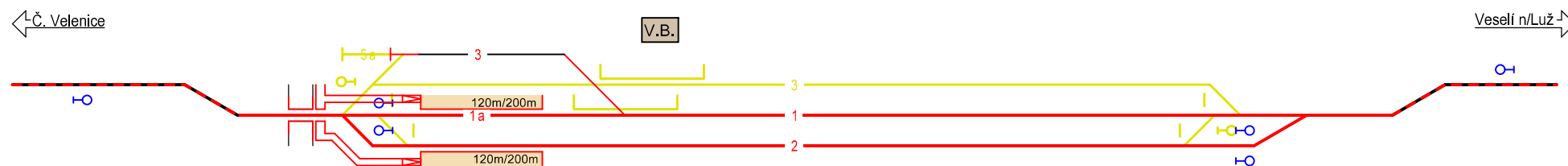
Legenda:	— stáv. dopravní koleje	— stáv. nástupištní hrana
— - - stáv. manipulační koleje/vlečky	— nové nástupiště jednostranné	
— nové dopravní koleje v nové poloze	— nové nástupiště oboustranné	
— - - nové manipulační koleje/vlečky v nové poloze	— demolice nástupiště	
— demolice kolejí		

— stáv. návěstidlo	
— nové návěstidlo	
— výhybky do 50km/h	
— výhybky pro vyšší rychlosti	

Návrhový stav - var. R1,R2,O,Oe,M

Lomnice nad Lužnicí - km 43,266

PRACOVNÍ VERZE
dohodnutá podoba stanice na jednání 12.5.2016



Legenda:	— stáv. dopravní koleje	— stáv. nástupištní hrana
- - - stáv. manipul. koleje/vlečky	— nové nástupiště jednostranné	
— nové dopravní koleje v nové poloze	— nové nástupiště oboustranné	
— nové manipul. koleje/vlečky v nové poloze	— demolice nástupiště	
— demolice kolejí		

— stáv. návěstidlo	— stáv. návěstidlo nové návěstidlo
— výhybky do 50km/h	— výhybky pro vyšší rychlosti