

**NÁZEV AKCE:** TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Projednání připomínek k 3. dílčímu plnění

**DATUM:** 24. listopadu 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 3. dílčímu plnění

V průběhu jednání byl formou diskuze projednán návrh zpracovatele této TES na vypořádání připomínek k 3. dílčímu plnění 09/2016. Vypořádání jednotlivých připomínek je rozepsáno v samostatném dokumentu, který je přílohou tohoto záznamu. Důležité body a změny oproti návrhu vypořádání připomínek jsou potom uvedeny na následujících řádcích.

V rámci jednání bylo dohodnuto následující:

## SŽDC 06

- Přípomínka č. 2 – Doplnění vypořádání: *Vzhledem k velikosti přepravního proudu, resp. počtu cestujících tranzitujících a tedy přestupujících v Českých Velenicích, má délka přestupní doby na výledky studie zanedbatelný vliv.*
- Přípomínka č. 9 – Ing. Fridrich: Naše výhrady k prognóze nákladní dopravy trvají.
- Přípomínka č. 13 – Zpracovatel vysvětlil a zdůvodnil ve studii použitý postup. Ing. Heinišová akceptuje vypořádání připomínky, ale nesouhlasí s ním.

## SŽDC 012

- Přípomínka č. 16 – Doplnění vypořádání: *Mn vlak bude v modelovém GVD označen jako vlak rušící.*
- Přípomínka č. 17 – Doplnění vypořádání: *Možné napojení manipulační koleje s bočně-čelní rampou bude z výkresu odstraněno.*

## SŽDC, OŘ Plzeň

- Přípomínka č. 89 – Doplnění vypořádání: *Zřízení přístřešku může být doplněno v dalším stupni projektové dokumentace.*

## MD ČR

- Ing. Macek zopakoval, že objednatel dálkové dopravy (MD ČR, O190) v současné době nepředpokládá pravidelné zastavování vlaků Ex Praha – České Budějovice ve Veselí nad Lužnicí.



# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí Projednání připomínek k 3. dílčímu odevzdání
DATUM	24. 11. 2016, 13:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA, a.s.; Olšanská 1a, Praha 3 (zasedací místnosti č. 7)

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Matěj Mareš	SUDOP PRAHA	267 044 174 matěj.mareš@sudop.cz	Mareš
ANDREA PLÍŠKOVÁ	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 478 andrea.pliskova@sudop.cz	Plíšková
MARKEŤA ROŽNÍKOVÁ	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 173 marketa.roznikova@sudop.cz	Rožníková
PAVEL JERÁBEK	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 187 pavel.jerabek@sudop.cz	Jerábek
ZDENĚK MELZER	SUDOP PRAHA a.s.	267 054 181 zdenek.melzer@sudop.cz	Melzer
JAN Novák	SUDOP PRAHA a.s.	267 044 159 jan.novak@sudop.cz	Novák
Jan Křemen	SŽDC, 026	602 162 740 kremen@sdc.cz	Křemen
Lucie Kugler	VÍKORD p.v.o.	603 227 865 lucie@vikord.cz	Kugler
VÁCLAV TACEK	MD 0190	225 131 340 vacek@mdcr.cz	Tacek
JAROMÍR TORDIK	MD 0910	602 379 856 jaromir.tordik@mdcr.cz	Tordik
Karel Friedrich	SŽDC SSZ	972 244 833 friedrich@sdc.cz	Friedrich
Luděk MIRNÝ	MD 013	225 131 623 ludel.mirny@mdcr.cz	Mirný
Eva Mikulová	MD 0520	225 131 463 e.mikulova@mdcr.cz	Mikulová
Jiří Volavka	SŽDC 02 Plzeň	724 003 880 volavka@szdc.cz	Volavka



2

<b>TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí</b>				
<b>Číslo</b>	<b>Organizace</b>	<b>Připomínka</b>	<b>Reakce zpracovatele</b>	<b>Zpracujeme</b>
1	SŽDC O6	Vítáme, že do 3. dílčího plnění bylo zpracováno zhodnocení vlivu projektových variant České Velenice - Veselí nad Lužnicí na přepravní prognózu a ekonomické dopady, které nastávají na trati České Budějovice - Veselí nad Lužnicí - Praha.	Konstatování	0
2	SŽDC O6	A.2 kapitola 4.5.1: GVD hodnocených variant uvažují s různou časovou polohou v žst. České Velenice, což bude mít vliv na přestupní doby směr Gmünd - Wien a směr Borovany - České Budějovice. Nelze přitom předpokládat přizpůsobení časů vlaků na rakouské straně různě podle variant. Pokud není možné získat písemnou informaci rakouské strany o jejich výhledovém provozním konceptu, považujeme za nezbytné uvažovat invariantně se současnými časovými polohami vlaků na rakouské straně.	Vzhledem k velikosti přepravního proudu, resp. počtu cestujících tranzitujících a tedy přestupujících v Českých Velenicích, má délka přestupní doby na výledky studie zanedbatelný vliv. Bude doplněno, dle závěrů jednání 3.3.2016 ohledně provozních konceptů v jednotlivých variantách je předpokládána návaznost vlaků na rakouské straně.	Ano
3	SŽDC O6	S ohledem na přestupní vazby je třeba doplnit příjezdy a odjezdy všech linek na obou koncových stanicích, např. formou výřezu síťové grafiky.	Bude doplněno	Ano
4	SŽDC O6	Ve vztahu k A.3 kap. 2.1.4 a 2.3.1.1 upřesněte, zda jsou převedené rychlíky R17 tři nebo dva páry.	Ve zprávě bude upraveno	Ano
5	SŽDC O6	A.3 kap. 1.2 nebyly doplněny údaje o přepravní prognóze osobní dopavy, požadované v našem vyjádření k 2. plnění, které by dostatečně odůvodňovaly předpoklady vysokého nárůstu přepravních proudů v projektových variantách.	viz. Str 34 kap 1.2.13.3	Ne
6	SŽDC O6	A.3 kap. 1.2.13.3 Projektová varianta OeEx je zjevně porovnávána s jinou „variantou bez projektu“ (se zastavováním vlaků Ex ve Veselí nad Lužnicí) než je popsána varianta bez projektu (bez zastavování vlaků Ex ve Veselí n.L.). Metodicky je tento přístup správný, nicméně je nutné tento postup ve studii řádně popsat a zdůvodnit,	doplníme	Ano
7	SŽDC O6	A.3 kap. 1.2.13.5 Žádáme o doplnění tabulky s údaji o počtech cestujících rozdělených na jednotlivé módy dopravy, tedy železnice, BUS, IAD pro dotčené úseky IV. TŽK.	doplníme	Ano
8	SŽDC O6	V tabulce 1.4 je třeba doplnit údaje o „variantě bez projektu OeEx“, viz předchozí připomínka	doplníme	Ano

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
9	SŽDC O6	A.3 kap. 1.3.6 Přes doplnění údajů o časové úspoře v tabulce 1.18 pro vybrané relace trvají naše výhrady k věrohodnosti předpokladů převedené nákladní dopravy, a to z důvodu uvedených ve stanovisku čj. 31 372 / 2016 - SŽDC - O6 ze dne 27. 7. 2016. Výhrady jsou podpořeny též nízkým počtem odpovědí průzkumu (4 vyplněné dotazníky z 34 oslovených) a citovanými komentáři respondentů. Do tabulky 4.18 doplňte k vzdálenostem a časem také porovnání dalších relevantních údajů, např. možnou délku soupravy, možnou hmotnost soupravy na typové hnací vozidlo (horší sklonové poměry IV.TŽK), podíl jednokolejných úseků apod. Nadále se domníváme, že pokud by byl předpoklad převedené nákladní dopravy z I.TŽK na IV.TŽK realistický, musela by s ním uvažovat už varianta bez projektu, a to s trasou přes České Budějovice po dokončeném IV.TŽK. V takovém případě by úspora takové vlaku mohla činit pouze cca 30 minut. Nezpochybňujeme využitelnost trasy přes Třeboň při výlukách.	Souhlasíme, bude uvažováno s převedením nákladní dopravy z I. TŽK na IV. TŽK již ve variantě Bez projektu. Tabulka nebude rozšiřována, ale upravena na nový stav Bez projektu.	Částečně
10	SŽDC O6	A 3 kap, 2 souhlasíme s tím, že do ekonomického hodnocení byly zahrnuty vlivy, které nastávají na trati České Budějovice - Veselí n. L. - Praha vlivem projektových variant, zejména varianty Oe. Pro jednoznačné vyjádření je ale potřebné kvantifikovat tento dopad na výsledky ekonomické efektivity (na jednotlivé složky a na výslednou hodnotu ENPV) samostatně.	Bude vyjádřen rozdíl mezi variantami Oe a OeEx, který de facto představuje zmíněné vlivy na trati České Budějovice - Veselí n/Luž - Praha.	Ano
11	SŽDC O6	A.3 kap. 2.1.4 Považujeme za sporné, zda lze uvažovat přínosy z poplatku za dopravní cestu jen z pohledu trati Č. Velenice - Veselí n. L, když uvažované změny přepravních proudů by podle předpokladu projektanta vedly ke snížení přepravních výkonů a tedy příjmů z poplatku za dopravní cestu na jiných tratích, provozovaných SŽDC.	V poplatku za dopravní cestu jsou zahrnuty jednak vlaky na předmětném úseku Č. Velenice - Veselí n. L včetně zmiňovaných R vlaků , které jsou ve stavu bez projektu započteny na úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice . Z pohledu ND jsou převedené vlaky porovnávány ve stavu bez projektu a s projektem v kontextu v relacích přes Břeclav pro stav bez projektu a přes Velenice pro stav s projektem.	Ne
12	SŽDC O6	A.3 kap. 2.1.4 a 2.3.1.1 počty převedených rychlíků ve var. OeEx nejsou v souladu s údaji v A.2 kap. 4,5.1, viz výše.	Ve zprávě bude upraveno	Ano
13	SŽDC O6	A.3 kap. 2.5.5 akceptujeme předpoklad rizikové analýzy, že se hodnoty investičních nákladů a výkonů nákladní železniční dopravy mohou změnit v kladném i záporném směru o stejnou hodnotu. Nesouhlasíme ale s tím, že tyto změny jsou stejně pravděpodobné. Ze zkušenosti s přípravou jiných staveb a s monitoringem následného provozu plyne, že výrazně pravděpodobnější je navýšení investičních nákladů a nedosažení výhledově uvažovaného rozsahu nákladní železniční dopravy, což je třeba zohlednit v rizikové analýze.	Výpočet vychází z definovaných předpokladů, v tomto případě omezení maximálních odchylek proměnných a jejich pravděpodobnostního rozdělení. Pro modelování předpokládaného chování veličiny „investiční náklady“ je použito normální (Gaussovo) rozdělení, kdy střední hodnota je pro stanovena jako průměr z minimální a maximální hodnoty, směrodatná odchylka je uvažována standardní ve výši 5 %. V případě modelování výkonů dopravy je zvoleno trojúhelníkového rozdělení, kde minimum a maximum odpovídají nejpesimističtějšímu a nejoptimističtějšímu scénář, nejpravděpodobnější hodnota odpovídá základnímu scénáři.	vysvětleno
14	SŽDC O6	A.3 kap. 2.7 s ohledem na zcela neporovnatelné výsledky varianty Oe mezi 2 a 3 odevzdáním je třeba ze studie vypustit údaje o výsledcích varianty M, protože tyto hodnoty jsou v kontextu změn varianty Oe již zcela neaktuální a zavádějící.	Může být odstraněno	Ano

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
15	SŽDC O6	<p>Technicko-ekonomická studie našla pouze jednu projektovou variantu s hodnotou ekonomické efektivity nad úrovní ERR=5 %, ale za předpokladů, které jsou jednak neudržitelné (prognóza nákladní dopravy) a jednak v rozporu s vyjádřením MD 0190. Přepínací hodnota investičních nákladů +0,4 % je extrémně nízká a nelze reálně očekávat její nepřekročení při podrobnější projektové přípravě. Vysoké investiční náklady nemají odraz v přiměřeně vysokých očekávaných přepravních výkonech. Projektové varianty se navíc pohybují nad hranicí velkého projektu a měly by proto být posuzovány ve studii proveditelnosti zpracované podle národní i evropské legislativy, nikoliv v technicko-ekonomické studii. Z uvedených důvodů odbor přípravy staveb navrhuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nepřistupovat k výběru projektové varianty pro další přípravu;</li> <li>- zabývat se také variantami výrazně úspornějšími, řešícími aktuální potřebu přizpůsobení provozního konceptu stavu po dokončení IV. TŽK formou bodových zásahů (např. výstavba nové výhybny ve vhodné lokalitě), které by přitom nevylučovaly komfortnější cílové řešení ve vzdálenějším výhledu,</li> <li>- pokud bude řešení směřovat k investičním nákladům nad hranicí velkého projektu 1,8 mld. Kč, zadat následně studii proveditelnosti a do jejího hodnocení zapojit iniciativu Jaspers. Cílem je vyhnout se stavu, který v současné době nastal u obdobně uvažované elektrizace trati Olomouc - Uničov - Šumperk.</li> </ul>	bez komentáře	0
16	SŽDC O12	<p><b>A.2 Technické řešení a dopravní technologie, 4.2 Přílohy, Příloha 2.1. – 2.11 Návrhové GVD</b></p> <p>V modelových GVD pro varianty O, Oe, OeEx, Oe-alternativa a M-alternativa je navrženo ve stanici Suchdol nad Lužnicí křížování vlaků osobní dopravy, přičemž ve stanici současně manipuluje, případně je předjížděn manipulační vlak. Jsou tak ve stanici současně tři vlaky, přičemž stanice má jen dvě dopravní koleje. Nelze souhlasit s řešením, že bude uvolňována dopravní kolej přestavením Mn vlaku na kusou manipulační kolej č. 5 s užitečnou délkou 150 metrů. Trasování Mn vlaku je proto nutné upravit.</p>	<p>Mn vlak bude v modelovém GVD označen jako vlak rušící.</p> <p>V textové části je uveden následující komentář: U tohoto vlaku je počítáno s obsluhou všech nácestných stanic a uvažováno s trasováním mimo období přepravní špičky, jako je tomu v současném stavu GVD. Trasa vlaku Mn je přesto zakreslena do GVD pro dvouhodinovou přepravní špičku (6 – 8 h).</p>	částečně
17	SŽDC O12	<p><b>B. Výkresová část – ŽST Třeboň</b></p> <p>V situačním výkresu ŽST Třeboň je zakreslena také možnost nového zapojení stávající manipulační koleje č. 7 s bočnočelní rampou. Kolej by bylo dle návrhu nutné obsluhovat jen s využitím nepojížděné dráhy/vlečky č. 2182 Lesostavby Třeboň (vlečka bez úředního povolení). Pokud není oprávněný požadavek na ložné manipulace s využitím boční nebo čelní rampy, není nutné navrhovat zapojení další manipulační koleje. S případnou obsluhou stávající manipulační koleje č. 7 s využitím vlečkové koleje nesouhlasíme. Výkres upravte dle dopravního schéma.</p>	<p>TES nenavrhuje zachování napojení manipulační koleje s bočnočelní rampou, pouze ukazuje, že realizací projektu není tato množnost vyloučena. Manipulační kolej č. 7 je již v současné době zapojena pouze s využitím koleje vlečky Lesostavby Třeboň. Možné napojení manipulační koleje s bočnočelní rampou bude z výkresu odstraněno.</p>	Ano
18	SŽDC O13	Bez připomínek	bez komentáře	0

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
19	SŽDC O14	<b>A.1</b> - Přestože byla, na základě naší předešlé připomínky, sjednocena zkratka pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení na DOZ, vyskytuje se v textu i nadále zkratka DOZZ.	bude opraveno	ano
20	SŽDC O14	<b>A.2 Technické řešení a dopravní technologie</b> (připomínka trvá – nebyla zpracována) str. 29 V úvodním přehledu dopraven a mezistaničních úseků 1.5.9 opravte chybu – 2x je uvedena Nová Ves nad Lužnicí ale Lomnice nad Lužnicí chybí; upřesněte, že v případě SZZ se bude jednat o plnohodnotná ES.	bude opraveno	ano
21	SŽDC O14	Požadujeme doplnit, že ve všech variantách bude zajištěno propojení DOK v celém úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí viz. požadavek v předchozím stupni připomínek č.j. 31208/2016-SŽDC-O14.	je v textu uvedeno	0
22	SŽDC O26	<b>Část A.1 Shrnutí a vyhodnocení</b> na základě výsledků předchozích jednání bude součástí řešené TES i rekonstrukce zastávky Suchdol n. Luž. zastávka, se kterou nebylo původně uvažováno, nutno opravit ve všech částech dokumentace, např. část A.1, kapitola 4.3 s touto úpravou nepočítá (nevypořádáno ze 2. DO)	Bude doplněna kapitola 4.8 Změny zadání během zpracování	ano
23	SŽDC O26	<b>kapitola 4 Definice projektových variant</b> do kapitoly by pro přehlednost měla být doplněna informace o nové variantě OeEx a o opuštění varianty M po 2. dílčím odevzdání studie	Bude doplněna kapitola 4.8 Změny zadání během zpracování	ano
24	SŽDC O26	<b>kapitola 5.1 Technické řešení</b> upravit text popisu varianty M – místo „což si vyžádá lokální přeložky trati v takřka celém řešeném úseku“ uvést „což si vyžádá jak posuny osy koleje v obloucích způsobené potřebným zvětšením jejich poloměru, tak několik lokálních přeložek řešené tratě i silnice I/24“ (nevypořádáno ze 2. DO)	ok	ano
25	SŽDC O26	<b>kapitola 5.3 Přepravní analýza a prognóza</b> poslední věta kapitoly 5.3.1 Osobní doprava nedává ve vztahu k náplni 3. dílčího odevzdání studie smysl; přesun místa zastavení v Třeboni spojený se stavbou přestupního terminálu není dále na základě rozhodnutí města sledován, přípojně vazby na vlaky Ex ve Veselí nad Lužnicí jsou prověřeny v samostatné variantě OeEx	bude opraveno	Ano
26	SŽDC O26	<b>kapitola 6.1 Doporučení dalšího postupu</b> v rámci dopracování varianty Oe je nutné se i nadále zabývat eliminací negativních dopadů jejího provozního konceptu na obsluhu sídel okolo samotného IV. TŽK a prostřednictvím přípojných vazeb také na dotčených navazujících tratích; na základě vzájemného porovnání výsledků variant Oe a OeEx je zřejmý negativní vliv na IV. TŽK plynoucí z přetrasování linky R7 do Českých Velenic, je proto potřeba i nadále hledat ve spolupráci s oběma objednateli (MD ČR a Jihočeský kraj) takové řešení a takový provozní koncept, které budou tyto vlivy minimalizovat	Provozní koncept byl projednán a bylo získáno několik doplňujících stanovisek od obou dotčených objednatelů. Další úpravy provozního konceptu jsou nad rámec stávajícího smluvního vztahu.	ne

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
27	SŽDC O26	<b>kapitola 6.1.3 Přetrasování vlaků R ve variantě OeEx</b> nesouhlasíme se závěry této kapitoly, možnost vedení přímých vlaků České Velenice – Praha bez přestupu ve Veselí nad Lužnicí alespoň ráno ve směru do Prahy a odpoledne z Prahy vnímáme jako vhodnou příležitost pro zatraktivnění pravidelné dojížděky minimálně z okolí Třeboňska (jízdní doba cca 100 minut) a tedy i jako jeden z nezanedbatelných přínosů elektrizace řešené trati, v tomto smyslu je nutné precizovat návrh modelového GVD pro variantu OeEx, stejně tak vnímáme za důležité blíže specifikovat a řešit polohu „protišpičkového“ spoje Praha – České Velenice a zpět, který je poptáván ze strany dotčených krajů a může bude podle našeho názoru hrát zajímavou roli především v turistické vozbě (viz připomínky k části A.2)	ok	ano
28	SŽDC O26	vzhledem k tomu, že část A.1 shrnuje postup prací na studii, prezentuje její výsledky a poskytuje tak první, mnohdy rozhodující pohled na řešenou problematiku, je nutné ji důsledně aktualizovat, ne pouze přebírat text předchozího dílčího plnění studie	souhlasíme	ano
29	SŽDC O26	<b>A.2 Technické řešení a dopravní technologie</b> <b>1 Technické řešení</b> <b>kapitola 1.1.1 Zhodnocení výchozího stavu</b> v odstavci Zabezpečovací zařízení opravit kategorizaci PZZ, na řešené trati se nachází 5x PZM 2 a 3x PZM 1, nikoliv 3x PZZ 1	ok	ano
30	SŽDC O26	<b>kapitola 1.2.1 Náklady na zajištění provozuschopnosti</b> v odstavci Zabezpečovací zařízení požadujeme upravit poslední větu následujícím způsobem: „V souvislosti s nutným zapojením do nově vybudovaných SZZ a TZZ bude nutná i náhrada všech PZM a starších PZS a úprava PZS v nedávné době rekonstruovaných“.	stejný význam	ne
31	SŽDC O26	<b>kapitola 1.4.9 ŽST Třeboň</b> uvést do souladu popis rychlostí ve staničních kolejích v příloze 1.5 Schémata stanic s částí B.3.4.1 Situace ŽST Třeboň varianta R1, R2, O (nevypořádáno ze 2. DO)	ok, ale potřebujeme upřesnit, co konkrétně máte na mysli	ano
32	SŽDC O26	<b>kapitola 1.4.12 zast. Frahelž</b> není doloženo, jak byla dle požadavku z předchozího dílčího odevzdání prověřena možnost ponechání nástupiště zastávky ve stávajícím stavu (délka 120 m, výška 550 mm nad TK) i ve variantách O a Oe, kdy je v prostoru nástupiště rekonstruován žel. spodek i svršek	K navrženému řešení nejsou připomínky od SŽDC O13 ani OŘ Plzeň.	ne



TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
33	SŽDC O26	<b>kapitola 1.5.4 Pozemní komunikace</b> popis realizovaných opatření na přejezdech i nadále neodpovídá údajům v tabulce v příloze 1.3 Tabulka železničních přejezdů, např. přejezdy v km 29,808 a 30,843 navrhované dle této přílohy na zrušení mají vhodnou objízdnou trasu přes přejezdy v km 28,097 a 31,067; stejně tak k přejezdům v km 9,530, resp. 39,866 existují vhodné objízdné trasy přes přejezdy v km 10,368; resp. 40,697, podobně bude k přejezdu v km 37,227 při jeho uvažovaném zrušení ve variantě M patrně existovat objízdná trasa přes přejezd v km 37,715; popis uvedených přejezdů v textu kapitoly stále chybí (nevypořádáno ze 2. DO)	Tabulka neuvádí, zda v současné době existují objízdné trasy, ale že bude nezbytné vybudovat nové. V tomto smyslu bude upraven text "objízdná trasa" na "nová objízdná trasa".	částečně
34	SŽDC O26	<b>kapitola 1.5.9 Zabezpečovací zařízení</b> opravit chybně vymezené traťové úseky a názvy stanic v popisu jednotlivých úseků – název Lomnice nad Lužnicí je chybně zaměněn za Nová Ves nad Lužnicí (nevypořádáno ze 2. DO)	bude upraveno	Ano
35	SŽDC O26	zmiňovaná kompletní rekonstrukce PZZ starších 10 let, příp. částečná rekonstrukce zařízení mladších z důvodu úpravy na nové podmínky (sjednocení diagnostiky, zapojení do nových SZZ a TZZ) je podle našeho názoru nutná i v případě varianty bez projektu, což z textu nevyplývá (zvýšení nákladů varianty bez projektu) – tato problematika by měla být zmíněna i v kapitole 1.2 Stav bez projektu	V nákladech je zohledněno, v textu bude doplněno	Ano
36	SŽDC O26	<b>kapitola Varianta R2</b> – přístup na nástupiště pomocí zabezpečeného přechodu není v rozporu s TSI PRM, jak může z textu vyplývat (týká se i dalších částí dokumentace)	Formulace vychází ze zadání TES a ze situace, která v té době byla.	ne
37	SŽDC O26	<b>kapitola Varianta O, Oe</b> – chybí zmínka o nutných úpravách PZZ pro rychlost do 120 km/h	Z hlediska požadavků normy ČSN 34 2650 ed.2 není žádný rozdíl v požadavcích na PZZ pro rychlosti do 100 km a pro rychlosti nad 100 km/h do 120km/h. Případné požadavky státních orgánů na vyšší stupeň zabezpečení než požaduje norma, by byly realizovatelné z odhadu nákladů na rekonstrukci.	ne
38	SŽDC O26	<b>kapitola 1.10 Prověřované alternativy</b> pokud není zvýšení rychlosti v130 na 105 km/h na vjezdu do ŽST České Velenice podmíněno dalšími technickými úpravami a je tedy čistě formální, nevidíme důvod jej odkládat do dalších stupňů dokumentace	Jedná se o úsek ležící mimo oblast zpracování technického řešení. Rozhodnutí o zvýšení rychlosti na 105 km/h by mělo být učiněno na základě technického stavu předmětného úseku v době dokončení realizace navazujícího traťového úseku	ne
39	SŽDC O26	pokud je možné uvažovat o úplném odstranění rychlostního propadu ze 120 na 100 km/h na velenickém zhlaví ŽST Nová Ves nad Lužnicí, pak považujeme jeho prověření minimálně v dalším stupni za velmi žádoucí (upřesnit text v dokumentaci)	Zpracovatel TES může pouze doporučovat další postup, rozhodnutí náleží SŽDC. Zpracovatel nicméně pevně věří, že možnost dalšího zvýšení rychlosti v tomto oblouku bude důkladně prověřena.	ne
40	SŽDC O26	<b>příloha 1.3 Tabulka železničních přejezdů</b> přejezd v km 1,742 (P5582) – výhledová rychlost v navazujících úsecích je 120 km/h	bude upraveno	ano
41	SŽDC O26	přejezd v km 5,813 (P5587) – výhledová rychlost 90 km/h neodpovídá navrženému technickému řešení (nově 100 km/h, v navazujících úsecích 120 km/h)	bude upraveno	ano

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
42	SŽDC O26	přejezdy v km 9,530 (P5590), km 29,808 (P5612), km 30,843 (P5613) a km 39,866 (P5624) – doplnit objízdné trasy	Smyslem tabulky je stručný popis navržených úprav, v případě existujících objízdných tras k tomuto nedochází, proto nejsou v tabulce popsány. V tabulce bude upraven text "objízdná trasa" na "nová objízdná trasa".	částečně
43	SŽDC O26	přejezd v km 16,248 (P5600) byl součástí stavby „Rekonstrukce kolejových obvodů za počítače náprav u PZS v km 15,126; 15,782; 15,942 a 16,248 tratě Č. Velenice – Veselí n. Lužnicí“, není tedy nutná stavba zcela nového zařízení	U přejezdů v obvodu stanice se předpokládá, že budou nově součástí elektronického stavědla, proto je uvažován jako nové zařízení a to i včetně výstražníků, protože pro budoucí nové zařízení by nemusely vyhovovat (např. LED svítlny apod.). Stávající zařízení bude případně vyzískáno k dalšímu využití.	ne
44	SŽDC O26	přejezdy v km 18,694 (P5603), 31,067 (P5614) a km 32,333 (P5615) jsou podle našeho názoru starší 10 let, mělo by být tedy uvažováno s kompletní rekonstrukcí těchto zařízení ve smyslu kapitoly 1.5.9 Zabezpečovací zařízení	bude opraveno	ano
45	SŽDC O26	upozorňujeme, že uváděná traťová rychlost v místě přejezdu nemusí být pro výpočet/nutnou úpravu přejezdu rozhodujícím parametrem, požadujeme tedy místo traťové rychlosti uvádět stávající a výhledovou hodnotu Vt	bude doplněno	ano
46	SŽDC O26	tabulku uvést do souladu s textovou částí a tabulkou IN	jistě	ano
47	SŽDC O26	<b>4 Dopravně-provozní technologie</b> <b>kapitola 4.3.2 Varianty s elektrizací (Oe, M)</b> u dálkových vlaků Praha – Veselí nad Lužnicí – České Velenice je nově uvažováno se soupravou o délce 6 vozů, tj. cca 159 m (ve 2. DO uváděno 7 vozů a délka vlaku 185 m), což neodpovídá navrhovaným délkám nástupišť (200 m), uvažovaná délka soupravy může rovněž ovlivnit provozní náklady vlaků	Délka nástupišť 200 m vychází z požadavku objednatele dálkové dopravy. Využití této délky předpokládáme u spojů ve špičkových časech.	
48	SŽDC O26	<b>kapitola 4.3.3 OeEx (vazba na Ex Praha – Č. Budějovice)</b> nutno upřesnit a zdůvodnit změnu počtu osobních vlaků na řešené trati v této variantě oproti předchozímu odevzdání studie, aktuálně je uváděno 13 párů Os, původní počet byl 14 párů Os, údaje se navíc rozcházejí s částí A.3; uvažovaný rozsah dopravy je důležitým vstupem nejen pro stanovení provozních nákladů vlaků	Bude upřesněno - okomentováno	Ano
49	SŽDC O26	<b>kapitola 4.3.4 Rozsah nákladní dopravy</b> řešená trať není odklonovou trasou pouze pro úsek České Budějovice – Veselí nad Lužnicí, ale rovněž pro úseky České Budějovice – Horní Dvořiště a České Budějovice – České Velenice	Souhlasíme	ano
50	SŽDC O26	<b>kapitola 4.5.1 Základní varianty</b> <b>varianta O</b> dle popisu provozního konceptu nedochází při jízdě odbočkou v ŽST Suchdol nad Lužnicí při křižování vlaků Os k žádnému prodloužení jízdní doby, což je ve srovnání s variantou R, která uvažuje stejný způsob křižování v ŽST Suchdol n. Luž., velmi zavádějící, s ohledem na související parametry infrastruktury i použitých vozidel považujeme za nereálné, aby ve variantě R k prodloužení jízdní doby došlo a ve variantě O nikoliv	Bude prověřeno	možná
51	SŽDC O26	není vyčísleno prodloužení jízdních dob při křižování vlaků v ŽST Lomnice nad Lužnicí	V ŽST Lomnice n/L nedochází vlivem jízdy do odbočky k prodloužení jízdních dob - jedná se o směr Veselí n/L - Č. Velenice	ne

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
52	SŽDC O26	vzhledem k tomu, že posilové vlaky nebudou vedeny celodenně a celotýdenně, považujeme za vhodnější vést po 1. SK v Lomnici nad Lužnicí vždy základní vrstvu Os (v době, kdy posilový Os nepojede, tak nebude zbytečně prodlužována cesta na nástupiště)	Bude prověřeno.	Ano
53	SŽDC O26	uveden chybný počet náležitostí potřebný k zajištění uvažovaného provozního konceptu – ve variantě O postačují pouze 3 náležitosti, nikoliv 4; snížení počtu potřebných náležitostí se pak musí projevit mj. v provozních nákladech vlaků	PN vlaků jsou v ekonomickém hodnocení počítány přes počet vlakových hodin.	vysvětleno
54	SŽDC O26	<b>varianta Oe</b> počet náležitostí potřebný pro zajištění provozu linky R7 v této variantě by měl být minimálně porovnán se situací, kdy je linka ukončována v Českých Budějovicích, z předložených modelových GVD je např. zřejmé, že v Českých Velenicích není možný obrát soupravy „sám na sebe“ okolo 5:00	Bude okomentováno	ano
55	SŽDC O26	<b>varianta OeEx</b> i v případě této varianty je potřeba porovnat počet náležitostí potřebný pro zajištění provozu vybraných spojů linky R7 do Českých Velenic v této variantě se situací, kdy je linka ukončována v Českých Budějovicích (vč. otázky zajištění náležitostí na „protišpičkový“ turistický spoj)	Bude okomentováno	ano
56	SŽDC O26	<b>kapitola 4.5.2 Alternativní GVD</b> pro variantu OeEx není zpracován alternativní GVD s odůvodněním, že osobní vlaky zajišťují přípoje na/od vlaků Ex, kterých se uvažovaná alternativní úprava polohy linky R7 nedotkne, takové zdůvodnění je však zavádějící, na vlaky Ex je vázána pouze základní vrstva Os, posilové spoje zajišťují přípoje právě na rychlíky linky R7; vzhledem k navrhovanému modelu GVD však úprava časové polohy linky R7 uvažovaná v alternativních modelech GVD nevyvolá úpravu polohy posilových Os (dojde pouze ke zkrácení přestupní doby mezi linkou R7 a posilovými Os o cca 5 minut), text je nutné v tomto smyslu upravit	Bude okomentováno	ano
57	SŽDC O26	prodloužení jízdních dob spojené s nutným využíváním 8. SK ve Veselí nad Lužnicí je v porovnání s popisem základních variant GVD zavádějící - ve variantách BP a R je při využití 8. SK uváděno prodloužení jízdní doby o 0,5 min. pouze v sudém směru (v případě základních variant GVD je oproti tomu uvažováno u varianty BP v obou směrech); - ve variantě O činí prodloužení jízdní doby při využití 8. SK v sudém směru 1 min., v lichém 0,5 min., takových hodnot však není u základních variant GVD dosahováno - ve variantě M činí prodloužení jízdní doby při využití 8. SK u Os v obou směrech opět pouze 0,5 min. - výše uvedené hodnoty požadujeme s ohledem na možné nesrovnalosti mezi jednotlivými variantami znovu prověřit	Bude prověřeno - okomentováno.	ano
58	SŽDC O26	technologie křížování v ŽST Suchdol nad Lužnicí (viz připomínky k modelovému GVD varianty Oe v základní variantě)	Bude prověřeno	ano

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
59	SŽDC O26	stanovení správného počtu náležitostí potřebných k zajištění provozního konceptu v jednotlivých variantách je s ohledem na ovlivnění provozních nákladů vlaků a ekonomického hodnocení jednotlivých variant velmi důležitá a je potřeba mu věnovat náležitou pozornost	Konstatování	
60	SŽDC O26	<b>5 Shrnutí technického řešení a dopravní technologie</b> viz odpovídající připomínky ke stejné kapitole 5 Shrnutí výsledků studie v části A.1	viz odpovídající reakce	0
61	SŽDC O26	<b>Příloha 2.X Návrhové GVD</b> <b>příloha 2.1 Varianta BP</b> oproti předchozímu odevzdání sice došlo k dílčí úpravě provozních intervalů v ŽST Třeboň i Suchdol nad Lužnicí, interval postupných vjezdů se však zkrátil na 0,5 min., což je v rozporu s naší původní připomínkou, nově navržené intervaly se tak v některých případech dostávají na úroveň varianty R, což je podle našeho názoru nereálné; opětovně tedy požadujeme blíže popsat a vysvětlit způsob výpočtu provozních intervalů v ŽST Třeboň a Suchdol n. Luž.; upozorňujeme, že v současném stavu, který svým způsobem odpovídá variantě bez projektu, jsou používány intervaly postupných vjezdů zpravidla 2 min.	Již ve variantě Bez projektu jsou stanice vybaveny novým zabezpečovacím zařízením III. kategorie, čímž se varianta Bez projektu zásadně odlišuje od stavu současného.	ne
62	SŽDC O26	v úseku Lomnice n. Luž. – Veselí n. Luž. sice došlo k úpravě jízdních dob v souvislosti s nutným střídáním 4. a 8. SK ve Veselí nad Lužnicí, prodloužení jízdní doby při využití 8. SK pouze o 0,5 min. je však podle našeho názoru především v případě vjezdu vlaku od Lomnice n. Luž. velmi optimistické (vzdálenost místa zastavení od vjezdového návěstidla „VL“ činí více než 1000 m při současném omezení rychlosti do 8. SK pouze na 50 km/h), stejný problém se týká i varianty R, pro kterou je uváděno prodloužení jízdní doby při využití 8. SK pouze v jednom směru, což ve vztahu uvedenému prodloužení jízdních dob ve variantě bez projektu nedává příliš smysl	Bude prověřeno	možná
63	SŽDC O26	varianta BP je tak podle našeho názoru stále příliš optimistická	Konstatování	0
64	SŽDC O26	<b>příloha 2.4 Varianta Oe</b> o v ŽST Suchdol n. Lužnicí došlo dle popisu v textové části oproti předchozímu odevzdání k úpravě technologie křižování osobních vlaků (do odbočky na 3. SK je nově veden vlak ve směru Veselí nad Lužnicí – České Velenice), současně však došlo k prodloužení jízdní doby i u osobního vlaku v sudém směru, který jede nově po 1. SK (jízdní doby v úseku Nová Ves n. L. – Suchdol n. L. jsou teď v obou směrech stejné, což nepovažujeme za logické); navrhovanou úpravu způsobu křižování navíc nepovažujeme s ohledem na průběh dynamického grafu v části B.4.3 Traťový pasport, varianta Oe, M za vhodnou, protože vlak ve směru Veselí n. Lužnicí – České Velenice dokáže při jízdě po 1. SK využít vyšší rychlosti, tzn. při jízdě odbočkou bude více omezen než vlak opačného směru	Bude prověřeno	ano
65	SŽDC O26	není zřejmý důvod 2minutového pobytu osobního vlaku v sudém směru v Lomnici nad Lužnicí	Bude upraveno.	ano

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
66	SŽDC O26	<p><b>příloha 2.6 Varianta OeEx</b></p> <p>o v modelovém GVD pro tuto variantu požadujeme upravit polohu vložených vlaků dálkové dopravy České Velenice – Praha, tak aby nedocházelo k jejich zbytečnému pobytu v délce 14 minut v ŽST Veselí nad Lužnicí, vedení těchto přímých spojů ráno do Prahy a odpoledne zpět vnímáme jako vhodnou příležitost pro zatraktivnění pravidelné dojíždky minimálně z okolí Třeboňska (jízdní doba cca 100 minut) a tedy i jako jeden z nezanedbatelných přínosů elektrizace řešené trati; např. polohu ranního osobního vlaku, který ovlivňuje i polohu protisměrného rychlíku do Prahy je možné upravit tak, aby došlo ke zkrácení pobytu rychlíku ve Veselí nad Lužnicí na minimální potřebnou dobu (dotčený osobní vlak nemá v uvedenou dobu zajištěn přípoj od Prahy), stejně tak vnímáme za důležité blíže specifikovat a řešit polohu „protišpičkového“ spoje Praha – České Velenice a zpět; vzhledem k jisté atypičnosti této varianty bychom považovali za vhodnější zpracovat v tomto případě celodenní GVD</p>	<p>Časová poloha bude upravena.</p> <p>GVD dokladuje reálnost navrženého přepravního konceptu v období 2h přepravní špičky. Časová poloha vlaku R bude upravena. S vedením "protišpičkového" vlaku je uvažováno v době přepravního sedla, kdy nelze v rámci řešené trati předpokládat kapacitní problémy s vložením trasy tohoto vlaku.</p>	Částečně
67	SŽDC O26	s ohledem na výše uvedené připomínky týkající se modelových GVD je potřeba věnovat zvýšenou pozornost textovému popisu technologie provozu v jednotlivých variantách (kapitoly 4.5.1 a 4.5.2) a především stanovení provozních intervalů i odchylkám v jízdních dobách při jízdách do odbočky apod.	Konstatování	0
68	SŽDC O26	do modelových GVD požadujeme doplnit polohy a kóty přípojných vlaků v Českých Velenicích ve směru do Rakouska i do Českých Budějovic	Bude doplněno	ano
69	SŽDC O26	<p><b>Část A.3 Přepravní analýza a ekonomické hodnocení</b></p> <p><b>1 Analýza přepravního trhu</b></p> <p><b>kapitola 1.2.13.1 Souhrn nabídky řešených variant a úpravy navazující VD</b></p> <p>na str. 33 jsou nedostatečně popsány negativní dopady přetrasování linky R7 do Českých Velenic na nabídku spojení na IV. TŽK, přetrasování linky R7 primárně postihne regionální vazby přímo na IV. TŽK (např. Soběslav – České Budějovice), ale také související přípojně vazby okolo 1:00 v Táboře a okolo 5:00 v Českých Budějovicích (prodloužení cestovních dob přes uvedené přípojové skupiny)</p>	Ize doplnit	Ano
70	SŽDC O26	požadujeme doplnit bližší popis týkající se přípojných vazeb v Českých Velenicích ve směru do Rakouska i Českých Budějovic, v této souvislosti je nutné upozornit, že při zachování stávajících poloh vlaků z Rakouska i z Č. Budějovic již varianta BP zhoršuje kvalitu přípojů oproti současnému stavu, ke zlepšení pak dochází především ve variantě OeEx	Během zpracování bylo dohodnuto, že bez ohledu na variantu budou vlaky na rakouské straně navazovat	Ne
71	SŽDC O26	<p><b>kapitola 1.2.13.2 srovnání cestovních dob</b></p> <p>na Obrázku 1.22 je v relaci České Budějovice – Suchdol n. Luž. podle našeho názoru stále chybně uvedeno prodloužení cestovní doby vlakem ve variantě O oproti variantě BP (nevypořádáno z 2. DO)</p>	bude opraveno	Ano

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
72	SŽDC O26	<b>kapitola 1.2.13.4 Projektové varianty</b> v popisu varianty OeEx je předpokládáno převedení dopravy z IAD na železnici v celkové výši 480 cest z celkového počtu cest IAD v řešeném území, tj. cca 1,14 %, uvedená hodnota je podle našeho názoru poměrně pesimistické, navíc pokud je této hodnoty dosahováno i v případě pobytů přímých vlaků Praha – České Velenice ve Veselí nad Lužnicí v délce 14 min., předpokládáme, že vhodnou úpravou GVD lze dosáhnout dalšího převedení cestujících z IAD na železnici a tím i zlepšení výsledků této varianty	1,14% je ze všech přepravních proudů v řešené oblasti vymezené městy Praha - Č. Budějovice - Č. Velenice - Jindřichův Hradec a odpovídá provoznímu konceptu	Ne
73	SŽDC O26	požadujeme vysvětlit důvod většího převodu cest z IAD na železnici ve variantě OeEx (480) oproti variantě Oe (226), když průměrné denní zatížení řešené tratě je větší ve variantě Oe	K převedené přepravě dochází i na relacích mimo řešenou trať zejména v OeEx jedná se o hodnoty z celé řešené oblasti Praha - Č. Budějovice - Č. Velenice - Jindřichův Hradec , které mohou mít vztah spíše ke 4. TŽK	Ne
74	SŽDC O26	uvedený počet regionálních vlaků v popisu varianty OeEx (14 párů) neodpovídá části A.2 (pouze 13 párů)	bude opraveno	Ano
75	SŽDC O26	<b>kapitola 1.2.13.5 Souhrn vlivů na IV. TŽK</b> tuto problematiku je nutné dále rozpracovat v souladu se závěry z jednání dne 11. října 2016 a s ohledem na připomínky ke 2. DO, řešená problematika se netýká pouze IV. TŽK ale díky přípojným vazbám i dotčených navazujících tratí	bude doplněno	Ano
76	SŽDC O26	v Tabulce 1.4 jsou uvedeny chybné údaje (sloupec OeEx-BP)	bude opraveno	Ano
77	SŽDC O26	<b>kapitola 1.2.13.6 posouzení přesunu zastavení v Třeboni</b> text kapitoly je nutné aktualizovat s ohledem na závěry z již proběhlých jednání se zástupci města Třeboně	bude opraveno	Ano
78	SŽDC O26	ve všech kartogramech dopravního zatížení (Obr. 1.27 – 1.30) dochází za zastávkou Lužnice ve směru do Českých Velenic k nárůstu zatížení o 50 cestujících, vzhledem k údajům uváděným u jiných dopravních bodů považujeme tento zlom ve vztahu k významu obce Lužnice za nepravděpodobný (např. v ŽST Lomnice nad Lužnicí k žádné změně zatížení naproti tomu nedochází)	Jedná se o zaokrouhlení na 50. Uvádět čísla s podrobností pod 50 ne pod rozlišovací schopnost dopravního modelu.	Ne
79	SŽDC O26	kapitoly 1.3.1 Celorepublikový vývoj modálního trendu v nákladní dopravě a 1.3.1 Průmyslové zóny jsou číslovány duplicitně	Bude opraveno	ano
80	SŽDC O26	<b>kapitoly 1.3.6 Přepravní prognóza nákladní dopravy a 1.3.7 Závěr k nákladní dopravě</b> požadujeme více zdůraznit potenciál tratě jako odklonové trasy pro nákladní dopravu v době pravidelných údržbových i předpokládaných modernizačních a rekonstrukčních prací a při mimořádnostech jak v úsecích Veselí n. Luž. – Horní Dvořiště, České Budějovice – České Velenice, tak pro I. TŽK (např. i v souvislosti s předpokládanou přestavbou železničního uzlu Brno, jejíž realizaci lze předpokládat až po dokončení případné modernizace řešené tratě), tuto problematiku požadujeme uvést i v částech týkajících se dopravní technologie	Bude doplněno	ano



TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zapracujeme
81	SŽDC O26	<b>2 Ekonomické hodnocení kapitola 2.3.3 Úspory času</b> – v tabulce 2.24 je chybná hodnota pro nákladní dopravu – silnice	bude v textu opraveno	ano
82	SŽDC O26	obsazenost vozidel uvedená v kapitole 2.3.2 neodpovídá hodnotám použitým ve výpočtu v CBA tabulkách	bude v textu opraveno	ano
83	SŽDC O26	do CBA tabulek nebo do textu doplňte hmotnosti typových vlaků v hrubých tunách použité pro výpočet příjmu z poplatku za použití dopravní cesty	bude v textu doplněno	ano
84	SŽDC O26	kde je to možné a účelné, oddělte v ekonomické analýze finanční toky připadající na trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí a na IV. TŽK (týká se variant Oe, OeEx)	Bude vyjádřen rozdíl mezi variantami Oe a OeEx, který de facto představuje zmíněné vlivy na trati České Budějovice - Veselí n/Luž - Praha.	Ano
85	SŽDC O26	<b>Obecné</b> sjednotit v dokumentaci název zastávky Třeboň střed, v části dokumentace A.3 je stále používán název Třeboň město (nevypořádáno ze 2. DO)	ok	ano
86	SŽDC O26	požadujeme věnovat zvýšenou pozornost jednotnosti dokumentace a jejímu postupnému doplňování a aktualizaci, tak aby jednotlivé části dokumentace nebyly v rozporu	ok	ano
87	SŽDC O26	požadujeme důsledné zapracování projednaných připomínek	ok	ano
88	SŽDC SSZ	Bez připomínek	bez komentáře	0
89	OŘ PLZEŇ	<b>Připomínky SBBH Plzeň:</b> SBBH OŘ Plzeň souhlasí s předloženou studií při splnění následující podmínky: Požadujeme v textové části "A.2 Technické řešení a dopravní technologie" čl. 1.5.6 doplnit zřízení přístřešku v zastávce Vlčkov nad Lužnicí z důvodu projednávaného prodeje stávajícího objektu.	Předpokládáme, že pokud je projednáván prodej stávajícího objektu, je tento objekt zbytečný a není proto nutné zřízení přístřešku nového. Zřízení přístřešku může být doplněno v dalším stupni projektové dokumentace.	ne
90	OŘ PLZEŇ	<b>Připomínky SEE Plzeň:</b> SEE souhlasí s předloženou studií.	bez komentáře	0
91	OŘ PLZEŇ	<b>Připomínky SMT Plzeň:</b> SMT souhlasí s předloženou studií.	bez komentáře	0
92	OŘ PLZEŇ	<b>Připomínky SSZT České Budějovice:</b> V této fázi přípravy projektu (TES) SSZT České Budějovice nemá k předložené dokumentaci připomínky.	bez komentáře	0
93	OŘ PLZEŇ	<b>Připomínky ST České Budějovice:</b> 2. ST preferuje varianty stanic bez podchodů.	bez komentáře	0
94	OŘ PLZEŇ	<b>Připomínky ÚŘP – odbor technologie:</b> A. Textová část; A.1 Shrnutí a vyhodnocení; 5.4 Ekonomické hodnocení: Jaké faktory zapříčinily tak výrazný pokles ekonomického hodnocení u varianty Oe (ve verzi 2. dílčího odevzdání má v ekonomickém hodnocení varianty Oe 5,03 %, ve 3. dílčím odevzdání má varianty Oe již pouze 3,91 %)?	2.DO představovalo pouze rámcové výsledky z pohledu ekonomického hodnocení. V rámci 3.DO došlo především k zpřesnění přepravní prognózy z pohledu nákladní dopravy a k přesnějšímu vyčíslení dopadů varianty Oe na IV.TŽK z pohledu osobní dopravy, zároveň byla zpřesněna i dopravní technologie.	vysvětleno

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
95	OŘ PLZEŇ	A. Textová část; A.2 Technické řešení a dopravní technologie; 1.4 Návrhy úprav železničních stanic a zastávek: Požadujeme doplnit do stavby vybavení všech ŽST a zastávek audiovizuálním systémem a také vybavením pro OOSPO. V případě řízení provozu na trati z pracoviště DOZ požadujeme doplnit též kamerový systém do všech železničních stanic.	S uvedeným je v nákladech projektových variant uvažováno. Popis bude doplněn do kapitoly 1.5.10 Sdělovací zařízení.	ano
96	OŘ PLZEŇ	B. Výkresová část: V ŽST Suchdol nad Lužnicí je navrženo zastřešení nástupišť. Požadujeme vybudování krytých nástupišť ve všech železničních stanicích. Navrhované přístřešky v jednotlivých železničních stanicích budou vzhledem k množství cestujících a cestujících s koly především v letní sezóně nedostatečné.	V dalším stupni doporučujeme řešit velikost přístřešků, resp. jejich množství, nikoli jejich náhradu zastřešením.	ne
97	OŘ PLZEŇ	B. Výkresová část: Na zastávce Suchdol nad Lužnicí zastávka požadujeme upravit přístup na nástupiště od přejezdu ve směru k ŽST Suchdol nad Lužnicí tak, aby uzavřené přejezdové ZZ se závorami neznemožňovalo přístup cestujících. V současné době závory uzavírají chodník pro přístup.	Obávám se, že do doby realizace projektu si cestující vyšlapou cestičku.	ano
98	MD ČR	S ohledem na současné prezentované výsledky lze doporučit v dalším zpraování zaměření na kroky vedoucí k zajištění dalších přínosů při snaze o nenavyšování investičních nákladů, při současném zohlednění faktu, že trať prochází územím cenným z hlediska životního prostředí - na opatření související s touto skutečností je třeba ponechat v investičních nákladech potřebnou rezervu. Za současného stavu vykazuje ekonomickou efektivitu pouze varianta OeEx, ostatní varianty jsou pod hranicí ekonomické efektivity. Žádná z variant modernizace železniční infrastruktury však dostatečnou rezervu ekonomického hodnocení neposkytuje. S ohledem k uvedenému doporučujeme další zaměření na řešení provozního konceptu dle dohody s objednateli veřejné dopravy tak, aby bylo nalezeno přijatelné řešení umožňující nalezení pozitivního výsledku ekonomického hodnocení. V rámci technického řešení pak doporučujeme nalézt takové řešení, které zajistí vyšší přidanou hodnotu modernizace při zachování investičních nákladů.	bez komentáře	0

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
99	MD ČR	<p><b>Dílčí připomínky ke 3. dílčímu odevzdání TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí</b></p> <p>V části A.3 Přepavní analýza na straně 35 nesouhlasíme s tvrzením v popisu varianty Oe: “Zároveň však dojde ke snížení kvality nabídky na 4. TŽK zejména v relacích Praha – České Budějovice, Veselí n. L. – České Budějovice a Soběslav – České Budějovice.” V relacích Praha – České Budějovice a Tábor – České Budějovice bude spojení zajištěno především expresními spoji. Expresy budou vedeny v časové poloze za trasou odkloněných rychlíků, tudíž jejich využití bude časově výhodnější. V případě relace Veselí nad Lužnicí – České Budějovice jsou trasy rychlíkových spojů linky R7 a R11 vedeny v časovém odstupu několika minut. Odkloněním linky R7 tak nedojde ke zhoršení nabídky, protože cestující budou moci nadále využít spoj linky R11 v téměř shodné časové poloze. Jedinými relacemi, které budou poškozeny, budou relace Planá nad Lužnicí, Soběslav (případně i Olbramovice a Benešov) – České Budějovice. V těchto relacích bude proloženo do hodinového taktu přímé spojení a spojení s přestupem mezi linkami R7 a R11. Snížení nabídky se zásadně dotkne jen těchto relací, jejichž význam není v případě linky R7 nikterak dominantní. Je na zvážení, zda k tomuto hodnocení nedoplnit hodnoty počtu cestujících, kteří denně tyto relace využívají.</p>	<p>Zastavování vlaků Ex ve Veselí nad Lužnicí zvýší kvalitu dopravní nabídky v oblasti, to je objektivní skutečnost. To jak s ní objednatel naloží je jeho volba.</p>	ne
100	MD ČR	<p>V části A.3 Přepavní analýza je na straně 36 u varianty OeEx uvedeno: “<i>Další nabídka zastavení ve Veselí n. L. pak zvýší poptávku jak přímo z Veselí n. L., tak od Jindřichova Hradce. Tento koncept přináší pozitivní efekt i pro zatížení 4. TŽK.</i>” Přidané zastavení sice zlepšuje obsluhu Veselí nad Lužnicí ve vztahu k Praze, ale současně by představovalo narušení provozního a ekonomického modelu dálkové dopravy. Navýšením četnosti zastavení dojde k poklesu přepravených cestujících v rychlíkovém segmentu s dopady do ekonomiky provozu. V případě expresních vlaků by bylo nezbytné posilovat tyto vlaky v úseku Praha – České Budějovice. Tento krok by nutně vedl k rušení nerentabilních rychlíkových spojů a celkovému rozpadu dvousegmentového modelu dopravní obsluhy.</p>	<p>Dopravní nabídka by měla repektovat zejména přepravní poptávku.</p>	ne

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
101	MD ČR	V části A.3 Převravní analýza na straně 37 nesouhlasíme s tvrzením: <i>“Rozdíl v cestovní době mezi Prahou a Českými Budějovicemi je mezi Ex a R cca 10 minut. Expresy tedy mohou být preferovány z důvodu vyššího komfortu, ale nikoliv z důvodu výrazně kratší cestovní doby, odklon části vlaků R, které budou pro cestu Praha – České Budějovice také využívány je i z tohoto důvodu i v této relaci vnímán negativně a dochází ke zpětnému převodu na autobus a IAD.”</i> V GVD 2016/2017 je rozdíl cestovní doby expresního vlaku mezi Prahou a Českými Budějovicemi 22 minut. Rychlíkové spoje budou sice nedále plnit významnou úlohu ve spojení obou sídel, avšak pouze z pozice doplnění nabídky expresních spojů v době, kdy nejsou vedeny. Právě za účelem zajištění dostatečné kapacity pro cestující do Českých Budějovic je nutné, aby tyto vlaky stanicí Veselí nad Lužnicí projely a nebyly zatíženy frekvencí do této stanice. Naopak v okamžiku, kdy je expresní spoj veden, vzniká prostor využít volnou soupravu k přímé obsluze trati č. 226.	Bude opraveno na “Rozdíl v cestovní době mezi Prahou a Českými Budějovicemi bude po realizaci 4. tžk mezi Ex a R cca 10 minut.	ano
102	MD ČR	V části A.3 Převravní analýza na straně 46 nesouhlasíme s tvrzením, že ve variantě Oe se změny v dálkové dopravě negativně dotknou relace Veselí nad Lužnicí – České Budějovice. Řádově několik jednotek minut před spojem linky R7 je veden souběžný spoj linky R11 a tento stav bude nadále zachován. Viz první bod připomínek.	Zastavování vlaků Ex ve Veselí nad Lužnicí zvýší kvalitu dopravní nabídky v oblasti, to je objektivní skutečnost. To jak s ní objednatel naloží je jeho volba.	ne
103	MD ČR	V části A.3 Ekonomické hodnocení na straně 119 nesouhlasíme s tvrzením: <i>“Zároveň však toto přesměrování přináší negativní dopad na cestující na IV. TŽK díky převedení části R vlaků, které nejsou ničím nahrazeny.”</i> Negativní dopady pro cestující v určitých relacích jsou jen v nutnosti přestoupit mezi spoji linek R7 a R11, případně v nutnosti volby jedno ze dvou souběžně vedených spojů. Viz předchozí body.	Bude přeformulováno	ano
104	MD ČR	Veškeré výše uvedené připomínky se rovněž promítají do příslušných kapitol v části A.1 Shrnutí a vyhodnocení.	dle projednání	částečně
105	MD ČR	V části A.2 Dopravní technologie požadujeme na konec kapitoly 4.3.2 doplnit k posuzované variantě s rozpojováním jednotek následující: Variantu s rozpojováním elektrických jednotek MD ČR ve výhledovém stavu při pořízení elektrických jednotek neuvažuje.	Ve zprávě bude upraveno	Ano
106	MD ČR	K přiloženému modelovému GVD pro variantu OeEx konstatujeme, že navrhovaná trasa rychlíku s pobytem 14 minut ve Veselí nad Lužnicí nepředstavuje pro objednatel dálkové dopravy příliš atraktivní řešení. Vedení dálkového vlaku v podobné trase je možné dosáhnout již za stávajícího stavu a navržené řešení představuje pro objednatel dálkové dopravy úsporu především v odstranění nutného přepřahu, avšak bez časové úspory.	Časová poloha vlaku R bude upravena.	Ano
107	MD ČR	V Lomnici nad Lužnicí je navrženo vysunutí zhlaví až za přejezd. Požadujeme potvrdit, že toto řešení je odsouhlaseno příslušnými odbory SŽDC.	Technické řešení stanic bylo projednáno na samostatném jednání.	potvrzeno

<b>TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí</b>				
<b>Číslo</b>	<b>Organizace</b>	<b>Připomínka</b>	<b>Reakce zpracovatele</b>	<b>Zpracujeme</b>
108	MD ČR	Požadujeme prověřit možnost optimalizace návrhu žst. Majdalena. Ve stanici není navrženo křižování vlaků. Pro navrhovaný rozsah se jeví jako dostatečné uspořádání se dvěma staničními kolejemi. Zároveň požadujeme prověření nutnosti a případné odůvodnění navrženého podchodu.	Podchod byl navržen kvůli naplnění požadavků TSI PRM a souvisejících předpisů. Konfigurace ŽST Majdalena vzešla z projednání s odbornými složkami SŽDC. Jedním z důvodů pro toto řešení byla aktivní vlečka Sloupárny Majdalena a předpokládané oživení vlečky Českomoravský štěrk.	<b>vysvětleno</b>
109	MD ČR	Požadujeme prověřit v žst. Suchdol nad Lužnicí viditelnost odjezdového návěstidla pro kol. č. 1 směr České Velenice.	Z pohledu provozu vlaků Nex je rozhodující užitečná délka předjízdny koleje č. 3. Návěstidlo v hlavní koleji může být umístěno na opačné straně koleje, na návěstním krakorci, případně posunuto blíže do stanice. Ve variantách O, Oe a OeEx je navíc uvažováno se zavedením ETCS L2.	<b>vysvětleno</b>
110	JČK / JIKORD	Bez připomínek	bez komentáře	<b>0</b>