

NÁZEV AKCE:	TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Projednání připomínek k 2. dílčímu odevzdání 06/2016
DATUM:	11. srpna 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 2.DO

V úvodu jednání Ing. Mareš (SUDOP PRAHA) přednesl stanovisko zpracovatele k tématickým okruhům připomínek, které jsou významné z pohledu dopracování této TES. Následně byla diskutována pro studii zásadní témata a sice přínosy z převedení vlaků nákladní dopravy z I. TŽK, vliv změny provozního konceptu linky R7 Praha – České Budějovice na výsledky SP IV. TŽK a možné úpravy a změny dosud posuzovaných variant. Poté byly probrány ostatní připomínky ke 2. dílčímu odevzdání TES, resp. návrh zpracovatele na jejich vypořádání. Na závěr jednání se užší okruh přítomných věnoval připomínkám ke konkrétním detailům technického řešení. [Ing. Mareš a Ing. Novák (oba SUDOP PRAHA), Ing. Hartman (SŽDC, O13), Ing. Křemen (SŽDC, O26), Ing. Hlaváč (SŽDC, SSZ) a Ing. Minář (MD ČR, O130)].

Záznam obsahuje pouze nejdůležitější body diskuze k jednotlivým bodům.

V rámci diskuze bylo řečeno následující:

Úvod (Ing. Mareš):

- **Nákladní doprava** – Převedení vlaků Nex z I. TŽK je podpořeno průzkumem mezi nákladními dopravci. Úspora času těchto převedených vlaků vychází ze skutečného zpoždění nákladních vlaků na I. TŽK v období od 1.1.2015 do 31.3.2015, které zpracovatel obdržel od ČD Cargo. Zpracovatel TES nicméně vnímá určitou míru nejistoty v této otázce, a proto bude případné nepřevedení vlaků Nex zhodnoceno v rizikové analýze. Vzhledem k velikosti přínosů z nákladní dopravy v ekonomickém hodnocení může mít výše uvedené zásadní vliv na ekonomické výsledky projektových variant.
- **IV. TŽK** – Jakékoli úpravy SP IV. TŽK (např. provozního konceptu, či ekonomického hodnocení) jsou nad rámec zadání této TES.
- **Konfigurace ŽST** – Kolejové řešení ŽST v jednotlivých variantách (počty kolejí, umístění nástupišť,...) bylo projednáno a odsouhlaseno na jednání 12.5.2016. Případnou změnu řešení proto zpracovatel považuje za vícepráce, které by musely být podloženy úpravou smluvního vztahu.
- **Místa zastavení vlaků kategorie R** – V souladu s posledním vyjádřením objednatele dálkové dopravy (MD ČR) budou ve studii nadále uvažována následující místa zastavení vlaků kategorie R: ŽST Lomnice nad Lužnicí, ŽST Třeboň, zast. Třeboň lázně, ŽST Majdalena, ŽST Suchdol nad Lužnicí, ŽST České Velenice. Jediným otevřeným bodem zůstává realizace zast. Třeboň střed. V případě její realizace budou vlaky kategorie R zastavovat v Třeboni pouze na této nové zastávce. Případnou změnu řešení, která bude vyvolána změnou vyjádření objednatele dálkové dopravy zpracovatel považuje za vícepráce, které by musely být podloženy úpravou smluvního vztahu.



- **Dopravní terminál Třeboň (zast. Třeboň střed)** – Výstavba zast. Třeboň střed a dopravního terminálu v její blízkosti bude do TES zahrnuta v případě, že dopravní terminál získá podporu města Třeboň (zasedání Rady města proběhne 24.8.2016) a v případě, že zpracovatel obdrží od Jihočeského kraje stanovisko, ze kterého bude vyplývat, že v případě realizace dopravního terminálu nebude Jihočeský kraj dále sledovat varianty přeložky silnice II/154 (obchvat Třeboně), jejichž trasa prochází územím mezi železniční tratí a stávajícím autobusovým nádražím, tedy v prostoru uvažovaného dopravního terminálu.
- **Nové varianty** – Posouzení další (nové) projektové varianty je podmíněno opuštěním varianty M. Varianta M by ve studii zůstala nadále dokladována ve stavu rozpracovanosti ke 2. dílčímu odevzdání.

Nákladní doprava:

- **Ing. Veliš (SŽDC, O6)** – Dle názoru SŽDC O6 je předpoklad převedení vlaků Nex z I. TŽK na IV. TŽK a řešenou trať velmi optimistický. A to zejména kvůli horším sklonovým poměrům a částečné jednokolejnosti trasy přes České Velenice. Modernizací tratě Velký Osek – Hradec Králové – Choceň také dojde k částečnému odstranění kapacitních problémů na trase přes Českou Třebovou, i když zůstanou kapacitní omezení v úseku Choceň – Česká Třebová a v železničním uzlu Brno. Dále Ing. Veliš zopakoval požadavek na vyčíslení jízdních dob vlaků Nex na obou uvažovaných trasách přes Českou Třebovou i České Velenice a definování uvažovaných převedených přeprav. Otázal se také, zda existují nějaké plány na modernizaci navazující trati Gmünd – Wien.
- **Ing. Křemen (SŽDC, O26)** – Upozornil, že trasa Velký Osek - Hradec Králové - Choceň však vykazuje horší sklonové parametry než I. TŽK.
- **Ing. Jeřábek (SUDOP PRAHA)** – Jízdní doby na obou uvažovaných trasách jsou přibližně shodné, ale vzhledem ke kapacitním problémům na I. TŽK, které se budou dle předpokladu v dalších 30 letech hodnotícího období dále zvětšovat, dochází již v současné době k průměrnému zpoždění vlaků nákladní dopravy na trase přes Českou Třebovou přibližně o 1:30. Tato hodnota vychází z podkladů od společnosti ČD Cargo z období 1.1.2015 až 31.3.2015 a s přibývajícím zatížením I. TŽK je předpoklad jejího dalšího nárůstu, nicméně zpracovatel TES se rozhodl uvažovat s touto hodnotou, aby tak kompenzoval případné zpoždění na trase přes České Velenice.
- **Ing. Študlar (JČK/JIKORD)** – Návrhy na modernizaci rakouské části bývalé dráhy KFJB existují, včetně rozsáhlejších přeložek trati. Tyto návrhy mají podporu spolkové země Dolní Rakousko. Nicméně případná modernizace trati je plně v kompetenci Spolkového ministerstva dopravy, inovací a technologií Rakouské republiky (BMVIT).
- **Ing. Minář (MD ČR, O130)** – MD ČR oficiální cestou získá informace od BMVIT ohledně plánovaných záměrů na trati Gmünd – Wien.
- **Ing. Plišková (SUDOP PRAHA)** – Navrhla v TES nadále ponechat přínosy z nákladní dopravy v současné podobě s tím, že bude doplněno vyčíslení jízdních dob pro obě uvažované trasy, budou blíže definovány uvažované přepravy, u kterých dojde k převodu na řešenou trať, a v rizikové analýze bude zahrnuto případné nepřevedení vlaků Nex z I. TŽK.



- **Ing. Veliš (SŽDC, O6)** – Souhlasil s navrženým řešením, ale zopakoval, že SŽDC O6 trvá na názoru, že jsou přínosy z nákladní dopravy uvažovány velmi optimisticky, a upozornil na možné problémy při případném projednávání navazující SP, či ZP s JASPERS.

DOMLUVENO: Přínosy z nákladní dopravy budou ve studii ponechány ve stávající podobě s tím, že bude doplněno vyčíslení jízdních dob pro obě uvažované trasy (přes Českou Třebovou a České Velenice), budou blíže definovány uvažované přepravy, u kterých dojde k převodu na řešenou trať, a v rizikové analýze bude zahrnuto případné nepřevedení vlaků Nex z I. TŽK.

Vliv na SP IV. TŽK a nové varianty

- **Ing. Plišková (SUDOP PRAHA)** – Přepočít ekonomického hodnocení IV. TŽK je nad rámec zadání TES a měl by být řešen v rámci aktualizace SP IV. TŽK.
- **Ing. Veliš (SŽDC, O6)** – Úpravy provozního konceptu navržené v TES mohou mít negativní vliv na IV. TŽK. Je naprosto zásadní, aby TES neohrozila ekonomickou efektivitu variant v SP IV. TŽK.
- **Ing. Křemen (SŽDC, O26)** – Jednou z možností jak prověřit, vyhnout se, resp. omezit, či úplně eliminovat negativní vliv řešení TES na SP IV. TŽK je dopracování varianty OeEx včetně ekonomického hodnocení (vazba Os České Velenice – Veselí nad Lužnicí na Ex České Budějovice - Praha ve Veselí nad Lužnicí) a opuštění varianty M. Druhou možností je provoz vlaků linky R7 České Budějovice – Praha dvěma spojenými jednotkami s jejich dělením, resp. spojováním, v ŽST Veselí nad Lužnicí. Případné zvýšení rychlosti nad 120 km/h (ve stávající stopě) pak může být při kladných výsledcích EH prověřeno v dalším stupni projektové dokumentace.
- **Ing. Minář (MD ČR, O130)** – MD ČR odmítalo opuštění varianty M, protože se jedná o variantu s druhým nejlepším výsledkem ekonomického hodnocení, nicméně si uvědomuje problematickou průchodnost trasy s mnoha přeložkami územím CHKO Třeboňsko. Jelikož ostatní hodnotitelé opuštění varianty M připouští, MDČR akceptuje další nesledování varianty M a její nahrazení dopracováním varianty OeEx. Problematika provozu vlaků linky R7 České Budějovice – Praha dvěma spojenými jednotkami s jejich dělením, resp. spojováním, v ŽST Veselí nad Lužnicí je v kompetenci MD ČR, O190. O stanovisko bude zažádáno.

DOMLUVENO: K problematice vlivu TES na SP IV. TŽK bude svoláno další jednání. Jako podklad na toto jednání zpracovatel připraví podrobnější zhodnocení vlivu nového dopravního konceptu z pohledu přepravní prognózy (změny relačních proudů).

DOMLUVENO: V TES budou dále sledovány pouze varianty R, O, Oe a OeEx. Varianta R – z pohledu technického řešení zůstanou doloženy varianty R1 a R2, ale vzhledem k minimálním rozdílům mezi těmito variantami bude ekonomicky hodnocena pouze investičně mírně náročnější varianta R2. Varianta O zůstává beze změny. Varianta Oe, v závislosti na stanovisku MD ČR O190 k provozu linky R7 (spojování jednotek), zůstane buď ve stávající podobě, nebo bude upraven provozní koncept. Varianta OeEx (vazba Os na Ex ve variantě Oe) bude dopracována včetně ekonomického hodnocení. Varianta M nebude dále sledována, v TES zůstane doložena ve stávajícím stavu rozpracovanosti ke 2. dílčímu odevzdání.



Ostatní připomínky

- **Ing. Hlaváč (SŽDC, SSZ)** – V souvislosti s převodem nádraží z ČD na SŽDC bude nutné oslovit nově vzniklý Odbor správy osobních nádraží (O28), konkrétně jeho organizační jednotku SON Plzeň. Ing. Hlaváč poskytne zpracovateli kontakt, koho v souvislosti s TES oslovit.
- **Přepravní průzkum** – Ing. Sekyra (SŽDC, OŘ Plzeň) se podívoval nízké návratnosti dotazníků. Ing. Plišková (SUDOP PRAHA) vysvětlila, že průzkum byl prováděn standardně jako v jiných studiích a že i tím, že dopravci na průzkum nereagují, vyjadřují svůj názor na význam tratě. Opakovaný průzkum za strany zpracovatele by pravděpodobně nepřinesl jiné výsledky a bylo by proto vhodné, aby v případě požadavku na další průzkum oslovilo dopravce přímo SŽDC nebo MD ČR.
- **Ing. Volavka (SŽDC, OŘ Plzeň)** – V rámci aktuálně připravované stavby GSM-R České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště bude vybudována BTS také v Nové Vsi nad Lužnicí. (pozn. zpracovatele: Bude zohledněno v TES.)
- **Technické řešení** – Byly projednány všechny připomínky SŽDC O13. Dle výsledků projednání zpracovatel TES upravil vypořádání připomínek (viz příloha).

Závěr

- Bylo projednáno vypořádání připomínek ke 2. dílčímu odevzdání. Akceptované připomínky budou zapracovány ve 3. dílčím odevzdání TES 09/2016 způsobem uvedeným ve „Vypořádání připomínek ke 2.DO“.
- Zpracovatel TES deklaroval, že jakékoli úpravy SP IV. TŽK (např. provozního konceptu, či ekonomického hodnocení) jsou nad rámec zadání této TES.
- Kolejové řešení ŽST v jednotlivých variantách (počty kolejí, romístění nástupišť,...) bylo projednáno a odsouhlaseno na jednání 12.5.2016. Případnou změnu řešení proto zpracovatel považuje za vícepráce, které by musely být podloženy úpravou smluvního vztahu.
- V TES budou nadále uvažována následující místa zastavení vlaků kategorie R: ŽST Lomnice nad Lužnicí, ŽST Třeboň, zast. Třeboň lázně, ŽST Majdalena, ŽST Suchdol nad Lužnicí, ŽST České Velenice. Jediným otevřeným bodem zůstává realizace zast. Třeboň střed. V případě její realizace budou vlaky kategorie R zastavovat v Třeboni pouze na této nové zastávce. Případnou změnu řešení, která bude vyvolána změnou vyjádření objednatele dálkové dopravy zpracovatel považuje za vícepráce, které by musely být podloženy úpravou smluvního vztahu.
- Výstavba zast. Třeboň střed a dopravního terminálu v její blízkosti bude do TES zahrnuta v případě, že dopravní terminál získá podporu města Třeboň a v případě, že zpracovatel obdrží od Jihočeského kraje stanovisko, ze kterého bude vyplývat, že v případě realizace dopravního terminálu nebude Jihočeský kraj dále sledovat varianty přeložky silnice II/154 (obchvat Třeboně), jejichž trasa prochází územím mezi železniční tratí a stávajícím autobusovým nádražím, tedy v prostoru uvažovaného dopravního terminálu.
- Přínosy z nákladní dopravy budou ve studii ponechány ve stávající podobě s tím, že bude doplněno vyčíslení jízdních dob pro obě uvažované trasy (přes Českou Třebovou a České Velenice), budou



blíže definovány uvažované přepravy, u kterých dojde k převodu na řešenou trať, a v rizikové analýze bude zahrnuto případné nepřevedení vlaků Nex z I. TŽK.

- K problematice vlivu TES na SP IV. TŽK bude svoláno další jednání. Jako podklad na toto jednání zpracovatel připraví podrobnější zhodnocení vlivu nového dopravního konceptu z pohledu přepravní prognózy (změny relačních proudů).
- V TES budou dále sledovány pouze varianty R, O, Oe a OeEx. Varianta R – z pohledu technického řešení zůstanou doloženy varianty R1 a R2, ale vzhledem k minimálním rozdílům mezi těmito variantami bude ekonomicky hodnocena pouze investičně mírně náročnější varianta R2. Varianta O zůstává beze změny. Varianta Oe, v závislosti na stanovisku MD ČR O190 k provozu linky R7 (spojování jednotek), zůstane buď ve stávající podobě, nebo bude upraven provozní koncept. Varianta OeEx (vazba Os na Ex ve variantě Oe) bude dopracována včetně ekonomického hodnocení. Varianta M nebude dále sledována, v TES zůstane doložena ve stávajícím stavu zpracovanosti ke 2. dílčímu odevzdání.



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí Projednání připomínek k 2. dílčímu odevzdání
DATUM	11.8.2016, 9:00
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 a.s.	267 044 174 matej.mares@sudop.cz	Mareš
PAVEL JHABEZ	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 181 pavel.jhabez@sudop.cz	Jhabez
ZDENĚK MELZER	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 181 zdenek.melzer@sudop.cz	Melzer
MARLETA ROZMIKOVÁ	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 173 marleta.rozmiikova@sudop.cz	Rozmíková
JAN NOVÁK	SUDOP PRAHA a.s.	267 044 159 jan.novak@sudop.cz	Novák
IVAN ŠTUDLAR	JTK/JIKARD	602 337 457 studlar@kraj-jihocesky.cz	Študlar
Jan Křemen	SŽDC, 026	602 162 740 kremen@sfdc.cz	Křemen
Jaroslav Volavka	SŽDC, OŘ Píseň	724 003 880 volavka.j@sfdc.cz	Volavka
Jan Sekyra	SŽDC, s.o.j. OŘ Plzeň	sekyra@sfdc.cz 724 023 054	Sekyra
ZDENĚK ZNAMEVA	SŽDC, OŘ SBDH Píseň	znameny@sfdc.cz 724 9910 99	Znameva
VLADIMÍR ŘÍHA	SŽDC OŘ Píseň, OT ČB	riha@sfdc.cz 9715 44462	Říha
Vojtěch Jelínek	SŽDC, 014	972 244 572 jelinek@sfdc.cz	Jelínek
RADIM KLUSÁČEK	SŽDC 026	972 235 820 KLUSACEK@SZDC.CZ	Klusáček
TOMÁŠ HARTMAN	SŽDC 013	972 244 462 HARTMAN@SZDC.CZ	Hartman

2

Připomínky k TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí,

2. dílčí odevzdání 06/2016

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	<p>Zcela zásadní z pohledu přípravy a realizace námi zajišťovaných staveb je podmínka, aby tato TES neohrozila efektivitu modernizace IV. TŽK podle zatím poslední Aktualizace SP IV. TŽK z roku 2012. TES oproti ASP IV. TŽK 2012 mění model obsluhy v úseku Veselí n. L. - České Budějovice tím, že ve variantách Oe a M přesměrovává polovinu vlaků R Praha - Tábor - Veselí n. L. - České Budějovice na směr Praha - Tábor - Veselí n. L. - České Velenice. Z dokladové části vyplývá, že MD 0190 s touto změnou souhlasí. To sice výrazně zkracuje přepravní časy v relacích typu Praha - Třeboň, Tábor - Třeboň apod., ale na druhou stranu to znamená prodloužení (vnímané) cestovní doby v relacích např. Soběslav - České Budějovice, ale i Benešov u P. (a přechod) - České Budějovice, kde by bylo přímé spojení jen v intervalu 120 minut. Rovněž hlavní přípojová skupina vTáboře je směřována k rychlíkům vX:00. TES připouští (např. A.3, kap. 1.2.13.1) existenci tohoto negativního dopadu na přepravní vztahy po IV. TŽK, ale nevyčísluje jej. Z části A.3, obrázku 1.23 je patrné, že rozdíl mezi počty cestujících v úseku České Budějovice - Veselí n. L. při přesměrování jen tří rychlíků a při přesměrování poloviny rychlíků činí téměř 500 osob denně, což je nezanedbatelných více než 10 % předpokládaného počtu cestujících po modernizaci IV. TŽK. Přímé porovnání obou modelů provozu R na přepravní vztahy a na CBA ale v dokumentaci chybí.</p> <p>Je nezbytné do TES doplnit zhodnocení dopadů převedení rychlíků na ekonomickou efektivitu IV. TŽK, tedy zejména změny v počtech cestujících v jednotlivých úsecích a ekonomickou analýzu celého koridoru. Pokud by dopad byl negativní, hrozilo by zpochybnění financovatelnosti a realizovatelnosti zbylých připravovaných staveb v úsecích Nemanice - Dynín, Soběslav - Doubí a Soudoměřice - Votice. Takový stav by byl naprosto nepřijatelný a projekt, který by takový stav mohl vyvolat, nelze připustit do další přípravy a k realizaci.</p> <p>V této souvislosti upozorňujeme na nízké využití rychlíků na řešené trati (A.3, kap. 1.2.13.6) s předpokládanou průměrnou obsazeností dvěstěmetrové soupravy 45 osob.</p> <p>V ekonomickém hodnocení A.3 kap. 2.3.1.1 není jasné, jak a zda jsou započítány dopady z trati České Budějovice - Praha, v tab. 2.24 by zřejmě měla být pro var. Oe úspora z části R České Budějovice - Veselí n. L. a z posilových Os, naopak náklad na nové R České Velenice - Veselí n. L. (vyčíslit osobní dopravu a jednotlivé její dílčí přínosy samostatně).</p>	<p>Negativa na provoz na 4. TŽK jsou v dokumentaci zmíněny v kap 1.2.13.4. Dále jsou patrné při porovnání s dopravním konceptem OeEx (kap 1.2.13.5) jehož hlavní předností jak pro 4. TŽK tak pro řešenou trať je že vlaky Ex zastavují ve Veselí n. L.</p> <p>Do studie bude doplněno vyčíslení negativních dopadů na 4. TŽK z přepravního hlediska (tedy hodnoty poklesu cestujících a v jakých relacích k tomu došlo).</p> <p>Provozní náklady vlaků budou prověřeny a případně upraveny.</p>	ČÁSTEČNĚ	
2	<p>Přepravní prognóza je opravdu velmi optimistická, předpokládá nárůst přepravených cestujících z dnešních cca 520 - 360 (dle úseku) osob denně na 1150 - 550 BP.-resp. 1550 - 750 ve variantě Oe. Z doložených podkladů nelze posoudit relevantnost těchto předpokladů přepravní prognózy a žádáme o podrobnější informace o modelu a vstupních předpokladech prognózy, zejména pro předpoklady převedené dopravy z IAD. Bez</p>	<p>Růst dopravy mezi výchozím rokem a rokem prognózy je i ve variantě bez projektu opravdu významný. Důvodem je růst mobility obyvatel, růst přeshraničních cest, a zkvalitnění dopravní infrastruktury (4. TŽK, D3). Důvodem</p>	ANO	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	podrobnějších informací nelze uvedené hodnoty přepravených cestujících chápat jako věrohodné.	není počet obyvatel, který bude v oblasti stagnovat až mírně klesat. Tito hybatelé a jejich výhledové trendy budou doplněny do studie. Vysoká převedená doprava z IAD je způsobena vysokým podílem IAD na modal splitu (83%), tedy i při dílčím zkvalitnění železnice dojde k přesunu z IAD jelikož je „odkud brát“. Jedná se o standardní (možná optimistickou) vlastnost logitového modelu, kterým byl modal split hodnocen. V tomto smyslu bude doplněno do studie.		
3	<p>TES předpokládá ve variantách s elektrizací převedení denně dvou nákladních vlaků Praha - Břeclav - Wien na trať Praha - Veselí n. L. - Třeboň - České Velenice - Wien (A.3, kap. 1.3.6). Domníváme se, že tento předpoklad je ryze spekulativní a nereálný, a to z těchto důvodů:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dopravci preferují trať Praha - Břeclav - Wien dlouhou 404 km především z toho důvodu, že jde o plně dvukolejnou trať. Tento důvod například byl uveden významným operátorem KD při zpracování SP Plzeň - Domažlice a je i patrný při porovnání výkonů na různých souběžných tratích. Trať přes Třeboň má sice kratší délku 349 km, ale i po modernizaci IV. TŽK bude v podstatné části (Veselí n. L. - Absdorf-Hippersdorf, 55+120 km, tedy 50 % délky) jednokolejná. To má negativní vliv jak na spolehlivost dopravy vlivem výluk, negativně se projevují i křižování (energetické ztráty při zastavení, časové ztráty při zastavení). - Dopravci preferují trať Praha - Česká Třebová - Wien také z toho důvodu, že jde o trať sklonově nejpříznivější. Jde nejen o maximální sklony, kde oboustranné stoupání u České Třebové nepřekračuje 7-8 ‰, zatímco na IV. TŽK budou po modernizaci dlouhé úseky se sklonem až 12,5 ‰, což má zásadní vliv na normativy hmotnosti vlaku přepraveného jednou lokomotivou. Podstatný je také počet překonávaných relevantních rozvodí, jedno u České Třebové oproti nejméně čtyřem na trati přes Třeboň a s tím související spotřeba trakční energie. - Lze souhlasit, že trať přes Tábor může sloužit jako záložní trasa v případě komplikací na I. TŽK. Tomuto účelu ovšem může sloužit již nyní, protože přes jižní Čechy a Gmünd je k dispozici plně elektrifikovaná trať Praha - České Budějovice - Wien s délkou jen o 34 km delší (349 vs. 383 km), než přes Třeboň. Ani po trati Praha - České Budějovice - Wien ale žádná dálková nákladní doprava není vedena, v úseku České Budějovice - Gmund je denně veden jediný pár mezistátních nákladních vlaků. - Efekt z kratší délky trati Praha - Třeboň - Wien proti spojení přes Břeclav se zcela ztrácí pro přepravy z oblasti severních Čech nebo ze SRN, odkud umožní trať přes Nymburk 	<p>Při převodu železničních tras do hodnoceného prostoru zpracovatel vychází z odpovědí renomovaných dopravců.</p> <p>Případné nepřevedení tohoto rozsahu nákladní dopravy bude vyhodnoceno v rámci rizikové analýzy.</p> <p>Zpracovatel obdržel od ČD Cargo vygenerovaná zpoždění nákladních vlaků na I.TŽK za období 1.1.2015-31.3.2015. Průměrné zpoždění dosahuje 1,5 hodiny.</p> <p>CO2 je počítána na základě ujeté vzdálenosti, sklonové poměry nedokáže zohlednit.</p>	Projednáno	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>zcela srovnatelné vzdálenosti (z Ústí n. L. přes Nymburk - Břeclav 472 km plně dvoukolejně, přes Třeboň 456 km cca 39 % jednokolejně, přes České Budějovice 490 km cca 39 % jednokolejně (vždy uvažováno s cílovým stavem po modernizaci IV. TŽK ve schválené variantě MIN); v případě trati přes Gmund navíc s kapacitně problematickým průjezdem uzlem Praha). Pro přepravy z Prahy zároveň platí, že zdejší nejvýznamnější přepravce (METRANS) má další terminál KD v České Třebové, zatímco na trati přes Třeboň žádný terminál KD není a nechystá se; je pak otázkou, zda vůbec existují přepravní vztahy, kterých by se už tak teoretická úspora přepravní vzdálenosti mohla týkat.</p> <p>Domníváme se, že komentář respondenta průzkumu nákladní dopravy „modernizaci, ale při spolupráci s OBB na napojení na dunajský koridor přímo a nikoliv přes Vídeň“ je zcela výstižný, a to při vědomí nereálnosti stavby nové trati na jih od Gmundu na rakouské straně.</p> <p>Pro uvažovaný pár nákladních vlaků ve variantách Oe a M dále v ekonomickém hodnocení A.3:</p> <p>v kap. 2.3.1.1 bez rozdělení nákladů z osobní a nákladní dopravy není sestava srozumitelná.</p> <p>- v kap. 2.3.3 tab. 2.29 není uvedeno, s jakou úsporou cestovní doby nákladního vlaku Praha - Wien, tedy s jakým cestovními dobami přes Břeclav a přes Třeboň se uvažuje. Jak uvádíme výše, nedomníváme se, že by k časové úspoře mohlo v reálném provozu dojít. Dále připomínáme, že evropští hodnotitelé neakceptují úspory času z nákladní dopravy v malých hodnotách zejména pro jiné než termínované přepravy.</p> <p>v kap. 2.3.4 tab. 2.33 a 2.34 není jasné, jaká byla stanovena úspora C02e z nákladní dopravy, zejména ve vztahu k výše uvedeným délkovým a sklonovým poměrům na obou tratích.</p>			
4	<p>Obecně lze konstatovat, že investice ve výši 5,2 mld. Kč do trati s minimálním zatížením v nákladní dopravě a slabým (na úrovni kolem 1000 osob denně) v osobní dopravě se jeví jako velmi problematická. Protože investiční náklady signalizují, že půjde o jeden nebo více velkých projektů, upozorňujeme v této souvislosti na stanovisko iniciativy JASPERS z června 2016 k obdobnému projektu SP „Elektrifikace a zvýšení kapacity tratě Olomouc - Šumperk“, ve kterém nám sdělili obavy z možnosti financovat z evropských zdrojů modernizační a elektrizační projekt v úseku Uničov - Šumperk, který má srovnatelně nízké</p>	Konstatování	---	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	využití, jako je trať řešená v této TES.			
5	Zcela chybí riziková analýza kvantitativní a kvalitativní. Analýza citlivosti je nedostatečná.	Riziková analýza nebyla v této části, v souladu se zadáním, zpracována, bude součástí až dalšího odevzdání.	---	
6	<p>K části investiční náklady předkládáme následující připomínky:</p> <p>U investičních podúseků je nutné doplnit staničení „od“, „do“. U podúseků „demolice“ a „ostatní“ postačí staničení celého investičního úseku. V některých žst. chybí označení podúseků „demolice“.</p> <p>Chybí slovní komentář k úpravě koeficientů a individuální kalkulaci. Nutné doplnit.</p> <p>U Nové Vsi nad Lužnicí (varianty Oe, M) chybí propočet k alternativní variantě. Žádáme nacenění dle dražší varianty.</p> <p>Chybí nacenění zastřešení nástupišť a přístřešků v žst. Nová Ves nad Lužnicí a Lomnice nad Lužnicí.</p>	<p>Staničení – Uvádět staničení u všech podúseků má význam v případě, že se jedná o podúseky na sebe navazující (sériové), v případě paralelních podúseků (např. staniční koleje) se jedná o údaj duplicitní, který by mohl naopak vyvolat nejasnosti. U podúseků „ostatní“ a „demolice“ staničení také postrádá význam. Označení podúseků bude doplněno.</p> <p>Komentář k úpravě koeficientů je uveden v části A.2, kapitola 1.5.3 Mosty a propustky. Individuální kalkulace v profesi mosty, propustky a zdi obsahuje náklady na propustky, viz část A.2, příloha 1.2 Tabulka propustků. Komentář bude doplněn</p> <p>Alternativní řešení Nové Vsi nad Lužnicí odmítá SŽDC O12, jedná se pouze o doložení podoby stanice v případě křižování a zastavování rychlíků.</p> <p>ŽST Nová Ves n/L neobsahuje zastřešení ani přístřešky, nacenění přístřešků v Lomnici n/L bude doplněno.</p>	<p>Částečně</p> <p>Částečně</p> <p>Ne</p> <p>Částečně</p>	
SŽDC OZŘP (O12)				
7	<p>A.2 Technické řešení a dopravní technologie, 4.3 Rozsah dopravy – výhledový stav, 4.3.2 Varianty s elektrizací (Oe, M)</p> <p>V textu je uvedeno, že vlaky R budou složené ze sedmi vozů, to odpovídá délce soupravy 185 metrů. Uvedená lokomotiva řady 380 má délku 18 m. Délka vlaku proto bude 203 metrů. Nástupiště navrhované délky 200 metrů vlakům dlouhým 203 nevyhoví. Délka nástupiště má být navržena v souladu s ČSN 73 4959 pro délku nejdelšího vlaku pro přepravu osob, uvažovat je nutné také s rezervou na nepřesnost zastavení. Pro</p>	<p>Souprava složená ze sedmi vozů byla uvažována pro dynamické výpočty. Pravidelně bude řazeno pravděpodobně 5 – 6 vozů. V textu bude upraveno komentářem. Délka nástupiště 200m vzešla z požadavku objednatele dálkové dopravy (MD ČR).</p>	Ano	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	sedmivozový rychlík je nutné zřídit nástupní hranu délky 220 metrů.			
8	ŽST Nová Ves u Českých Velenic – alternativní řešení s dvojicí nástupních hran nesplní požadavek na 3 dopravní koleje. Dále nesledovat.	konstatování	---	
9	B. Výkresová část – ŽST Majdalena. Ve variantách R2, O, Oe, M je navržen podchod s rampami, které jsou navrženy z pohledu přístupu cestujících na jednostranné ostrovní nástupiště nevhodně, docházková vzdálenost není použitím podchodu zkrácena. Navrhujeme situovat podchod před výpravní budovu, zřídit zde schodiště a bezbariérový přístup (rampu/přístupový chodník) konstruovat jako lomený – řešení dle dopravního schéma v části A (obě části dokumentace je nezbytné sjednotit). Ve variantě R1 není příliš vhodně zapojena vlečka Českomoravský štěrk, a.s. do kusé manipulační koleje č. 4. V případě avizovaného obnovení nakládky na vlečce a manipulací s větším počtem vozů je výhodnější řešení dle variant R2, O, Oe, M. Vlečka by ve variantě R1 měla být zapojena přímo do koleje č. 2.	V prostoru před výpravní budovou se nachází zastávka/obrátiště autobusu. Umístění podchodu a výstupů z něj bude upřesněno v dalším stupni dokumentace. Obě části dokumentace budou sjednoceny. Zapojení vlečky bude upraveno.	Částečně Ano	
10	B. Výkresová část - ŽST Třeboň. Přílohu č. 3.4.1 nepovažujeme za alternativní řešení pro varianty Oe, M. V případě mimořádností v dopravě nelze vlaky kategorie R ve stanici odbavit současně. Dále nesledovat.	konstatování	---	
11	V rámci zpracování studie je nutné doložit souhlasné vyjádření majitele vlečky „Stasek“, odbočující z celostátní dráhy v ŽST Suchdol nad Lužnicí, s jejím navrhovaným rušením. S vlastníky musí být odsouhlasena i změna napojení dotčených vleček v ostatních řešených stanicích.	Zpracovatel TES majitele vlečky oslovil a získal ústní souhlasné stanovisko a příslib zaslání písemného vyjádření. Bude doloženo vyjádření z roku 2012.	---	
SŽDC OTH (O13)				
12	Obecně musí být popis rychlostí uveden s oběma rychlostními profily V a V130, tedy základní rychlostní profil s maximálním nedostatkem převýšení do 100 mm a s nedostatkem převýšení do 130 mm. Rychlostní profil V130 mohou využívat pouze určené typy vozidel.	Bereme na vědomí	ano	
13	Situace 1:10 000 Pokud slouží situace i prezentování úprav GPK, je nutné popisy oblouků doplnit i hodnotami nedostatku převýšení.	Bude doplněno	Ano	
14	Příloha 2.1: Popis rychlosti 120 km/h v oblouku přes žst. Nová Ves nad Lužnicí neodpovídá parametrům rychlostníků na situaci a ani příloze 3.1.2.	Bude opraveno	Ano	
15	V km 13,5-14,1 je pro variantu M překročena maximální hodnota nedostatku převýšení. Je nutné upravit poloměr nebo snížit rychlost.	Bude upraveno	Ano	
16	V km 46,2-46,7 opravte poloměry oblouků 950 m a 780 m, tak aby bylo možné odstranit propad rychlosti na 110 km/h. Oblouk R=780 m má délku pouze 77m.	Bude prověřeno, ale stále zůstane snížení rychlosti v km 45,120 – 45,550	---	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
17	V km 51,7-52,1 doporučujeme pro varianty O, Oe zvětšit poloměr oblouku min. na 750 m a srovnat rychlosti $V=V_{130}=120$ km/h.	Bude prověřeno	---	
18	<p>Situace stanic a zastávek Nová Ves n.L. – var R1, R2, O, Oe, M V oblouku v km 5,7-6,0 doporučujeme vložit alespoň minimální převýšení 20 – 30 mm. Přínosem by mohlo být, kromě snížení namáhání výhybky č. 1 i zvýšení traťové rychlosti na 100 km/h.</p> <p>Požadujeme využití standardních hodnot náhlého nedostatku převýšení dle ČSN 736360-1 tab. 2. Poloměry směrových oblouků $R=2500$ m nahraďte $R_{min}=4300$ m. Pak lze navázat oblouk do traťového úseku přímo na výměnový styk výh. č. 7. Požadujeme výhybku č. 6 navrhnout jako jednoduchou a změnu směru koleje č. 1 provést mimo výhybku č. 6.</p>	Řešení bude upraveno	---	
19	<p>Nová Ves n.L. – var. Oe, M - alternativa V oblouku v km 5,7-6,0 doporučujeme vložit alespoň minimální převýšení 20 – 30 mm, viz předchozí přípomínka k var. R1.</p>	S alternativním řešením nesouhlasí SŽDC O12, nebude dále sledováno.	---	
20	<p>Suchdol nad Lužnicí Bylo by vhodné doplnit paralelní přístupový chodník ke schodišti u nástupiště č. 1 pro lepší přístupnost lokality kolem ulice Lužnická jako náhrada za přejezd v km 16,768, nebo prohození orientace chodníku a schodiště. Toto řešení by znamenalo odsunutí souběžné komunikace dále od koleje</p>	Bude upraveno	Ano	
21	<p>Majdalena – var. R1 Požadujeme využití standardních hodnot náhlého nedostatku převýšení dle ČSN 736360-1 tab. 2. Poloměry směrových oblouků $R=1500$ m a $R=2000$ m nahraďte v hlavní koleji $R_{min}=2500$ m. Alternativně je možné doplnit krajní přechodnice a mezipřímou v km 22,350 nahradit bodem obratu přechodnic.</p> <p>Výhybku č. 1 zkuste změnit na tvar 1:11-300.</p> <p>Výhybku č. 2 odsuňte od výh. č. 1 k přejezdu, tak aby zde bylo možné vložit krátké výhybkové pražce za výhybkou č. 1, tj. minimálně 7,8 m mezi výhybkami. Navržené umístění je nereálné.</p> <p>Doporučujeme přemístit přechod na nástupiště u koleje č. 1 na druhou stranu nástupiště. V nyní navržené poloze je zbytečně prodlužována docházková vzdálenost. Případně proveďte možnost zvětšení osově vzdálenosti kolejí č. 1 a 2 pro situování přístupu na nástupiště č. 2 do jeho střední části.</p>	<p>Řešení bude upraveno</p> <p>Centrální přechod zůstane ve stávající poloze</p> <p>Dle zadání SP je centrální přechod zabezpečen.</p>	<p>Ano</p> <p>Projednáno</p> <p>---</p>	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	Centrální přechod může být veden pouze přes kolej do rychlosti 50 km/h, resp. rychlost 50 km/h musí být zajištěny rozhledové poměry pro rychlost 50 km/h. Řešení je nutné upravit, nebo vysvětlit jak bude provedeno návěstění pro splnění tohoto požadavku. V koleji č. 2 je rychlost 80/60 km/h.			
22	Majdalena – var. R2, O, Oe, M Proveďte, zda vlečku Českomoravský štěrk a.s. zapojenou nově do hlavní koleje č. 1 nebude nutné zabezpečit odvratnou výhybkou. Doporučujeme situovat přístup do podchodu a podchod na jižní straně od výpravní budovy a výstup z podchodu situovat ve střední části nástupiště č. 2.	Bude prověřeno Přesné umístění podchodu a výstupů z něj bude řešeno v dalším stupni dokumentace.	---	
23	Třeboň – var. R1, R2, O, (Oe, M) Výhybku č. 8 odsuňte od výh. č. 9 od přejezdu, tak aby zde bylo možné vložit krátké výhybkové pražce; mezi výhybkami musí být minimálně 7,8 m.	Bude upraveno	Ano	
24	Třeboň – var. Oe, M Přechodnice v koleji č. 4 za výhybkou č. 2 je umístěná v opačném smyslu. Požadujeme změnu řešení. Pokud je v km 34,257 ZO, měla by být výhybka č. 6 transformovaná. Požadujeme řešení s jednoduchou výhybkou a úpravou geometrie. V případě zrušení vlečky je jednoduchá výhybka použitelná bez úprav i jinde. Dle schémat části A.2 v příloze 1.5 není ve stanici výhybka č. 5 a odvratná kolej z vlečky. Dejte obě přílohy do souladu.	Řešení bude upraveno Zapojení vlečky bude ponecháno dle návrhu Bude upraveno	Ano Projednáno Ano	
25	Lomnice nad Lužnicí Výhybku č. 1 vysuňte dál od přejezdu, při navrženém umístění nelze zřídit a řádně opřít panely přejezdové konstrukce mezi obě koleje. Dojde tím i ke zkrácení přístupů na nástupiště.	Bude upraveno	Ano	
26	Zast. Suchdol nad Lužnicí Umístění přechodnice a začátku přejezdu je nevhodné a nemá být nově navrhováno. Doporučujeme přes přejezd vést oblouk velkého poloměru bez převýšení (Imax do 40 mm) a změnit směrník navazující mezipřímé v místě stávající zastávky.	Bude upraveno	Ano	
27	Zast Třeboň střed – alt. V případě zřízení zastávky Třeboň střed navrhnete snížení převýšení koleje u nástupiště s využitím limitní hodnoty nedostatku převýšení. Bylo by vhodné doplnit navazující chodník směrem k městu (ul. Klofáčova a Jiráskova) u silničního nadjezdu a dále doplnit návaznosti na další infrastrukturu a pozemky	V případě zřízení zastávky Třeboň střed budou parametry oblouku upraveny. V rámci jednání s městem Třeboň byl koncept dopravního terminálu přepracován.	Ano ---	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	(autobusové nádrží, katastrální mapa apod.). Ze situace není jasné, proč by mělo k přesunu místa zastavení dojít.			
28	Přeložky tratí v km 35,1 – 36,3 a 37,2-38,4 Přeložky je nutné zakreslit celé od začátku do konce, tj. mezi místa napojení na stávající těleso. Bez tohoto ji nelze objektivně posoudit.	Bude doplněno	Ano	
29	Pasporty V pasportu č. přílohy 4.2 je uveden propad rychlosti na 70 km/h, ačkoli dle situace var. R1 i R2 je zde rychlost 100 km/h.	Jedná se o propad rychlosti ve var. R1 severně od mostu přes zlatou stoku (stávající stav).	---	
SŽDC OAE (O14)				
30	Zabezpečovací zařízení V případě železničního zabezpečovacího zařízení obsahuje stávající verze TES oproti 1. dílčímu odevzdání pouze jinak uspořádané avšak obsahově téměř totožné texty. Jedná se tedy o zřízení nových SZZ a TZZ 3. kategorie v úseku Nová Ves (včetně) - Lomnice nad Lužnicí (včetně) s úpravami navazujících úseků, DOZ a velmi stručný (nepřesný) záměr řešení PZ. Předložený technický návrh tak v zabezpečovacím zařízení nijak neuvádí např. nezbytnou interoperabilitu celého systému (subsystémů), prostředky pro zjišťování volnosti (podle variant) atd. Doporučujeme proto výchozí téže dále precizovat a doplnit.	Text bude doplněn a upraven.	ano	
31	A. Textová zpráva Zkratky - Není zřejmý důvod, proč jsou v TES zavedeny dvě zkratky pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ/DOZZ).	Bude upraveno	Ano	
32	A.2 Technické řešení a dopravní technologie str. 29 V úvodním přehledu dopraven a mezistaničních úseků 1.5.9 <ul style="list-style-type: none"> opravte chybu - 2x uvedena Nová Ves nad Lužnicí, Lomnice nad Lužnicí chybí; upřesněte, že v případě SZZ se bude jednat o plnohodnotná ES. Dále je zde použita příliš volná formulace „Vybraná PZZ budou rekonstruována.“, z níž není možno určit kritérium výběru (resp. o které přejezdy by se mělo jednat). Poslední větu výchozí varianty R1 „Nerekonstruovaná PZZ odpovídají návrhu nového zabezpečovacího zařízení včetně diagnostiky a DOZ.“ upravte - ve stávajícím znění nemá smysl ani význam pro návrh technického řešení. Vhodnější by bylo uvést odkaz na přílohu 1.3 Přejezdy.	Text bude doplněn a upraven.	ano	
33	Příloha 1.3 Přejezdy Správnost obsahu doporučujeme v případě potřeby konzultovat s místně příslušným správcem, protože ze strany O14 jej není možno objektivně posoudit. Upozorňujeme, že opakovaně navrhované zrušení přejezdu bez náhrady (případně zrušení s objízdou trasou) nemusí být projednatelné a realizovatelné; s tím souvisí možná rizika pozdějšího růstu nákladu na zajištění přijatelného technického řešení.	Případná neprojednatelnost rušení přejezdů bude zahrnuta v rizikové analýze.	Ano	
34	Sdělovací zařízení	Text bude upřesněn.	ano	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	Požadujeme doplnit, že ve všech variantách bude zajištěno propojení DOK v celém úseku České Velenice - Veselí nad Lužnicí.			
35	Elektrotechnika a energetika V definici projektových variant není u silnoproudých zařízení zmínka, jak a v jakém rozsahu bude realizováno osvětlení železničních stanic a zastávek (použité stožáry, typ svítidel a rozsah).	Bude doplněno	Ano	
SŽDC OST (O26)				
36	Část A.1 Shrnutí a vyhodnocení v seznamu zkratk opravít vysvětlení zkratky TSI na „technická specifikace pro interoperabilitu“, týká se i částí A.2 a A.3	Bude upraveno	Ano	
37	vzhledem variantnímu umístění zastávky Suchdol n. Luž. zastávka (přesun/ponechání ve stávající poloze) je nutné počítat s rekonstrukcí této zastávky ve všech variantách studie (týká se i textu v dalších částech dokumentace a především investičních nákladů)	Bude upraveno (nad rámec zadání) Zastávka bude ponechána ve stávající poloze ve všech variantách	Ano	
38	kapitola 5.1 Technické řešení 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“ zaokrouhlení investičních nákladů pro varianty R1 a R2 je zkreslující, protože reálný rozdíl nákladů mezi oběma variantami zdaleka nedosahuje 100 mil. Kč (týká se i dalších částí dokumentace)	Formulace bude upravena K zaokrouhlení bude doplněn komentář	Ano Ano	
39	kapitola 5.2 Dopravní technologie – v poslední větě prvního odstavce doplnit, že se jedná o přetrasování cca dvou párů nákladních vlaků Praha – Veselí n. Luž. – České Velenice – Rakousko denně	Bude doplněno.	Ano	
40	kapitola 5.3.1 Osobní doprava upravit poslední větu prvního odstavce následujícím způsobem „Tyto změny se částečně projeví již ve variantě bez projektu.“ zmínka o přínosech varianty O je zavádějící, rozdíl mezi variantou O a variantou bez projektu je patrný především z možnosti zkrácení přestupních dob ve Veselí n. Luž. u posilových osobních vlaků České Velenice – Veselí n. Luž. díky přesunu křižování osobních vlaků do Lomnice n. Luž. na konec druhé odstavce doplnit informaci, že zhoršení kvality dopravní nabídky na IV. TŽK ve vztahu k dopravnímu konceptu variant Oe a M se týká např. parciální relace Soběslav –	Bude doplněno	Ano	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	České Budějovice			
41	kapitola 5.4 Ekonomické hodnocení – shrnutí přínosů varianty Oe i M uvedené pod Tabulkou 5.1 je mírně zavádějící, přínosem variant Oe a M není jen průměrné zkrácení cestovní doby ve sledovaném úseku České Velenice – Veselí n. Luž. o cca 14 min., resp. 17 min. (zde požadujeme upřesnit způsob výpočtu uvedených hodnot), výrazným přínosem je rovněž odstranění přestupu ve Veselí n. Luž. a zlepšení vazeb na IV. TŽK, včetně zkrácení přestupních dob, v jednotlivých případech se oproti variantě bez projektu jedná o zkrácení cestovní doby až o 22,5; resp. 23 min., navíc bez započítání pozitivního vlivu do vnímaných cestovních dob vlivem odstranění přestupu (dtto kapitola 6 Závěry a doporučení)	Bude prověřeno	Ano	
42	kapitola 6 Závěry a doporučení z textu musí být jasné patrné, že varianty Oe a M nevytvoří z hlediska nákladní dopravy pouze alternativní (záložní) trasu pro spojení s Rakouskem, ale reálně převedou část nákladních vlaků na trasu Praha – Veselí n. Luž. – České Velenice – Rakousko (cca dva páry vlaků denně) více zdůraznit přínosy alternativního modelu s vazbou na vlaky Ex ve Veselí n. Luž.	Bude doplněno	Ano	
43	kapitola 6.1 Doporučení dalšího postupu v rámci dopracování varianty Oe, příp. M je nutné v maximální míře eliminovat negativní dopady provozního konceptu těchto variant na obsluhu sídel okolo samotného IV. TŽK souhlasíme se sloučením ekonomického hodnocení i přepravní prognózy variant R1 a R2, novou variantu lze označit jako „R“, ta bude v principu vycházet z varianty R2, je však nutné doložit rozdíl v technickém řešení i ve všech souvisejících nákladových položkách na rekonstrukci ŽST Majdalena se zabezpečeným centrálním přechodem (R1) a s podchodem (R2) opuštění varianty M po vypořádání připomínek ke 2. dílčí odevzdání studie je po diskuzi zúčastněných složek možné, vzhledem k prezentovaným výsledkům přepravního posouzení alternativní vazby mezi Ex Praha – Veselí n. Luž. – České Budějovice (– Rakousko) a Os Veselí n. Luž. – České Velenice však považujeme za potřebné dopracovat do finální podoby, tzn. vč. ekonomické hodnocení, i tuto alternativní variantu Oe (alt), která bude oproti variantě Oe vykazovat díky předpokládané úspoře potřebných náležitostí také nižší provozní náklady další prověření vybudování nové zastávky Třeboň střed považujeme za vhodné, je však nutná úzká spolupráce s městem Třeboň a Jihočeským krajem (zajištění odpovídajících přestupních vazeb vlak-bus, úpravy linkového vedení autobusů, optimalizace MHD,	Požadavek nad rámec zadání TES. Bereme na vědomí Bude dopracována varianta OeEx, varianta M nebude dále sledována, v TES zůstane doložena ve stávajícím stavu rozpracovanosti. Bereme na vědomí	Ne --- Projednáno ---	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	vybudování návazného zázemí přestupního terminálu s vazbou na autobusové nádraží, parkoviště K+R, P+R a B+R apod.), současně doporučujeme ponechat možnost obsluhy stávající ŽST Třeboň osobními vlaky, mj. z důvodu obsluhy přilehlých průmyslových areálů a škol			
44	A.2 Technické řešení a dopravní technologie 1 Technické řešení Tabulka 1.2 Železniční stanice – délka 3. SK v Lomnici n. Luž. je dle ZDD 757 m (nikoliv 747 m), naopak maximální délka SK v ŽST Třeboň je pouze 747 m (nikoliv 757 m), viz připomínka k 1. dílčímu odevzdání	Bude opraveno	Ano	
45	kapitola 1.1.1 Zhodnocení výchozího stavu v odstavci Křížení s pozemními komunikacemi je chybně uveden počet křížení řešené trati se silnicemi II. třídy, trať kříží pouze jednou silnicí II/148 v Lomnici n. Luž., silnice II/156 řešenou trať nekříží v odstavci Zabezpečovací zařízení neodpovídá kategorizace popisovaných PZZ ČSN 34 2620, viz připomínky k 1. dílčímu odevzdání	Bude upraveno Bude upraveno	Ano Ano	
46	kapitola 1.2.1 Náklady na zajištění provozuschopnosti v odstavci Zabezpečovací zařízení chybí informace týkající se PZZ, ve vazbě na předpokládanou náhradu stávajících SZZ a TZZ novým zařízením 3. kategorie bude nutné řešit i náhradu PZZ, jejichž zavázání do nových SZZ a TZZ nebude možné (z důvodu typu zařízení, stáří, technického stavu apod.), toto opatření se musí promítnout i do nákladů na variantu bez projektu a následně i do hodnocení projektových variant	Bude doplněno	Ano	
47	kapitola 1.4.1 ŽST Nová Ves nad Lužnicí do textu i do výkresových částí doplnit užitečnou délku koleje 1 + 1a prověřit úpravu velenického zhlaví pro rychlost alespoň 100 km/h např. s využitím převýšení uvést do souladu popis rychlostí ve staničních kolejích v příloze 1.5 Schémata stanic s částí B.3.1.2 Situace ŽST Nová Ves nad Lužnicí varianta Oe/M – alternativa alternativní variantu řešení stanice pouze se dvěma dopravními koleji nepovažujeme s ohledem na zapojení vlečky a související manipulace ve stanici za vhodnou	Bude doplněno Viz připomínka SŽDC O13 Bude upraveno konstatování	Ano --- Ano ---	
48	kapitola 1.4.4 zast. Suchdol nad Lužnicí zastávka vzhledem variantnímu umístění zastávky Suchdol n. Luž. zastávka je nutné počítat s rekonstrukcí této zastávky ve všech variantách studie v nákladech žádné z variant (ani Oe a M) není započítána stavba nového nástupiště na	Bude upraveno (nad rámec zadání) Ve všech variantách bude zastávka umístěna ve stávající poloze Bude opraveno	Ano Ano	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	zastávce Suchdol n. Luž. zastávka			
49	kapitola 1.4.5 ŽST Suchdol nad Lužnicí náklady na varianty Oe a M uvažují v ŽST Suchdol n. Luž. se stavbou nástupišť v délce 200 m, což neodpovídá uvažované zastavovací politice linky R7	Vlaky linka R7 budou zastavovat v ŽST Suchdol nad Lužnicí	Ne	
50	kapitola 1.4.10 ŽST Třeboň do textu i do výkresových částí doplnit užitečnou délku koleje 1 + 1a ve variantě R1, R2, O (Oe, M – alternativa) v textu opravit uvažovanou délku vlaků Nex na 650 m uvést do souladu číslování manipulačních kolejí v příloze 1.5 Schémata stanic s částmi B.3.4.1 Situace ŽST Třeboň varianta R1, R2, O (Oe, M – alternativa) a B.3.4.2 Situace ŽST Třeboň varianta Oe, M uvést do souladu popis rychlostí ve staničních kolejích v příloze 1.5 Schémata stanic s částmi B.3.4.1 Situace ŽST Třeboň varianta R1, R2, O (Oe, M – alternativa) a B.3.4.2 Situace ŽST Třeboň varianta Oe, M a B.2.4 Situace úsek Třeboň – Lomnice nad Lužnicí (odlišná rychlost v hlavní koleji cca od km 33,760) výsledná koncepce a podoba ŽST Třeboň bude záviset na případném vybudování nové zastávky Třeboň střed (město)	Bude doplněno Bude upraveno Bude upraveno Bude upraveno konstatování	Ano Ano Ano Ano Ano	
51	kapitola 1.4.11 zast. Lužnice ve výkresové části dokumentace není doložena nová poloha zastávky Lužnice ve variantě M	Varianta M nebude dále sledována	Ne	
52	kapitola 1.4.13 zast. Frahelž prověřit možnost ponechání zastávky ve stávajícím stavu (dl. 120 m, výška 550 mm nad TK) i ve variantách O a Oe, kdy je v prostoru nástupiště rekonstruován žel. spodek i svršek ve výkresové části dokumentace není upravená poloha zastávky Frahelž ve variantě M, ve variantě M navíc nejsou vůbec započítány náklady na demontáž původního a stavbu nového nástupiště	Bude prověřeno Bude doplněno	Ano Ano	
53	kapitola 1.5.1 Železniční svršek a spodek doporučujeme prověřit možnost využití železničního svršku zřízeného v rámci stavby „Rekonstrukce odvodnění a sanace žel. spodku v km 38,750 – 40,300 trati Č. Velenice – Veselí n. L.“ v předjízdňných kolejích některé ze stanic na řešené trati (snížení IN)	Dle informací OŘ Plzeň byl použit užitý materiál, možnost ponechání bude záviset na aktuálním stavu v době rekonstrukce.	---	
54	kapitola 1.5.3 Mosty a propustky doplnit poznámku, že náklady na rekonstrukci či přestavbu propustků jsou v rozpisu investičních nákladů uvedeny pod položkou H28 Individuální kalkulace, jinak jsou tyto	Bude doplněno	Ano	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	hodnoty obtížně dohledatelné			
55	<p>kapitola 1.5.4 Pozemní komunikace popis realizovaných opatření na přejezdech 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 objížděné 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 objížděná trasa přes přejezd v km 37,715</p> <p>přejezdy zabezpečené PZM (vyjma přejezdů, které zůstanou opatřeny uzamykatelnou zábranou) budou muset být vybaveny PZS již v rámci varianty bez projektu, stejně tak je nutné prověřit možnost zapojení ostatních PZS do nových SZZ a TZZ již ve variantě bez projektu (týká se zejména starších typů přejezdů) – viz připomínka ke kapitole 1.2.1 Náklady na zajištění provozuschopnosti</p>	<p>Tabulka 1.3 bude upřesněna</p> <p>PZM bude doplněno. Stávající PZS lze zapojit do případných nových SZZ a TZZ.</p>	<p>Ano</p> <p>Ano</p>	
56	<p>kapitola 1.5.9 Zabezpečovací zařízení opravit chybně vymezené traťové úseky a názvy stanic v popisu jednotlivých úseků (název Lomnice nad Lužnicí je chybně zaměněn za Nová Ves nad Lužnicí)</p> <p>chybně uvedený počet centrálních přechodů – ve variantě R1 je budován pouze jeden zabezpečený centrální přechod v ŽST Majdalena, v dokumentaci je však uvedeno pět PZZ pro zabezpečení centrálních přechodů</p> <p>problematika řešení PZZ v jednotlivých variantách je popsána velmi nedostatečně, již ve variantě R1 se hovoří o rekonstrukci 33 PZS, není však uvedeno, o jakou rekonstrukci se jedná (údaj o rekonstrukci 33 PZS je navíc v rozporu s kapitolou 1.5.4 Pozemní komunikace, přílohou 1.3 Tabulka železničních přejezdů i tabulkou investičních nákladů, které uvádí pouze stavbu 7 nových PZS + jednoho PZS pro potřeby zabezpečení centrálního přechodu v Majdaleně), obecně platí, že ve variantě R1 je nutné řešit stavbu nového PZS na stávajících přejezdech s PZM a na přejezdech, které nebude možné z důvodu jejich stáří zapojit do nového SZZ a TZZ (toto však platí již pro variantu bez projektu)</p> <p>nedostatky vykazuje i popis řešení a navrhovaných úprav PZS ve variantách O a Oe, v obecné rovině by navýšení potřebného rozsahu prací na PZS oproti variantám R1 a R2 mělo vycházet z požadavku na úpravu délek ovládacích úseků PZS pro novou traťovou rychlost 120 km/h, v této souvislosti je však nutné podotknout, že nově vybudovaná PZS mezi Novou Vsí n. Luž. a Suchdolem n. Luž., jejichž stavba proběhla v minulém roce, mají být dle projektové dokumentace již připraveny pro rychlost 120 km/h (var. M je pak rozšířena ještě</p>	<p>Bude opraveno</p> <p>Bude upraveno</p> <p>Bude upraveno a upřesněno, protože i relativně nových přejezdů se týká alespoň částečná rekonstrukce (rušení přejezdníků, úprava indikací a ovládání a diagnostiky,...)</p> <p>Bude prověřeno a případně upraveno. Např. ale to, že nově vybudovaná PZS mají být dle dokumentace na 120 km/h nelze brát do úvahy, protože dle podkladů správce – OŘ Plzeň, jsou tyto přejezdy pro rychlost 100 km/h.</p>	<p>Ano</p> <p>Ano</p> <p>Ano</p> <p>Ano</p>	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>o další opatření v podobě doplnění závor a úpravy ovládacích úseků PZS pro rychlost 160 km/h)</p> <p>výše uvedeným způsobem je nutné upravit přílohu 1.3 Tabulka železničních přejezdů – doplnit stávající a výhledové hodnoty Vt, upřesnit rozsah potřebných úprav (bez úprav, nutná výměna z důvodu stárí a nemožnosti zapojení do nového SZZ a TZZ, přepočet pro novou Vt, doplnění závor atd.) – a uvést do souladu s textovou částí</p> <p>do souladu s textovou částí je nutné uvést i tabulku investičních nákladů, která předpokládá pro variantu R1 náklady na PZZ 44,1 mil. Kč (9x PZZ), R2 39,3 mil. Kč (8x PZZ), O + Oe 164,1 mil. Kč (34x PZZ) a M 149,7 mil. Kč (31x PZZ), což podle našeho názoru neodpovídá výše uvedeným opatřením na řešených PZZ, např. podle textové části je ve variantách R1 a R2 předpokládáno vybudování nového PZS na sedmi přejezdech a ve variantě R1 ještě zabezpečení centrálního přechodu v Majdaleně, tabulka investičních nákladů však počítá s celkem devíti (R1), resp. osmi (R2) PZZ, v rámci stanovení investičních nákladů na úpravy a rekonstrukce PZZ je nutné věnovat zvýšenou pozornost stanovení nákladů na doplnění závor (náklady nebudou totožné, jako v případě stavby nového PZZ, jak je uvažováno v tabulce investičních nákladů)</p> <p>v případě TZZ požadujeme zdůvodnit použití koeficientu $k = 1,0$ pro výpočet investičních nákladů, vzhledem k předpokládanému zřízení TZZ typu AH s využitím počítačů náprav pro zjišťování volnosti koleje považujeme takový koeficient za nadhodnocený (uvedený typ TZZ je výrazně jednodušší, než např. TZZ typu AB s kolejovými obvody), současně je nutné upřesnit náklady na nutné úpravy TZZ v úsecích České Velenice – Nová Ves n. Luž. a Lomnice n. Luž. – Veselí n. Luž.</p> <p>požadujeme upřesnit, které nákladové položky zohledňují výkopové práce na kabelizaci v traťových úsecích, aby nedošlo k duplicitnímu započítání výkopových prací jak v rámci zabezpečovacího, tak sdělovacího zařízení</p> <p>v nákladech varianty R1 je chybně započítáno i TZZ Lomnice n. Luž. – Veselí n. Luž.</p>	<p>Tabulka 1.3 bude upravena.</p> <p>Bude opraveno a doplněno.</p> <p>Koeficient $k = 1,0$ byl použit, jelikož se jedná o jeho standartní hodnotu. náklady pro krajní úseky budou upřesněny</p> <p>nejsou započítány duplicitně.</p> <p>Bude upraveno</p>	<p>Ano</p> <p>Ano</p> <p>Částečně</p> <p>---</p> <p>Ano</p>	
57	<p>kapitola 1.5.10 Sdělovací zařízení</p> <p>informační systém doporučujeme zřídit na zastávkách Třeboň lázně i Suchdol n. Luž. zastávka</p> <p>ve všech dopravních vyjma ŽST Lomnice n. Luž. má být rekonstruováno místní sdělovací zařízení, v rozporu s tím jsou však v tabulce investičních nákladů započítány i pro ŽST</p>	<p>Bude doplněno</p> <p>Bude upřesněno</p>	<p>Ano</p> <p>Ano</p>	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	Lomnice n. Luž. stejné investiční náklady na sdělovací zařízení jako v jiných stanicích			
58	kapitola 1.7 Investiční náklady reálný rozdíl v investičních nákladech variant R1 a R2 rozhodně nedosahuje 100 mil. Kč, rozdíl po zaokrouhlení uvedený v Tabulce 1.7 je tedy pro srovnání obou variant poměrně zkrslující	Bude upřesněno	Ano	
59	4 Dopravní technologie kapitola 4.3.2 Varianty s elektrizací (Oe, M) s ohledem na text v další části dokumentace doporučujeme upřesnit otázku zastavovací politiky linky R7 v prostoru města Suchdol n. Luž., prioritně je sledováno zastavování těchto vlaků na zastávce Suchdol n. Luž. zastávka, pouze v alternativních modelech GVD, které zohledňují úpravu zastavovací politiky linky R7 mezi Tábořem a Veselím n. Luž., ale které současně nevstupují do ekonomického hodnocení, je uvažováno se zastavením v ŽST Suchdol n. Luž.	Bude upřesněno. Dle vyjádření MDČR z 1.6 2016 budou vlaky dálkové dopravy obsluhovat pouze ŽST Suchdol n/L.	Částečně	
60	kapitola 4.3.3 Alternativní posouzení vazby na Ex Praha – Č. Budějovice nutno upřesnit/potvrdit celkový počet vlaků osobní dopravy na řešené trati za den, ve všech variantách uvažujících s průjezdem vlaků Ex ve Veselí n. Luž. je celkový počet vlaků 14 – 15 párů za den, v případě alternativního posouzení vazby na Ex Praha – Č. Budějovice je však uvažováno se 17 páry vlaků za den (14 párů Os a 3 páry R)	Rozsah dopravy v kapitole 4.3.3 respektuje projednaný rozsah dopravy v rámci jednání ze dne 3. 3. 2016.	---	
61	kapitola 4.5.1 Základní varianty doplňit informaci, že v těchto variantách je respektována časová poloha linky R7 dle SP IV. TŽK požadujeme doložit, že v případě jízdy osobních vlaků Veselí n. Luž. – České Velenice přes ŽST Třeboň a Suchdol n. Luž. je možné dosáhnout ve variantách R1 i R2 stejné jízdní doby při jízdě přímým směrem i při jízdě odbočkou, varianta BP prodlužuje jízdní doby v těchto ŽST vlivem jízdy odbočkou celkově o 0,5 – 1 min. pro celý traťový úsek, pro varianty R1 a R2 je však rozdíl oproti jízdě přímým směrem nulový, což nepovažujeme za příliš pravděpodobné (viz návrhové grafiky v přílohách 2.1 a 2.2) v popisu technologie provozu varianty O chybí zmínka o způsobu křižování a využití staničních kolejí v ŽST Lomnice n. Luž. s ohledem na předpokládanou technologii provozu v ŽST Suchdol n. Luž. ve variantě Oe a M požadujeme blíže doložit vliv předpokládané jízdy vlaků Os Č. Velenice – Veselí n. Luž. odbočkou na velenickém zhlaví do 3. SK (z dynamického grafu v části B.4.3 Traťový pasport, varianta Oe, M je patrné, že rychlost 60 km/h omezuje plynulost jízdy vlaku a vede k prodloužení jízdní doby, která se však dle návrhových GVD neliší od jízdních dob pro jízdu	Bude doplněno. Bude prověřeno. Bude doplněno. Bude prověřeno.	Ano	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	přímým směrem)			
62	<p>kapitola 4.5.2 Alternativní GVD do textu doplnit, že tyto modelové GVD pouze ilustrují případnou změnu zastavovací politiky linky R7, ale nevstupují do ekonomického hodnocení řešené studie</p> <p>v popisu variant BP, R1 a R2 je chybně uvedeno, že průjezdem zastávky Hrdlořezy je umožněno dosažení stanice Veselí n. Luž. před odjezdem osobního vlaku základního segmentu opačného směru; místo ve Veselí n. Luž. má být uvedeno v Českých Velenicích</p> <p>v popisu varianty O chybí zmínka o způsobu využití staničních kolejí při křižování vlaků Os v ŽST Majdalena</p> <p>v popisu varianty M chybí zmínka o způsobu využití staničních kolejí při křižování vlaků Os v ŽST Suchdol n. Luž.</p> <p>s ohledem na předpokládanou technologii provozu v ŽST Suchdol n. Luž., resp. Majdalena ve variantě Oe, resp. M požadujeme blíže doložit vliv předpokládané jízdy vlaků Os Č. Velenice – Veselí n. Luž. odbočkou v obou uvedených stanicích</p>	<p>Bude doplněno.</p> <p>Bude opraveno/doplněno.</p> <p>Bude doplněno.</p> <p>Bude prověřeno.</p>	Ano	
63	v jednotlivých variantách modelových GVD požadujeme doplnit informace o počtu náležitostí potřebných k zajištění uvažovaného provozního konceptu (vliv na provozní náklady)	Potřeba náležitostí bude doplněna.	Ano	
64	s ohledem na výše uvedené připomínky je potřeba věnovat zvýšenou pozornost textovému popisu technologie provozu v jednotlivých variantách, stanovení provozních intervalů i odchylkám v jízdních dobách při jízdách do odbočky apod.	Konstatování.		
65	Shrnutí technického řešení a dopravní technologie viz odpovídající připomínky ke stejné kapitole 5 Shrnutí výsledků studie v části A.1	Viz odpovídající reakce zpracovatele	---	
66	Příloha 2.X Návrhové GVD pobyt kratší než 0,5 min. na zastávkách Třeboň lázně a Suchdol n. Luž. zastávka nepovažujeme za příliš vhodný a doporučujeme pobyt v délce 0,5 min, naopak pobyt v délce 1 min. v ŽST Nová Ves n. Luž. je s ohledem na tamní frekvenci zbytečně dlouhý, stačí zkrátit na 0,5 min.	Změna v délce pobytů je již autorem DT zpracována do návrhových GVD pro následující odevzdání.	Ano	
67	doplnit chybějící kóty u dálkových vlaků ve Veselí n. Luž.	Bude doplněno.	Ano	
68	příloha 2.1 Varianta BP požadujeme blíže popsat způsob výpočtu provozních intervalů v ŽST Třeboň a Suchdol n. Luž.; s ohledem na skutečnost, že ve variantě bez projektu jsou ve stanicích stále úrovněová nástupiště a je nutné zajistit bezpečný pohyb cestujících v kolejišti, nepovažujeme za příliš reálné, aby bylo možné ve stanicích dosáhnout současně intervalu postupných vjezdů v	Bude prověřeno/doplněno.	Ano	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>hodnotě 0,5 – 1 min. a intervalu křižování také v hodnotě 0,5 – 1 min.</p> <p>pro úsek Lomnice n. Luž. – Veselí n. Luž. jsou pravděpodobně špatně stanoveny jízdní doby, vzhledem k nemožnosti rychlého obratu soupravy ve Veselí n. Luž. a související nutnosti střídání kolejí pro osobní vlaky od Č. Velenic (4. a 8. SK) není možné, aby jízdní doby všech vlaků v úseku Lomnice n. Luž. – Veselí n. Luž. byly stejné a navíc odpovídaly jízdě po hlavních staničních kolejích, tzn. na/ze 4. SK ve Veselí n. Luž.; s ohledem na vzdálenost místa zastavení od vjezdového návěstidla „VL“, která činí více než 1000 m, a při současném omezení rychlosti do 8. SK pouze na 50 km/h lze očekávat rozdíl v jízdních dobách při jízdě na 8. SK oproti 4. SK více než 0,5 min (stejný problém se týká i variant R1 a R2 a pravděpodobně i všech dalších variant GVD, kdy dochází ve Veselí n. Luž. ke střídání kolejí č. 4 a 8), využití 8. SK lze předpokládat u posilových osobních vlaků</p> <p>správné stanovení provozních intervalů a sestava modelového GVD je ve variantě bez projektu rozhodující i s ohledem na stanovení potřebného počtu náležitostí; obrátové časy v ŽST České Velenice (5,5; resp. 5 min.) se blíží hraničním hodnotám potřebným pro zajištění stabilního provozního konceptu, korekce provozních intervalů, jízdních dob, pobytů v zastávkách a stanicích tak mohou v konečném důsledku vést buď k navýšení počtu potřebných náležitostí ze tří na čtyři, což se výrazně projeví v hodnocení varianty bez projektu a následně i projektových variant, nebo k nutné redukci zastavovací politiky posilových osobních vlaků</p>	<p>Bude prověřeno/upraveno.</p> <p>konstatování</p>		
69	<p>příloha 2.2 Varianta R1, R2</p> <p>požadujeme blíže popsat způsob výpočtu provozních intervalů v ŽST Třeboň; vzhledem k tomu, že ve stanici je navržena soustava vnějších nástupišť, je nutné posoudit především interval postupných odjezdů ze stanice, kdy jako první odjíždí vlak z 1. koleje do Lomnice n. Luž. a teprve následně může odjíždět vlak do Majdaleny, navrhovaný interval postupných odjezdů v délce pouze 0,5 min. je tak podle našeho názoru velmi optimistický</p>	Bude doplněno.	Ano	
70	<p>přílohy 2.4 Varianta Oe a 2.5 Varianta M</p> <p>do obou modelových GVD požadujeme dokreslit rovněž trasy vlaků nákladní dopravy (Nex) v sudém směru</p> <p>sudou trasu rychlíku linky R7 požadujeme v modelovém GVD varianty Oe posunout o 0,5 min. doprava (odjezd z Českých Velenic v S:01), čímž dojde ke zkrácení cestovní doby, současně bude nutné upravit trasu dotčeného osobního vlaku</p> <p>prodlužování pobytu v ŽST Třeboň ve variantě Oe i M nepovažujeme za vhodné, protože dochází ke zbytečnému prodlužování cestovní doby do zastávky Třeboň lázně s velkým</p>	<p>Bude doplněno.</p> <p>Bude prověřeno.</p> <p>Délka pobytu bude upravena.</p>	Ano	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	obratem cestujících (týká se i varianty O)			
71	příloha 2.6 Varianta Oe – vazba Ex doplnit trasu vlaku nákladní dopravy (Nex) také v sudém směru, posoudit možnost jízdy nákladního vlaku v období přepravní špičky doplnit trasy vlaků dálkové dopravy	Bude prověřeno.	Ano	
72	Část A.3 Přepravní analýza a ekonomické hodnocení 1 Analýza přepravního trhu kapitola 1.1.1 Ovlivněná oblast – ve výčtu velkých sídel na konci prvního odstavce na str. 9 chybí Jindřichův Hradec (cca 22 tis. obyvatel)	Bude doplněno.	Ano	
73	kapitola 1.1.2 Rozvoj dopravní infrastruktury v oblasti a hodnotící období – v Tabulce 1.1 doplnit, že dokončení IV. TŽK je uvažováno dle varianty minimální SP, aktuální předpoklad 2021	Bude doplněno.	Ano	
74	kapitola 1.2.4 Vazba dopravních systémů na železniční dopravu – v části zabývající se popisem prostoru okolo ŽST Veselí n. Luž. chybí zmínka o připravované stavbě dopravního terminálu u ŽST	Bude doplněno.	Ano	
75	kapitola 1.2.10 Vliv turistického ruchu na přepravní poptávku – ve druhém odstavci chybně uveden název města Veselí nad Moravou místo Veselí n. Luž., současně se domníváme, že ve Veselí n. Luž. se nenachází v textu citovaný zámek (patrně jde o zámek ve Veselí n. Mor.)	Bude doplněno.	Ano	
76	kapitola 1.2.13.1 Souhrn nabídky řešených variant a úpravy navazující VD sjednotit zastavovací politiku linky R7 dle připomínek k části A.2 na str. 33 chybně popsání negativní dopady přetrasování linky R7 do Českých Velenic na nabídku spojení na IV. TŽK, přetrasování linky se primárně netýká relací Praha – České Budějovice ani Veselí n. Luž. – České Budějovice, ale především regionální vazeb Planá n. Luž., Soběslav – České Budějovice a také s nimi souvisejících přípojných vazeb okolo L:00 v Táboře a okolo S:00 v Českých Budějovicích (prodloužení cestovních dob přes uvedené přípojové skupiny)	S ohledem na přepravní proudy a výhledovou poptávku a modal split mohou být nejvíce zasaženy relace Veselí n. L. – ČB, Soběslav – ČB v menší míře i Praha - ČB	Ano	
77	kapitola 1.2.13.2 srovnání cestovních dob požadujeme doložit bližší informace týkající se stanovení cestovních dob „dveře – dveře“ dle Obrázku 1.22, např. cestovní doba IAD v relaci České Budějovice – Suchdol n. Luž. pod 50 min. je podle našeho názoru poměrně optimistická, jen samotná cesta automobilem mezi centry uvedených měst je cca 40 min. v relaci České Budějovice – Suchdol n. Luž. je podle našeho názoru chybné i prodloužení cestovní doby vlakem ve variantě O oproti variantě BP	Cestovní doba dveře – dveře je definována jako 1*přístupový čas + 1*čas ve vozidle + 1*doba čekání na přestup + 1*čas ve vozidle + 1*odchozí čas. Tedy 40 min + 10min na docházku + odchod z vozidla u všech typů cest. Podle našeho názoru se jedná o reálné hodnoty. Bude opraveno	Ne Ano	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
78	<p>kapitola 1.2.13.4 Projektové varianty</p> <p>nejen v textu této kapitoly je uvedeno, že přesměrování části rychlíků linky R7 na České Velenice vede ke snížení kvality dopravní nabídky ve směru České Budějovice a k převedení části přepravy na IAD nebo autobusy, není však zřejmé, jak se tato skutečnost projevila v ekonomickém hodnocení</p> <p>ve všech projektových variantách je předpokládáno převedení dopravy z IAD na železnici, uvedené hodnoty převodu pro jednotlivé projektové varianty jsou 0,23 % z celkového počtu cest IAD ve variantě O; 0,35 % ve variantě Oe a 0,45 % ve variantě M, uvedené hodnoty jsou podle našeho názoru poměrně pesimistické, současně upozorňujeme i na téměř srovnatelný nárůst mezi variantami O a Oe i Oe a M, což je z hlediska podstaty jednotlivých variant závažné, protože největší přínosy plynou právě z varianty Oe, rozdíl v dodatečných přínosech mezi variantami Oe a M rozhodně není srovnatelný s přínosy varianty Oe oproti variantě O</p>	<p>Bude doplněno</p> <p>Bude prověřeno</p>	Ano	
79	<p>kapitola 1.2.13.5 Posouzení alternativních řešení – nutno blíže popsat a vysvětlit údaje na obrázku 1.23 Rozdílový kartogram při OeEx – Oe</p> <p>část nárůstu cestujících mezi Prahou, Tábořem a Veselím n. L. je nepochybně vyvolána zastavováním Ex ve Veselí n. Luž., tzn. nabídkou rychlejšího spojení především v relaci Praha – Veselí n. Luž., ale i mírným zlepšením v relaci Tábor – Veselí n. Luž., současně však není zřejmý důvod nárůstu počtu cestujících na přípojně trati do J. Hradce a Jihlavy, protože od Ex neexistují krátké přípoje na trať do Jihlavy – primárně řešeno vazbou mezi R7 a R11 s přestupní dobou cca 15 min., nárůsty ve výše uvedených relacích však přímo nesouvisí s přetrasováním linky R7 do Českých Velenic, ale pouze se změnou zastavovací politiky Ex</p> <p>nárůst počtu cestujících v Táboře pouze o 17 by měl zohledňovat i fakt, že při přetrasování linky R7 dochází z pohledu cestovních dob ke zhoršení přestupních vazeb okolo 1:00 v Táboře (místo přestupu od R7 je nutné použít Ex s dřívějším/pozdějším odjezdem/příjezdem z/do Českých Budějovic, čímž dojde k prodloužení cestovní doby např. v relacích z Českých Budějovic do Milevska, či Chýnova)</p> <p>výrazný nárůst počtu cestujících z Veselí n. Luž. je podle našeho názoru chybný, protože samotná relace Veselí n. Luž. – České Budějovice není přetrasováním linky R7 do Českých Velenic nijak poškozena (spojení Veselí n. Luž. a Českých Budějovic cca v hodinovém taktu zajišťují v prokladu linky R7 a R11), naopak zcela chybí nárůst počtu cestujících v Soběslavi (případně v Plané n. Luž.), které jsou ve vztahu ke spojení do Českých Budějovic</p>	Bude prověřeno	Ano	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>přetrasováním linky R7 nejvíce poškozeny (místo přímého spojení jednou za hodinu je nově přímé spojení jen jednou za dvě hodiny doplněné možným přestupem mezi R7 a R11 ve Veselí n. Luž., což je však při tak krátkých relacích velký handicap)</p> <p>zvláštní je i předpokládaný nárůst počtu cestujících na řešené trati Veselí n. Luž. – České Velenice, ke kterému dochází oproti variantě s přímými vlaky, což ve své podstatě popírá přínosy přímého spojení přes Veselí n. Luž., z výše uvedených důvodů je nutné detailně popsat a vysvětlit přepravní vztahy v řešením území ve vztahu k přetrasování linky R7 do Českých Velenic</p> <p>změny počtu cestujících na IV. TŽK (kladné i záporné) by bylo pro lepší přehlednost vhodné zahrnout přímo do kartogramů přepravního zatížení pro jednotlivé varianty (BP, R1, R2, O, Oe a M), z takto upravených kartogramů přepravního zatížení pak bude jasně patrný vliv přetrasování linky R7 do Českých Velenic i na IV. TŽK</p> <p>požadujeme blíže popsat a vysvětlit údaje na obrázku 1.24 Rozdílový při realizaci zast. Třeboň město (střed); původní obrat cestujících na zastávce Třeboň lázně a v ŽST Třeboň, předpokládaný obrat cestujících na dotčených místech zastavení v případě vybudování zastávky Třeboň střed atd.</p>	<p>Bude doplněno</p> <p>Bude doplněno</p>		
80	<p>kapitola 1.2.14 Závěr k osobní dopravě</p> <p>upravit poslední větu prvního odstavce následujícím způsobem „Tyto změny se částečně projeví již ve variantě bez projektu.“</p>	Bude doplněno	Ano	
81	<p>kapitola 1.3.1 Průmyslové zóny</p> <p>v textu k lokalitě Lomnice n. Luž. je uvedeno, že ve městě je pro průmyslovou zónu vymezena lokalita Podblatí opatřená železniční vlečkou, do ŽST Lomnice n. Luž. však není žádná vlečka zapojena (nutno upřesnit)</p>	Ano, vlečka zde v současnosti není. Jednalo by se o možné napojení. Text bude opraven.	Ano	
82	<p>kapitola 1.3.2 Významní zaměstnavatelé – v přehledu v tabulkách 1.5 a 1.6 chybí např. společnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Impregnace Soběslav, s. r. o. o MADETA Planá nad Lužnicí (rozšíření po přesunu závodů z Řípce a Pelhřimova) o Maso Planá, a. s. o České houby, a. s. 	Bude doplněno	Ano	
83	<p>kapitola 1.3.4 Poptávka a nabídka v nákladní železniční dopravě</p> <p>do textu kapitoly požadujeme doplnit informaci, že trať je pravidelně využívána také k odklonové vazbě při výlukách v úsecích Veselí n. Luž. – České Budějovice, České Budějovice – Linz a České Budějovice – České Velenice</p>	Bude doplněno	Ano	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>trať je rovněž využívána k občasné vozbě ucelených vlaků do ŽST Nová Ves n. Luž.(např. dopravce RETROLOK)</p> <p>pokles výkonů na obrázcích 1.38 a 1.39 v úseku Veselí n. Luž. – Majdalena mezi roky 2013 a 2014 je pravděpodobně způsoben změnou technologie obsluhy řešené tratě a nikoliv tak velkým poklesem samotných přeprav, původně byla trať obsluhována z Veselí n. Luž., nově je však obsluha prováděna z Českých Velenic a úsek Třeboň – Veselí n. Luž. je tak zcela bez pravidelné nákladní dopravy, tuto skutečnost by bylo vhodné uvést jako komentář ke zmiňovaným obrázkům</p>			
84	<p>kapitola 1.3.6 Přepravní prognóza nákladní dopravy</p> <p>požadujeme lépe analyzovat a okomentovat odpovědi na dotazníkový průzkum mezi dopravci, které tvoří jeden z rozhodujících vstupů do ekonomického hodnocení studie, některé výstupy a odpovědi z dotazníků nejsou zcela jasné a jednoznačné</p> <p>v části dotazníku na str. 63 v otázce B je patrně chyba, místo převod ze železnice na silnici má být uvedeno ze silnice na železnici</p> <p>v rámci výhledového objemu nákladní dopravy a potenciálu rozvoje řešené tratě požadujeme oslovit také nově vzniklé sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD</p>	<p>Odpovědi (Komentáře respondentů) jsou uváděné v přesném znění, v jakém je dopravci poslali.</p> <p>Ano, chyba v textu, bude opraveno. V zaslaných dotaznících je interpretace správná.</p> <p>V době zasílání dotazníků sdružení ŽESNAD ještě neexistovalo. Přesto všem stávajícím členům ŽESNADu (http://www.zesnad.cz/nasi-clenove/) byly dotazníky v rámci přepravního průzkumu v březnu k vyplnění poslány.</p>	<p>-</p> <p>Ano</p> <p>Ne</p>	
85	<p>Ekonomické hodnocení</p> <p>doporučujeme v úvodu kapitoly 2 upozornit, že varianta bez projektu má dvě verze a vysvětlit důvod</p>	Bude lépe popsáno. Stav bez projektu je jen jeden. U variant bez elektrizace je nákladní doprava ale shodná s variantou bez projektu. (jejich diferenční tok je nulový). Proto není vyčíslena. Ve zprávě samozřejmě můžou být uvedené hodnoty u nákladní dopravy u zmiňovaných variant, které budou tedy shodné.	částečně	
86	vzhledem k platnosti nového evropského Guide je potřeba aktualizovat seznam zdrojových materiálů na str. 67	Bude aktualizováno.	ano	
87	v kapitole 2.1.1 Investiční náklady je chybně uvedena doba realizace projektu	Bude opraveno.	ano	
88	chyba v názvu části dokumentace A.2 – Technické řešení a dopravní technologie na str. 72 a	Bude opraveno.	ano	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	75			
89	údaje v tabulce 2.9 by měly být až do roku 2050	Bude opraveno.	ano	
90	informace v prvním odstavci kapitoly 2.1.4 Příjmy z poplatku za použití dopravní cesty neodpovídají skutečnosti	Bude opraveno.	ano	
91	ve variantách Oe a M dojde na trati České Velenice – Veselí n. Luž. k nahrazení části osobních vlaků rychlíky převedenými ze směru České Budějovice; tyto rychlíky však nejsou ve směru České Budějovice ničím nahrazeny; v takovém případě je tedy ve variantách Oe a M vedeno méně vlaků osobní dopravy než ve variantě bez projektu, tato skutečnost ale není promítnuta do ekonomického hodnocení ani do provozních nákladů vlaků, variantně je při zachování stejného objemu vlaků jako ve variantě bez projektu možné navrhnout např. vedení nových vlaků mezi Tábořem, Soběslaví a Č. Budějovicemi, které by řešily výše uvedený problém se zhoršením obsluhy samotného IV. TŽK	Provozní náklady vlaků budou prověřeny a případně upraveny.	ano	
92	úspora času ze zrušení úrovnových přejezdů by měla být podrobněji popsána a ve výpočtu uvedena samostatně	Bude podrobněji popsáno.	ano	
93	v kapitole 2.1.2 Náklady na údržbu a opravy železniční infrastruktury je uvedeno, že výpočet nákladů na údržbu a opravy železniční infrastruktury je v souladu s „Metodikou klíčování nákladů na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah a vyčíslení nákladů nutných pro zajištění jejich provozuschopnosti“ (SUDOP PRAHA a.s., 2015); jedná se v tomto případě o obecně závaznou metodiku?; pokud ne, nemůže na ni být odkazováno; způsob stanovení provozních nákladů infrastruktury není dostatečně vysvětlen ani v části A.2, zejména u projektových variant	Citovaná metodika není závazná, jedná se však o aktuální materiál, který řeší problematiku provozních nákladů infrastruktury. Stanovení provozních nákladů infrastruktury je vysvětleno v obvyklém rozsahu v části A. 2., kapitola 1.2 a přílohách části A.2.	ne	
94	závažným problémem konstrukce variant Oe a M je jejich negativní vliv na přepravní výkony v osobní dopravě na IV. TŽK; případná realizace těchto variant s přetrasováním části rychlíků linky R7 do Českých Velenic při současném omezení obsluhy samotného IV. TŽK by mohla přímo ohrozit ekonomickou efektivnost modernizace IV. TŽK a zkomplikovat možnost schválení a financování zbývajících staveb IV. TŽK; vzhledem k prioritě modernizace tratí TEN-T je taková situace nepřijatelná	Viz odpověď O6, bod 1.		
95	Část B.2 Situace 1:10000 příloha B.2.1 Situace úsek České Velenice – Dvory nad Lužnicí opravit překlep v názvu přílohy vjezdovou rychlost do ŽST České Velenice (cca od km 1,815) požadujeme zvýšit ze 100 km/h na v130 = 105 km/h (stanice po rekonstrukci v roce 2009)	Bude opraveno Bude upraveno	Ano Ano	
96	Obecné sjednotit v dokumentaci název zastávky Třeboň střed, v části dokumentace A.3 je používán název Třeboň město	Bude sjednoceno	Ano	
97	na využití řešené tratě vlaky nákladní dopravy bude mít vliv také stav tratě České	Informace bude doplněna	Ano	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	Budějovice – Horní Dvořiště – Linz po roce 2024, již dnes je PPS České Velenice využívána k odklonové vozbě při výlukách mezi Českými Budějovicemi a Lincem, po případné elektrizaci tratě z Českých Velenic do Veselí n. Luž. pak bude možné zjednodušit a zkrátit odklonovou vozbu především u ucelených vlaků, které nemanipulují v Českých Budějovicích (např. tranzit ve směru IV. TŽK Děčín st. hr. – Horní Dvořiště st. hr.), v této souvislosti je nutné upozornit na skutečnost, že v roce 2024 dosáhnou některé úseky tratě České Budějovice – Horní stáří téměř 40 let a lze tedy předpokládat jejich rekonstrukci v nepřetržitých výlukách, současně je nutné upozornit na každoročně opakované nepřetržité výluky také na straně ÖBB			
98	pozitivní vliv na využití tratě České Velenice – Veselí n. Luž. nákladní dopravou v souvislosti s odklonovou vozbou mohou mít i stavby řešící modernizaci úseku Nemanice I – Ševětín, či přestavba železničního uzlu Brno, jejichž realizaci lze předpokládat až po dokončení případné modernizace řešené tratě, včetně elektrizace	Informace bude doplněna	Ano	
SŽDC SSZ				
99	k předložené dokumentaci 2.díličního plnění nemá Stavební správa západ zásadnějších připomínek, předpokládáme, že proces zpracování této Technicko-ekonomické studie je plně pod kontrolou odboru O26 . S ohledem na výši CIN jednotlivých řešených variant je zřejmé, že bude nutno v dalším stupni zpracovat Studii proveditelnosti, která by měla vybrané varianty podrobněji rozpracovat.	konstatování	---	
SŽDC OŘ				
100	Připomínky SBBH Plzeň: Požadujeme v textové části „A.2 Technické řešení a dopravní technologie“ doplnit ve variantách R1 a výše, zřízení nových přístřešků pro cestující v zast. Hrdlořezy, zast. Majdalena, zast. Lužnice. Zároveň v zast. Hrdlořezy a Lužnice doplnit demolice nevyužívaných služeben a ve všech zastávkách demolici opuštěných objektů (stavědla a zastávka Suchdol n. L.). V situačních výkresech je žlutě jako demolice vyznačena jenom část.	Hrdlořezy a Lužnice budou upraveny, v Majdaleně zastávce již v současné době přístřešek existuje. Demolice budou doplněny, v z. Suchdol n/L zastávka pouze v případě přesunutí zastávky.	Částečně	
101	Připomínky SEE Plzeň: SEE doporučujeme variantu Oe s ohledem na současnou elektrizaci obou koncových ŽST. Z hlediska zajištění napájení trakčního vedení jsou vytvořeny všechny předpoklady pro jeho zajištění bez dalších nákladů na zajištění zvýšení výkonu napájecího systému TV pro úsek Č. Velenice – Veselí nad Lužnicí	konstatování	---	
102	Připomínky SMT Plzeň: Bez připomínek.			
103	Připomínky SSZT České Budějovice: K navrhovanému technickému řešení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení nemáme	Text bude doplněn a upraven.	ano	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	zásadní připomínky. Jedna připomínka je k textu: V části A2-Technické řešení a dopravní technologie je na straně 29 uveden návrh koncepce zabezpečovacího zařízení celé trati. V soupisu chybí ŽST Lomnice nad Lužnicí, resp. byla patrně omylem nahrazena ŽST Nová Ves nad Lužnicí, která je proto v soupisu dvakrát.			
104	Připomínky ST České Budějovice: Obecně podporujeme variantu Oe. Podchody ve stanicích spíše omezit, lidé je používají neradi. Nová Ves nad Lužnicí: preferujeme variantu bez podchodu Majdalena: preferujeme variantu dle výkresu 3.3.2 Třeboň: dobrá je podrobně nerozkreslená Alternativa (bez podchodu). Zvážit potřebu rampy a prověřit zájem vlečkařů o zaústění vleček nebo jejich zrušení.	Obecně – konstatování Nová Ves n/L – konstatování Majdalena – konstatování Třeboň – s alternativou nesouhlasí O12 - s rampou není počítáno v IN - vlečkaři byli osloveni, buď chtějí vlečku zachovat, nebo neodpověděli.	---	
105	Studie zatím neuvádí konkrétní tvar svršku. Začátky rekonstrukce uvedeny rozdílně. Platí ZÚ v km 1,840. KÚ udělat podle vkládaného svršku; od km 54,140 k Veselí nad Lužnicí je položen užitý svršek s pružným upevněním na SB8, od km 54,496 je nový svršek na B91. Dále uvažovat provedenou sanaci od km 38,750 do 40,300; zde je též užitý svršek s pružným upevněním na SB8 (realizováno v r. 2015). Rozhodující pro výměnu či ponechání bude stav v době realizace.	Tvar svršku – viz část A.2, kapitola 1.5.1 Železniční svršek a spodek ZÚ bude sjednocen na km 1.840. Ve variantách uvažujících s rekonstrukcí mezistaničních úseků je počítáno s novým svrškem v celé délce.		
106	Suchdol nad Lužnicí: Pokud to bude ekonomicky schůdné, tak rekonstruovat také 5. kolej v celé délce materiálem užitým.	Může být řešeno v dalším stupni dokumentace.	---	
107	Připomínky kontrolního operátora regionu: V části A2 na straně 5 Seznam zkratk: TRS - traťový rádiový systém opravte na Traťové rádiové síti (nejedná se o označení rádiového systému, ale druhu rádiových sítí).	Bude opraveno	Ano	
108	Připomínky ÚŘP – odbor technologie: A.2 Technické řešení a dopravní technologie, část 1.4.10 ŽST Třeboň: varianta R1, R2, O (Oe, M – alternativa) - Ve větě týkající se prodloužení vnějšího nástupiště v ŽST Třeboň k umožnění křižování vlaků Nex až délky 640 m je chybně uvedená kolej č. 1. Správně má být kolej č. 1a.	Bude opraveno	Ano	
109	A.2 Technické řešení a dopravní technologie, část 1.5.6 Pozemní stavební objekty - Do navržených stanic se zastřešením podchodu přidejte též stanici Nová Ves nad Lužnicí ve variantách Oe, M (alternativa)	Bude doplněno	Ano	
110	A.2 Technické řešení a dopravní technologie, část 4.5.1 Základní varianty, Varianta Oe: Při křižování vlaků kategorie Os s vlaky kategorie R v ŽST Lomnice nad Lužnicí je vzhledem k plánovanému zastavování obou vlaků v ŽST Lomnice nad Lužnicí a vzhledem k uvažované výhybce na rychlost 60 km/h na velenickém zhlaví výhodnější vést do odbočky vlaky ve směru Veselí nad Lužnicí – České Velenice bez rozdílu kategorie vlaku.	Bude prověřeno.	Ano	
111	A.2 Technické řešení a dopravní technologie, část 4.5.2 Alternativní GVD:		Ano	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>Obecně: Do zdůvodnění by bylo vhodné zpracovat alternativní varianty vozby za současný 1. koridor Praha - Břeclav - Vídeň (odklonová vozba při nesjízdnosti). Kilometrická vzdálenost je přes Č. Velenice nejkratší.</p> <p>Do zdůvodnění by bylo vhodné zpracovat alternativní varianty vozby za zatím nemodernizovaný úsek IV. koridoru Č. Budějovice - Veselí n/Luž. s možností vozby vlaků odklonem přes Č. Velenice.</p> <p>Z výše uvedených důvodů odklonové vozby, které mimochodem silně podporuje současný stav při souběhu nepřetržité výluky Č. Budějovice - Borovany a nepřetržité výluky na rakouské straně v úseku Pregarten - Linz, doporučujeme ponechat ve všech ŽST 3 dopravní koleje, jako je současný stav. V případě absence těchto kolejí nebude možno kapacitně plnit požadavky na odklonové vozby.</p> <p>Varianta Oe Navrhujeme prověřit z hlediska provozního konceptu pro možnost zlepšení návrhového GVD na trati a z toho plynoucího ekonomického hodnocení stavby následující: Přesunout místo křižování vlaků kategorie Os a R v této variantě na trati z ŽST Lomnice nad Lužnicí do vhodnějšího místa v mezistaničním úseku Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí, například do míst současné zastávky Vlkov nad Lužnicí, či spíše tuto krátkou výhybnu nově zřídit. V místě současné zastávky Vlkov nad Lužnicí již v dřívějších dobách byly položeny 2 koleje, z toho plyne při splnění určitých podmínek menší náročnost terénních úprav. Pokud by tento návrh pomohl zkrátit přestupní doby a pobyty v ŽST Veselí nad Lužnicí, mohl by mít pozitivní efekt na celkové hodnocení stavby.</p>	<p>Informace bude doplněna.</p> <p>Vybudování výhybny by bylo vhodné pouze při konkrétním konceptu dopravy (polohách vlaků). V případě změny konceptu dopravy, a to především na 4. TŽK, by došlo k situaci, že by výhybna přestala být pro křižování vlaků využívána.</p>	---	
112	<p>A.2 Technické řešení a dopravní technologie, část 4.7 Personální potřeba dopravních zaměstnanců: Podporujeme umístění dispečerského pracoviště na současné pracoviště DOZ Č. Budějovice – Č. Velenice v ŽST Č. Budějovice, kde je již připraveno uspořádání pracoviště jako oboustranné i pro trať Č. Velenice - Veselí n/Luž. (již je namontovaný nábytek a dispečerské stoly i pro trať Č. Velenice – Veselí nad Lužnicí). Připravované regionální dispečerské pracoviště Č. Budějovice (RDP CB) umožní alternativní obsazování v noční době a další synergické efekty i pro případy mimořádností. Tato možnost již byla diskutována a pracoviště na ní již bylo konfigurováno při stavbě „Elektrizace trati České Velenice – České Budějovice, 1. etapa“.</p> <p>Důležitým aspektem pro umístění dispečerského pracoviště určitě bude kapacita a zranitelnost stávajících či nově budovaných kabelových tras a samozřejmě změna software stávajícího pracoviště DOZ v Č. Budějovicích. Z tohoto pohledu se nabízí jako variantní možnost zajišťovat dispečerské řízení z pracoviště v Č. Velenicích.</p> <p>Pracoviště pohotovostního výpravčího požadujeme umístit do ŽST Veselí nad Lužnicí</p>	Bude doplněno do části 4.7 – Personální potřeba.	Ano	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	(kumulace s pohotovostním pracovištěm pro přilehlé úseky trati 704), nebo do ŽST České Velenice (kumulace s pohotovostním pracovištěm pro trať 705).			
113	A.3 Přepravní analýza a Ekonomické hodnocení, část 1.3.6 Přepravní prognóza nákladní dopravy: <u>Průzkum přepravního trhu – dopravci</u> V textu tohoto odstavce je popsán stav, kdy pouze 4 dopravci z 34 oslovených vrátili vyplněný jim zasláný dotazník. Vzhledem k poměrně velkým pozitivním dopadům na ekonomické hodnocení stavby z případného zvýšení objemů nákladní přepravy si myslíme, že by bylo pro tuto studii vhodné zkusit ještě jednou obeslat všechny dopravce/operátory a důsledněji požadovat vyplnění dotazníků. Zároveň by došlo ke zpřesnění údajů a dat pro prognózu nákladní přepravy. <u>Průzkum přepravního trhu – firmy</u> Vzhledem k poměrně velkým pozitivním dopadům na ekonomické hodnocení stavby z případného zvýšení objemů nákladní přepravy si myslíme, že by bylo pro tuto studii vhodné zkusit ještě jednou obeslat všechny firmy, především ty ze sídel nacházejících se na trase trati Č. Velenice – Veselí nad Lužnicí a důsledněji požadovat vyplnění dotazníků. Zároveň by došlo ke zpřesnění údajů a dat pro prognózu nákladní přepravy.	Je to již několikátý průzkum. Dopravci ví, kdo se na ně obrací, proč a jaký to může mít ve výhledu pro ně dopad. Průzkum z důvodu nízké návratnosti nebudeme opakovat. Svědčí to o nízkém zájmu některých dopravců o uvedenou trať. Totéž platí pro oslovené firmy.	NE	
114	Připomínka Odboru přípravy staveb: Ve variantách s elektrizací trati jsou navrženy dvě spínací stanice. Jsou z hlediska provozu nezbytné?	SpS Veselí není aktuálně třeba, TT Veselí je již vyzbrojena napáječi směr TT Velenice.	ANO	
MD ČR				
115	S ohledem na současné prezentované výsledky lze doporučit v dalším zpracování zaměření na kroky vedoucí k zajištění dalších přínosů při snaze o minimalizaci 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.	konstatování		
116	K dalšímu zpracování a ekonomickému posouzení tak lze doporučit zejména zřízení alternativního místa zastavení v Třeboni, které vykazuje pozitivní výsledky přepravní prognózy.	Konstatování		
117	Za současného stavu vykazuje ekonomickou efektivitu pouze varianta Oe, ostatní varianty jsou pod hranicí ekonomické efektivity, nejbližší k ní je pak varianta M. Naopak varianty s nižší mírou investice do železniční infrastruktury ekonomickou efektivitu výrazným způsobem nevykazují. Z tohoto důvodu doporučujeme při dalším posuzování možného řešení nesnižovat přidanou hodnotu této modernizace.	Konstatování		
118	Nelze souhlasit s doporučením uvedeným v kapitole 6.1 části A.I. Zpracovatel zde doporučuje dále nesledovat variantu M, avšak varianta M je variantou s druhým nejlepším	Varianta M nebude dále sledována, bude nahrazena variantou OeEx.	Projednáno	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	ekonomickým výsledkem.			
119	U navržených protihlukových opatření ve var. M doporučujeme zvážit použití redukčního koeficientu investičních nákladů, a to v rozsahu nízkých protihlukových stěn.	Varianta M nebude dále sledována.	Ano	
120	Požadujeme (nad rámec již oslovených dopravců) oslovit nově vzniklé sdružení ŽESNAD v otázce nových přeprav, které by byly díky novému elektrizovanému spojení České republiky a Rakouska (u var. Oe a M) konkurenceschopné.	V době zasílání dotazníků sdružení ŽESNAD ještě neexistovalo. Přesto všem stávajícím členům ŽESNADu (http://www.zesnad.cz/nasi-clenove/) byly dotazníky v rámci přepravního průzkumu v březnu k vyplnění poslány.	Ne	
121	Požadujeme sjednotit název nově uvažované zastávky v Třeboni. Napříč studií se nekonzistentně objevují názvy Třeboň město a Třeboň střed.	Bude sjednoceno	Ano	
122	Dílčí připomínky ke 2. dílčímu odevzdání TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí A.1 Shrnutí a vyhodnocení: 1. Požadujeme doplnit skutečnost, že trať podle směrnice GŘ č. 16/2005 náleží mezi tratě, zařazené do evropského železničního systému, včetně z toho vyplývajících. Zároveň, že trať není součástí hlavní, ani globální sítě transevropské dopravní sítě podle Nařízení 1315/2013.	Dle Prohlášení o dráze 2017 se jedná o trať kategorie „ostatní části dráhy celostátní“. Bude doplněno, že „trať není součástí hlavní, ani globální sítě transevropské dopravní sítě podle Nařízení 1315/2013“.	Částečně	
123	3.1 Požadujeme doplnit stávající třídu zatížení, prostorovou průchodnost, traťovou rychlost, charakter směrových a sklonových poměrů, omezení parametrů vyplývající z technického stavu.	Požadované není problémovým místem trati a je uvedeno v kapitolách 1 a 4.	NE	
124	4.1 Požadujeme doplnit informace o technickém stavu a výhledových záměrech na souvisejících tratích na rakouském území.	Související tratě na rakouském území nejsou předmětem této studie. Jejich technický stav není zpracovateli znám a výhledové záměry přislíbilo dodat MD ČR i JČK. Dosud nedodáno.	NE	
125	4.7 Ověřte prosím správnost odkazu na směrnici č. 30.	Dle Prohlášení o dráze 2017 se jedná o trať kategorie „ostatní části dráhy celostátní“.	---	
126	5.2 Z textu není zřejmá informace o převedení části vlaků dálkové dopravy relace Praha – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice na relaci Praha – Veselí nad Lužnicí – České Velenice. Doplnit informace o skladbě vlaků osobní dopravy.	Bude doplněna informace, že se jedná o převedení části vlaků ze 4. TŽK.	Ano	
127	5.3.1 Žádáme doplnit údaj o obsazenosti vlaků cestujícími o hodnotu v procentech.	Bude doplněno	ANO	
128	5.4 Je v SP 4. TŽK zohledněno převedení části vlaků z ramene Praha – České Budějovice na rameno Praha – České Velenice?	Není, toto je nový provozní koncept pro tuto studii.	---	
129	A.2 Technické řešení a Dopravní technologie: 1.4 ŽST Nová Ves nad Lužnicí – požadujeme vysvětlit nezbytnost budování 2 nástupištních hran. Provéřit možnost vysunutí nástupiště blíže ke stávající zástavbě s přístupem na nástupiště přes zabezpečený přejezd.	Konfigurace stanic byla projednána 12.5.2016.	---	
130	ŽST Suchdol nad Lužnicí – požadujeme prověřit nezbytnost užitečné délky koleje 720 m. Provéřit řešení s opuštěním výstavby nové propojovací komunikace za kolejištěm stanice a	V ŽST Suchdol n/L je předpokládáno křižování s vlaky Nex délky 650 m.	NE	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	s přesunem nástupišť do blízkosti rušeného přejezdu.			
131	1.5.1 Upozorňujeme, že podle Směrnice č. 28 má být na předmětné trati svršek UIC60. Použití S49 odsouhlasit SŽDC O13.	Viz část A.2, kapitola 1.5.1 Železniční svršek a spodek	---	
132	1.5.7 Uvést zásah do ovlivněných TNS.	Bude uvedeno.	Ano	
133	4.3 K údajům o vlacích doplnit údaje o počtu míst.	Bude doplněno.	Ano	
134	Tabulku 1.4 v přílohách strukturujte podle profesí.	Celkové finanční nároky na zajištění provozuschopnosti tvoří údržby, oprava a reinvestice. Finanční prostředky jsou alokovány jednotlivým správám (SBBH, SMT, ST, SSZT, SEE) a další rozdělení prostředků je plně v kompetenci těchto správ. Investiční náklady jsou v otevřené formě (.xls) přiloženy na DVD.	Vysvětleno	
135	Dále doplnit do přílohy tabulku PN po časovou řadu po profesích.	Viz předchozí		
136	4.5.1 Str. 84, popis varianty Oe – V popisu varianty Oe je v zastavovací koncepci dálkových vlaků uvedeno chybně zastavení Suchdol nad Lužnicí zastávka. V průběhu předchozího zpracování bylo dohodnuto zastavení vlaků dálkové dopravy ve stanici Suchdol nad Lužnicí. Zpracovatel tuto variantu doporučil s ohledem omezené prostorové možnosti prodloužit nástupiště v zastávce Suchdol nad Lužnicí, případně vysoké investiční náklady při realizaci.	Bude upraveno v rámci dalšího odevzdání.	Ano	
137	Přílohy 2.4 a 2.5 s návrhovými GVD variant Oe a M obsahují zastavení vlaků dálkové dopravy v Suchdole nad Lužnicí zastávka místo v projednaném Suchdole nad Lužnicí (viz předchozí bod).	Viz předchozí komentář.	Ano	
138	A.3 Přepravní analýza a ekonomické hodnocení: 1.2.13.6 Požadujeme vysvětlit nárůst osobní přepravy 2016 – 2035 (po realizaci D3).	Růst dopravy mezi výchozím rokem a rokem prognózy je i ve variantě bez projektu opravdu významný. Důvodem je růst mobility obyvatel, růst přeshraničních cest, a zkvalitnění dopravní infrastruktury (4. TŽK, D3). Důvodem není počet obyvatel, který bude v oblasti stagnovat až mírně klesat. Tito hybatelé a jejich výhledové trendy budou doplněny do studie.		
139	Str. 32 a 33, popis variant Oe a M Nesprávně uvedená zastavovací koncepce vlaků dálkové dopravy. Vlaky dálkové dopravy neobsahují Suchdol nad Lužnicí zastávka, ale pouze stanici Suchdol nad Lužnicí. Rovněž od zastavení v Nové Vsi nad Lužnicí bylo v průběhu přípravy upuštěno.	Bude aktualizováno	ANO	
140	Nesouhlasíme s tvrzením zpracovatele, že dojde k poškození cestujících v relacích Praha – České Budějovice a Veselí nad Lužnicí – České Budějovice. Převedení vlaků linky R7 Praha – České Budějovice do Českých Velenic je podmíněno vedením expresního vlaku Praha –	Negativa na provoz na 4. TŽK jsou v dokumentaci zmíněny v kap 1.2.13.4. Dále jsou patrné při porovnání s dopravním	---	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	České Budějovice a zároveň vedením vlaku linky R11 Brno – Plzeň. Pouze v tomto případě nedojde převedením spoje linky R7 do Českých Velenic k výraznému poškození cestujících v žádné z relací. Relace Praha/Tábor – České Budějovice bude primárně obsloužena expresním vlakem, který jede ve výhodnější časové poloze (příjezd do Českých Budějovic těsně za vlakem linky R7 vede k preferenci expresního spoje). Cestující z Veselí nad Lužnicí mohou využít vlak linky R11, který jinak jede v těsném souběhu s linkou R7. Poškození budou pouze cestující ze stanic Soběslav a Planá nad Lužnicí, kteří při cestě do Českých Budějovic budou muset přestoupit. Relace Benešov/Olbramovice – České Budějovice jsou v tomto pohledu marginální. V případě, že nepojede expresní vlak, nelze o převedení spoje do Českých Velenic uvažovat.	konceptem OeEx (kap 1.2.13.5) jehož hlavní předností jak pro 4. TŽK tak pro řešenou trať je že vlaky Ex zastavují ve Veselí n. L. Do studie bude doplněno vyčíslení negativních dopadů pro jednotlivé varianty na 4. TŽK z přepravního hlediska (tedy hodnoty poklesu cestujících a v jakých relacích k tomu došlo).		
141	<p>Navrhujeme následující úpravu textu kapitoly 1.2.13.1 odstavce Varianty s elektrizací (Oe, M):</p> <p>Provoz vlaků R Praha – Veselí n. L. – Třeboň – Č. Velenice celodenně v intervalu 120 min (celkem 7 párů), jedná se o přesměrování vlaků R Praha – Tábor (L:00) – Č. Budějovice (S:00), které jedou v souběhu s Ex Praha – Č. Budějovice, do Č. Velenic. Bez vazby linek R7 a R11 v relaci Brno – Č. Velenice, ale pouze v relaci Tábor – Č. Budějovice. Objednatel dálkové dopravy navrhuje zastavování vlaků R v následujících stanicích a zastávkách: Lomnice n. L., Třeboň, Třeboň lázně, Majdalena, Suchdol n. L.</p> <p>Vlaky Os České Velenice – Veselí n. L. celodenně v intervalu 120 min, (celkem 8 párů Os), vazba všech vlaků Os Č. Velenice – Veselí n. L. v žst. Veselí n. L. na vlaky R do/ze směru Praha, doba na přestup cca 7 min.</p> <p>Na rakouské straně je předpokládána návaznost na vlaky z Českých Velenic.</p> <p>Rozsah dopravy, zastavovací politika a úpravy v navazujících či souběžných autobusových linkách vychází z jednání projektanta, zadavatele a objednatele dopravy. Pro hodnocené varianty byly definovány 2 základní dopravní koncepty. Ve variantách BP, R1, R2 a O budou v oblasti provozovány vlaky regionální v rozsahu 14 párů vlaků/den s vazbou na dálkový segment ve Veselí n. L.</p> <p>Ve variantách Oe a M bude část vlaků R Praha - Veselí n. L. - České Budějovice přesměrována na relaci Praha – Veselí n. L. - České Velenice. V řešené oblasti tak dojde ke zvýšení kvality obsluhy sídel s významnějším přepravním potenciálem, který odpovídá přepravním proudům v oblasti. Zároveň však dojde ke snížení kvality nabídky v některých relacích na 4. TŽK. Zejména v relaci Soběslav (Planá n. L.) – České Budějovice, která bude s přestupem ve stanici Veselí n. L. V dalších relacích jako například Praha – České Budějovice a Veselí n. L. – České Budějovice bude dopad s ohledem na souběžně vedené přímé vlaky minimální.</p> <p>Celkový rozsah dopravy v řešené oblasti bude 15 párů vlaků/den.</p> <p>Ve všech variantách je uvažováno se zachováním návaznosti autobusových spojů na</p>	Bude upraveno dle aktuální dopravní technologie.	---	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	páteční železnici a s návazností železniční dopravy na rakouské straně.			
142	Str. 35, popisy variant Oe a M – Navrhujeme upravit popis negativních dopadů shodně s předchozí připomínkou.	Bude upraveno dle aktuální dopravní technologie.	---	
143	Str. 36 – Do textu popisu alternativního řešení varianty Oe s vazbou osobních vlaků na expresní spoje požadujeme doplnit informaci, že objednatel dálkové dopravy dlouhodobě předpokládá průjezd expresních vlaků stanicí Veselí nad Lužnicí, která je obsloužena vlaky druhého přepravního segmentu (podobně uvedeno v Dopravní technologii v kapitole 4.3.3 na straně 81).	Bude doplněno	ANO	
144	Přepravní analýza a ani ekonomické hodnocení neobsahují porovnání základních a alternativních variant Oe a M. Prodloužení cestovní doby o 7 minut pro cestující projíždějících stanicí Veselí nad Lužnicí považujeme za výrazně negativní vliv způsobený zajištěním vazby Jihlava - Jindřichův Hradec – Třeboň – České Velenice, která je nesrovnatelně méně využívaná. Požadujeme takové srovnání doplnit alespoň v rozsahu podobném kapitole 1.2.13.5 Posouzení alternativních řešení, která se zabývá posouzením vlivu provázání s expresními vlaky nebo vlivu zřízení nové zastávky Třeboň město.	Alternativní varianty Oe a M nejsou vyvolány zajištěním vazby v uvedeném směru, nýbrž pozdějším příjezdem/odjezdem vlaků linky R7 ze/do směru Praha a slouží pouze pro znázornění vlivu pozdějšího příjezdu/dřívějšího odjezdu na GVD řešené tratě.	NE	
145	2.1.1 U tab. 2.1 požadujeme zdůvodnit položku Nákup pozemků.	Jedná se o náklady na výkup pozemků, např. pro objíždnou komunikaci v Suchdole n/Luž, případně přeložky trati apod. Viz tabulka IN na DVD.	vysvětleno	
146	2.1.5 U tab. 2.15 požadujeme zdůvodnit zůstatkovou hodnotu variant Oe a M 0 Kč.	Zůstatková hodnota ve finanční analýze ve výši 0 Kč u variant s elektrizací je dána novým způsobem výpočtu požadovaným v nové metodice pro hodnocení ekonomické efektivnosti (03/2016). Nový způsob výpočtu je popsán ve zprávě.	vysvětleno	
147	Dále požadujeme prověřit, zda v některém případě může odstranění přejezdu s náhradou mimoúrovňovým křížením pozitivně ovlivnit ekonomické hodnocení.	Vzhledem k zatížení pozemních komunikací se toto nedá předpokládat.	---	
148	B.2 Situace 1:10 000: Doplnit hranice a popis investičních úseků a směrové poměry.	Hranice a popis investičních úseků budou doplněny. Směrové poměry zůstávají stávající a budou upřesněny v dalším stupni dokumentace.	Částečně	
149	B.3 Situace 1:1 000: V dalším odevzdání doplnit situace do standardní podrobnosti.	Situace již jsou ve standardní podrobnosti pro studie.	Ne	
150	Doporučení MD k dalšímu postupu: Zatím pouze varianta Oe je v ekonomickém hodnocení nad diskontní sazbou, ale jen o 0,03%. Proto se doporučuje do dalšího odevzdání věnovat zvýšenou pozornost oblastem: - Výhledová třída zatížení (jako sdružený parametr s rychlostí).	Konstatování	---	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<ul style="list-style-type: none"> - Rozsah přestavby železničního spodku. - Centrální přechody. - Nákladní doprava. 			
JČK, JIKORD				
151	<p>ke studii máme zásadní připomínku – netrváme nadále na prověřování varianty M, spousta návrhů je obtížně projednatelná s CHKO, nicméně velmi bychom uvítali, kdyby se ještě prověřila možnost varianty „Oe+“, pokud bychom došli postupně k opravdu kladnému ekonomickému hodnocení ve variantě Oe.</p> <p>Tato varianta by vycházela z Oe a v rámci možností by byla upravena na rychlost 130 - 140 km/h (či až na 160 km/h) v místech, která by to umožňovala ve stávající stopě, případně s marginálními úpravami trasování v obloucích.</p>	Zvýšení traťové rychlosti ve variantě Oe by měla vliv na výši IN. Doporučujeme prověřit v dalších stupních dokumentace v případě kladných výsledků „základní“ varianty Oe.	---	
152	Vhodné by bylo také prověření úpravy velenického zhlaví v ŽST Nová Ves nad Lužnicí na vyšší rychlost (100 – 120 km/h), zvláště vzhledem k tomu, že zde není plánovaná zastávka rychlíků a jednalo by se o krátký rychlostní propad.	Viz SŽDC O13	Ano	