

NÁZEV AKCE:	SP trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Projednání připomínek k 6. dílčímu plnění
DATUM:	24. května 2017
MÍSTO:	SUDOP PRAHA, Olšanská 1a, Praha 3, zas. místnost č. 7
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Matěj Mareš
Přílohy:	Vypořádání připomínek k 6. dílčímu plnění

V průběhu jednání byl formou diskuze projednán návrh zpracovatele této SP na vypořádání připomínek k 6. dílčímu plnění 03/2017. Vypořádání jednotlivých připomínek je rozepsáno v samostatném dokumentu, který je přílohou tohoto záznamu. Důležité body a změny oproti návrhu vypořádání připomínek jsou potom uvedeny na následujících řádcích. Nakonec jsou uvedeny hlavní závěry diskuze.

V rámci jednání bylo dohodnuto následující:

SŽDC 06

- Ing. Buriánek v souvislosti s připomínkou č.1 zopakoval, že pokud má být předložená dokumentace studií proveditelnosti, je nutné aby splnila řadu náležitostí na to, co má studie proveditelnosti obsahovat. Ing. Mareš (SUDOP PRAHA) konstatoval, že předložená dokumentace je studií proveditelnosti a z pohledu zpracovatele potřebné náležitosti obsahuje v obdobném rozsahu jako jiné SP v nedávné době schválené CK MD. Ing. Křemen (SŽDC O26) doplnil, že se zadavatel dohodl se zpracovatelem SP na úpravě struktury dokumentace tak, aby byl patrnější přechod mezi zpracovanou TES a SP a patrně se tak i zdůrazní požadované části.
- K připomínce č.3 bylo dohodnuto, že do SP bude doplněna tabulka, ve které bude pro jednotlivé projektové varianty i variantu Bez projektu uvedeno zda splňují jednotlivé TSI.

SŽDC 012

- Zástupce omluven. *Předpokládá se souhlas s návrhem vypořádání připomínek.*

SŽDC 013

- Zástupce omluven. *Bez připomínek.*

SŽDC 014

- K připomínce č.13 bylo dohodnuto, že v SP bude u popisu profese zabezpečovací zařízení u varianty OeSp uveden kompletní obsah varianty.

SŽDC 015

- Zástupce omluven. *Bez připomínek.*

SŽDC 026

- Souhlasí s návrhem vypořádání připomínek.



SŽDC O29

- *Bez připomínek*

SŽDC, SSZ

- Souhlasí s návrhem vypořádání připomínek. Navrhuje, aby finální výstup byl shodný se standartně odevzdávanými SP, aby nevznikaly nejasnosti při jejím schvalování. Spojení SP a TES v rámci jedné dokumentace může působit zmatečně.

SŽDC, OŘ Plzeň

- Souhlasí s návrhem vypořádání připomínek.

SŽDC, SON Plzeň

- *Bez připomínek*

MD ČR

- Souhlasí s návrhem vypořádání připomínek.

JČK / JIKORD

- *Bez připomínek*



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí Projednání připomínek k 6. dílčímu plnění 03/2017
DATUM	24. 5. 2017, 9:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA, a.s.; Olšanská 1a, Praha 3 (zasedací místnosti č. 007)

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Matěj Mareš	SUDOP PRAHA	731 648 798 / 267 094 174 matej.mares@sudop.cz	Mareš
Jan Novák	SUDOP PRAHA	267 094 159 jan.novak@sudop.cz	Novák
MICHAL KLISKÝ	MD ČR 0520	225 131 444 MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	Kliský
VACLAV TACEK	TD 0190	225 151 540 VACLAV.TACEK@TD.CZ	Tacek
MARTIN STACH	JIKORD	436 400 512 stach@jikord.cz	Stach
Karel Benes	SŽDC 028	724 285 767 beneska@sazdc.cz	Benes
Pavel KONOPÁSEK	SŽDC 06	602 289 077 konopasek@sazdc.cz	Konopásek
Josef Butianek	SŽDC 06	972 246 618 butianek@sazdc.cz	Butianek
Vojtěch Jehlnek	SŽDC 04	972 244 572 jehlnk@sazdc.cz	Jehlnek
PAVEL PAIDAR	SŽDC s.o., SSE	602 525 078 paidar@sazdc.cz	Paidar
Jan Veselovský	SŽDC s.o. OR Plzeň	724 349 105 veselovsky@sazdc.cz	Veselovský
Luděk MURAR	MD 0170	225 111 623 ludk.murare@mdcr.cz	Murar
JIŘÍ LIŠKOVEC	SŽDC s.o. OR PLZ	606 611 078 lislovec@sazdc.cz	Lisovec
Jan Křivan	SŽDC s.o. OR 026	602 162 740 křivan@sazdc.cz	Křivan

PODPIS

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'S' or 'Z' shape followed by a horizontal line and a small upward stroke.

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	SŽDC, O6	Není zřejmé, zda je dokumentace považována za studii proveditelnosti, či technicko-ekonomickou studii. Na str. 5 části A.1 se hovoří o dopracování TES do podrobnosti studie proveditelnosti. V jiných částech studie se pak hovoří, že se jedná o studii proveditelnosti. V případě, že by se mělo jednat o studii proveditelnosti, je nutné splnit řadu náležitostí vyplývajících ze závazných metodik a nařízení. Například není součástí zpracované dokumentace analýza variant a analýza poptávky.	Jedná se o studii proveditelnosti. Analýzou variant je dříve zpracovaná technicko-ekonomická studie (bude součástí digitálního odevzdání). Analýza poptávky je náplní části A.3, kapitoly 1 - Analýza přepravního trhu. Struktura dokumentace bude upravena.	vysvětleno
2	SŽDC, O6	Ve studii je rozporné pojmenování variant. V části A.1 jsou v na str. 7 definovány varianty v jiném pojmenování, než jsou dále uváděny v textu.	Do závorky budou doplněny názvy projektových variant).	Ano
3	SŽDC, O6	V části A.1 je na str. 9 zpracováno vyhodnocení variant z hlediska plnění TSI. Toto vyhodnocení však v tabulce 1.1 není. Uveden je pouze seznam nařízení TSI.	Bude doplněna tabulka plnění TSI jednotlivými projektovými variantami a variantou Bez projektu.	Ano
4	SŽDC, O6	V části A.1 se uvádí na str. 9 vymezení řešeného území. V případě vymezeného území pro dopravní modelování je uvedeno pouze obecné konstatování. Bylo by vhodné doplnit, pro jaké konkrétní území se tedy efekty této investice ve změnách dopravní poptávky zohledňují.	Převzato ze zadání. Bude doplněno do závorky.	Ano
5	SŽDC, O6	V části A.1 jsou na str. 11 uvedeny cíle projektu. Chybí však analýza těchto cílů a popis způsobu hodnocení jejich dosažení. Cíle projektu by měli vycházet z analýzy potřeb a problémů. Hodnocení plnění cílů na str. 23 je nedostatečné.	Uvedené odpovídá nedávno schválené SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň. Nesouhlasíme proto s vyjádřením, že "je nedostatečné".	NE
6	SŽDC, O6	Podrobné ekonomické hodnocení je dokládáno pouze pro variantu OeSp, pro zbývající jsou uvedeny pouze výsledky. Je nutné dopracovat, či začlenit ekonomické hodnocení i pro ostatní varianty, včetně CBA tebelek.	Součástí digitálního odevzdání bude konečné plnění TES (12/2017)	ANO
7	SŽDC, O6	Analýza rizik je zpracována pouze pro variantu OeSp. Je potřeba dopracovat analýzu rizik i pro ostatní ekonomicky efektivní varianty, tedy pro variantu OeEx.	Varianta OeEx byla zpracována v rámci TES, ale protože je provozní koncept v ní navržený nepřijatelný pro objednatele dálkové dopravy, není dále sledována.	NE
8	SŽDC, O12	A.2. Technické řešení a dopravní technologie V kapitole 4.2.1 Rozsah dopravy je uvedeno, že osobní doprava v úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí je uskutečňována pouze vlaky kategorie Os, které jsou vedeny výhradně v režii motorové jednotky řady 814 (Regionova). Připomínáme, že dle aktuálně platného GVD 2016/2017 je zde již většina osobních vlaků pravidelně vedena motorovými vozy řady 842.	V úvodu kapitoly 4.2 je uvedeno následující: "Rozsah osobní i nákladní dopravy v současném stavu vychází z grafikonu vlakové dopravy (GVD) 2015/2016." Uvedené nemá vliv na výsledky ekonomického hodnocení.	Ne

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zapracujeme
9	SŽDC, O12	A.1. Shrnutí a vyhodnocení, 6.3. Doporučení pro další stupeň projektové dokumentace Dokumentace v této kapitole navrhuje k dalšímu prověření možnou úpravu konfigurace kolejí ŽST Třeboň vytvořením soustavy vnějších nástupišť i ve variantě OeSp s tím, že u koleje č. 1 by vzniklo nástupiště délky 200 metrů a u koleje č. 3 (s ohledem na prostorové možnosti) nástupiště dlouhé jen 120 metrů. V případě, že bude na této trati uvažováno s provozem rychlíků ve složení hnací vozidlo + 6 vozů klasické stavby, byť jen v okrajových částech dne dle řešené varianty studie, požadujeme zřízení dvou plnohodnotných nástupních hran navrhované délky 200 metrů ve všech stanicích, kde se předpokládá zastavování těchto vlaků pro nástup a výstup cestujících, tj. řešení dle aktuálně předložené studie. Dvě nástupní hrany umožní řešit i mimořádnosti v provozu (včetně výluk jednotlivých staničních kolejí) a i budoucí možné variantní řešení jízdního řádu takto dlouhých vlaků po celou dobu životnosti stavby.	Vyjádření	---
10	SŽDC, O13	Bez připomínek	---	---
11	SŽDC, O14	Obecně: Upozorňujeme, že texty typu "PZZ pro zabezpečení navrženého centrálního přechodu" jsou nyní již formálně chybné. Vyhláškou č. 117/2017 Sb. Z dubna t.r., kterou se mění vyhláška č. 177/1995 Sb., se zavádí pojem "Výstražné zařízení pro přechod kolejí", což koresponduje i se související připravovanou TS SŽDC.	bude opraveno	Ano
12	SŽDC, O14	A.2, bod 1.3: S ohledem na postupnost zpracování a nové poznatky z TES navrhujeme, aby byl upraven stručný přehled obsahu variant. S ohledem na redukci dále rozpracovaných variant považujeme za vhodnější uvést náplň varianty Oe a od ní odvozovat náplně dalších rozpracovávaných variant (jsou-li) a nikoli se odvolávat stávajícím způsobem (tj. Oe je odvozena od O, O od R2, R2 od R1).	Takto strukturovaný přehled variant vychází již ze zadání a dle našeho názoru logicky popisuje navržené projektové varianty a hlavní rozdíly mezi nimi.	NE
13	SŽDC, O14	A.2, bod 1.5.9: Viz naše obecná připomínka k bodu 1.3 s tím, že v tomto případě se jedná o požadavek a nikoli návrh. V dalším postupu se pravděpodobně bude pracovat již pouze s variantami zde sloučenými do bodu "Varianta O, Oe, OeSp", a proto v tomto oddíle bodu 1.5.9 požadujeme uvést kompletní obsah variant (tj. nepoužívat odkaz do technicky méně obsáhlých variant).	Bude uveden kompletní obsah pro variantu OeSp.	Ano
14	SŽDC, O14	A.2, bod 1.10.2: Opravte překlep v označení článku normy (správně má být 5.5.2). Bod řeší zabezpečení zaústění vlečky do hlavní koleje, ale nijak nespecifikuje podmínky a vhodnost řešení (odvratné výbyhky oproti 30 m vzdálené Vk). Například jaké jsou zde prostorové, či sklonové poměry.	překlep bude opraven. Doporučujeme detailněji řešit v navazujících stupních projektové dokumentace.	částečně

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zapracujeme
15	SŽDC, O15	Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci proto konstatujeme, že problematice ochrany životního prostředí (ŽP) je vzhledem k tomu, že se jedná „jen“ o studii proveditelnosti, prozatím věnována zpracovatelem (SUDOP) okrajová pozornost. K předkládané dokumentaci projektu stavby nemáme prozatím žádné připomínky a předpokládáme, že oblast ŽP bude více rozpracována v dalším dílčím odevzdání projektové dokumentace.	Vyjádření	---
16	SŽDC, O26	V dokumentaci není zcela zřejmá hranice mezi původní (podkladovou) TES a jejím rozšířením do podoby studie proveditelnosti. Faktickým výstupem studie proveditelnosti je v souladu s Dodatkem č. 1 k SoD pouze nová varianta „OeSp“, která vychází z původních projektových variant „Oe“ a „OeEx“ v rámci TES. Větší část dílčího odevzdání řešené studie proveditelnosti (03/2017) je však koncipována tak, že všechny dosud zpracované projektové varianty jsou si de facto rovnocenné. Část týkající se ekonomického hodnocení naopak pouze shrnuje výsledky původní TES a detailně rozpracovává jen novou variantu „OeSp“.	SP navazuje na zpracovanou TES. Doloženy jsou všechny dosud rozpracované varianty z toho důvodu. Aby byl názorně vidět postup zpracování TES / SP z pohledu prověřovaných variant, a bylo tak jednodušeji pochopitelné jak SP došla k doporučení k realizaci varianty OeSp. TES bude součástí digitálního odevzdání SP. Struktura dokumentace bude upravena.	vysvětleno
17	SŽDC, O26	A.2 Technické řešení a dopravní technologie 1 Technické řešení kapitola 1.5.7 Trakce v případě nové varianty „OeSp“ není současně s elektrizací tratě předpokládána rekonstrukce železničního svršku a spodku v celé délce řešené tratě (viz popis projektové varianty „OeSp“ v kapitole 1.5.1 Železniční svršek a spodek)	bude upraveno	Ano
18	SŽDC, O26	kapitola 1.8 Harmonogram realizace vzhledem ke snížení rozsahu prací v nové variantě „OeSp“ doporučujeme z pohledu realizace stavby zvážit možnost sloučení úseků České Velenice (mimo) – Suchdol nad Lužnicí (mimo) a Suchdol nad Lužnicí (mimo) – Třeboň lázně (mimo)	doporučujeme detailněji prověřit v dalším stupni dokumentace.	vysvětleno
19	SŽDC, O26	kapitola 1.9 Investiční a provozní náklady v textu kapitoly je rozpor týkající se cenové úrovně, ve které je studie zpracována, původní TES je zpracována v CÚ 2016, SP však již v CÚ 2017	bude upraveno	Ano
20	SŽDC, O26	kapitola 1.5.4 Pozemní komunikace staničení přejezdu P5620 (km 37,277), který je uveden v popisu varianty M jako přejezd určený na zrušení, neodpovídá hodnotě v příloze 1.3 – Tabulka železničních přejezdů (km 37,227)	bude opraveno	Ano
21	SŽDC, O26	4 Dopravně-provozní technologie kapitola 4.3.5 Rozsah nákladní dopravy požadujeme lépe popsat, o převedení nákladních vlaků z jaké relace na řešenou trať se jedná, z textu kapitoly není tato informace jednoznačně zřejmá	Bude doplněno.	Ano

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
22	SŽDC, O26	kapitola 4.4 Jízdní/cestovní doby – výhledový stav v Tabulce 4.7 chybí jízdní doby pro vlaky Nex, byť v předchozím textu je uvedeno, že ve variantě „OeSp“ dojde oproti variantě „Oe“ k jejich nepatrnému prodloužení	Jízdní doby vlaku Nex budou doplněny.	Ano
23	SŽDC, O26	kapitola 4.5.1 Základní varianty Tabulka 4.8 – rozdíl v cestovní době mezi vlaky R a Sp by měl být podle našeho názoru stejný jako v Tabulce 4.7, tj. 2 min. v sudém, resp. 2,5 min. v lichém směru, protože celková doba pobytů je v případě vlaků R i Sp vždy 4 min.	Celková doba pobytů u vlaků kategorie R je 5 min.	vysvětleno
24	SŽDC, O26	v Tabulce 4.8 není v lichém směru uvedena kategorie vlaků Sp	Bude upraveno	Ano
25	SŽDC, O26	kapitola 4.6 Personální potřeba zaměstnanců dle Pokynu č. 9/2013 GR SŽDC je předpokládáno zřízení pracoviště PPV pro řešenou trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí v Českých Velenicích	Bude doplněno.	Ano
26	SŽDC, O26	Příloha 1.3 Tabulka železničních přejezdů přejezd v km 5,813 (P5587) – Vt = 100 km/h ve variantách O/Oe/OeSp neodpovídá navrženému technickému řešení, protože v navazujících úsecích je rychlost 120 km/h, ve variantě M je uváděna Vt = 160 km/h byť rychlostní propad na 100 km/h je stejný jako ve variantách O/Oe/OeSp	bude opraveno	Ano
27	SŽDC, O26	přejezd v km 33,318 (P5616) – Vt = 100 km/h ve variantách O/Oe/OeSp neodpovídá navrženému technickému řešení, protože v navazujících úsecích je rychlost 120 km/h, ve variantě M je při de facto stejném omezení rychlosti opět uváděna Vt = 160 km/h	bude opraveno	Ano
28	SŽDC, O26	Příloha 2.X Návrhové GVD pro všechny modelové GVD platí, že odjezdové kóty z výchozích stanic vlaků by měly být v celých minutách	Polohy odjezdových kót z výchozích stanic vlaků mohou být upraveny na hodnoty v celých minutách. Nicméně půlminutové hodnoty jsou uvedeny pouze ve služebních pomůckách, odjezdové kóty vlaků v KJŘ pro cestující jsou uváděny v celých minutách.	-
29	SŽDC, O26	příloha 2.1 Varianta BP provozní intervaly v ŽST Třeboň a Suchdol nad Lužnicí zůstaly identické jako v podkladové TES, opakovaně však upozorňujeme, že provozních intervaly v těchto stanicích jsou ve variantě „BP“ velmi optimistické a v některých případech se dostávají na úroveň varianty R; např. interval postupných vjezdů je v obou stanicích navržen pouze v délce 0,5 min., což je podle našeho názoru nereálné; je sice pravdou, že již ve variantě „BP“ budou všechny stanice vybaveny novým SZZ 3. kategorie, nicméně stále bude nutné odpovídajícím způsobem zajistit bezpečnost cestujících při přístupu na úrovňová nástupiště, jejichž existence výrazně limituje možnost současných vjezdů do stanice	Bezpečnost cestujících bude zajištěna uvažovaným zastavením vlaků osobní dopravy na určeném místě. Toto místo může být vymezeno návěstí "Místo zastavení". Vlak zastavujícího pro výstup a nástup cestujících zastaví ve stanici čelem vlaku před touto návěstí.	-
30	SŽDC, O26	úpravou provozních intervalů v kombinaci se zaokrouhlením odjezdových kót ve výchozích stanicích na celé minuty je tak možné dosáhnout dalšího prodloužení cestovních dob a tedy celkového zhoršení varianty „BP“	Cílem SP není "zhoršení stavu BP".	vysvětleno
31	SŽDC, O26	Část A.3 Převpravní analýza a ekonomické hodnocení 1 Analýza přepravního trhu kapitola 1.2.13.1 Souhrn nabídky řešených variant a úpravy navazující VD v kapitole chybí popis varianty OeEx	Bude doplněno	Ano

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
32	SŽDC, O26	kapitola 1.2.13.4 Projektové varianty ve variantě OeSp je předpokládáno převedení dopravy z IAD na železnici v celkové výši 129 cest z celkového počtu cest IAD v řešeném území, tj. pouze cca 3,07 %, uvedená hodnota je podle našeho názoru v porovnání s variantami Oe (226 převedených cest) a OeEx (480) velmi nízká a de facto spíše odpovídá převodu dopravy z IAD na železnici ve variantě O (110 cest), varianta OeSp se však svým charakterem blíží variantám Oe a OeEx, nikoliv variantě O, požadujeme uvedené hodnoty znovu prověřit	Objem převedené dopravy je sice jen mírně vyšší než ve variantě O, vhodnější je však sledovat výkon převedené dopravy, který vstupuje do CBA a blíží se spíše k variantě OeEx. Znamená to tedy že v rámci OeSp varianty se převádí více dálkových vztahů z IAD než v rámci varianty O. Viz obr. 1.25, str. 40.	vysvětleno
33	SŽDC, O26	podobně se dle kartogramů přepravního zatížení blíží varianta OeSp spíše variantě O než variantám Oe a OeEx, navíc není zřejmý důvod poměrně zásadní změny poměru mezi počtem přepravených cestujících v regionální a dálkové dopravě mezi variantami Oe a OeSp, např. v úseku před Veselím n. L. dosahují pošty cestujících v dálkové (R a Sp)/regionální (Os) dopravě 800/750 cestujících za den ve variantě Oe a 950/450 cestujících za den ve variantě OeSp	Kvalitativně je varianta OeSp mezi variantou O a Oe viz. obr. 1.25 a 1.26. Jedním z důvodů změny poměru mezi dálkovou a regionální dopravou je zastavování vlaků Sp v Suchdole n. L. zast. Ve var OeSp. Dalšími důvody pro dílčí přesun poptávky mezi segmenty může být časová poloha spojů během dne.	vysvětleno
34	SŽDC, O26	kapitoly 1.3.7 Přepravní prognóza nákladní dopravy v Tabulce 1.18 není zmíněna varianta OeSp	Bude doplněno	Ano
35	SŽDC, O26	B.4 Paspory v částech B.4.3 Traťový pasport, varianty Oe, OeEx, M a B.4.4 Traťový pasport, varianta OeSp jsou chybně číslovány koleje v ŽST Třeboň	bude opraveno	Ano
36	SŽDC, O26	v části B.4.4 Traťový pasport, varianta OeSp chybí legenda týkající se situačního schématu tratě (červená, černá barva, přerušovaná červeno-černá čára)	doplníme	Ano
37	SŽDC, O26	Obecně součástí konečného odevzdání studie proveditelnosti by pro přehlednost mělo být také konečné odevzdání podkladové technicko-ekonomické studie (12/2016)	bude doloženo	Ano
38	SŽDC, O26	požadujeme věnovat zvýšenou pozornost jednotnosti dokumentace a jejímu postupnému doplňování a aktualizaci, tak aby jednotlivé části dokumentace nebyly v rozporu	bereme na vědomí	Ano
39	SŽDC, O26	požadujeme důsledné zapracování projednaných připomínek	bereme na vědomí	Ano
40	SŽDC, O29	Bez připomínek	---	---
41	SŽDC, SSZ	V popisu stávajícího stavu není dostatečně popsána stávající traťová kabelizace, zejména není zřejmé, zda v úsecích České Velenice - Nová Ves nad Lužnicí a Lomnice nad Lužnicí - Veselí nad Lužnicí je v současnosti položen dostatečně dimenzovaný metalický kabel a v následném textu není dostatečně popsáno, zda bude možno tyto kabely využít i pro připravovanou stavbu. Je počítáno pouze s využitím stávající trubky pro zafouknutí optického kabelu. Stejně tak je nutno popsat, zda přejezdová zařízení v těchto úsecích (9 ks) budou vyžadovat novou kabelizaci. Z textu by mělo jasně vyplynout, zda bude nutno v tomto úseku zřizovat z těchto důvodů novou kabelovou trasu (15 km) či zda byl v předcházejících stavbách naplněn předpoklad, že se v těchto úsecích již kabelová trasa kopat nemusí.	Z pohledu investičních nákladů je ve studii uvažováno v uvedených úsecích s novou kabelizací. Detailněji doporučujeme řešit v navazujících stupních projektové dokumentace s ohledem na možné úspory investičních nákladů.	vysvětleno

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
42	SŽDC, SSZ	V části ČVV_A.1, tab. 5.1 a v části ČVV_A.2, tab. 1.10 není vyčíslena úspora provozních nákladů pro varianty Oe Ex a OeSp a není možno posoudit výhodnost těchto variant.	V tabulkách je vyčíslena celková výše provozních nákladů (PN) po dobu hodnotícího období (30 let). Varianta OeEx je technicky shodná s variantou Oe, liší se pouze navrženým provozním konceptem. Varianta OeSp je v tabulce uvedena.	vysvětleno
43	SŽDC, SSZ	V části zabezpečovací zařízení se nepočítá s využitím traťových staveb, není navrženo umístění případných matečních staveb. Dále se nepočítá s ovládním tohoto úseku stejným dispečerem v Českých Budějovicích, který dnes již ovládá úsek z Českých Budějovic do Českých Velenic, tato varianta není jasně popsána. Chybně se počítá s umístěním pracoviště PPV ve Veselí n/Luž, neboť celý ovládací okruh bude dokonale zaokrouhán v trojúhelníku Č. Budějovice - Č. Velenice - Veselí n/Luž - Č. Budějovice. Dvě současné poruchy OK v tomto trojúhelníku se nepředpokládají. Pokud bude požadováno i přesto vybudovat pracoviště PPV, pak doporučuji je zřídit pro obě tratě do Č. Velenic v Č. Velenicích. Je tedy možno tímto způsobem docílit další úspory investičních nákladů i pracovních sil.	Doporučujeme dále řešit v dalším stupni projektové dokumentace. Uvedené nebude mít negativní vliv na ekonomickou efektivitu vybrané varianty.	vysvětleno
44	SŽDC, SSZ	Není dostatečně popsána varianta s GSM-R a ETCS. Pokud budeme od systému ETCS L2 vyžadovat, aby řídil i sled vlaků v mezistaničních úsecích, musí být GSM-R vybudováno tak, aby výpadek jednoho BTS neznamenal ztrátu signálu pro jedoucí vozidlo. Pokud toto nebude zajištěno, bude nově vybudované ETCS plnit pouze funkci vlakového zabezpečovače. Doporučuji doplnit do textu, případně do nákladů stavby.	Z pohledu investičních nákladů jsou oba systémy naceněny dle kilometrické délky úseku (v souladu se Sborníkem pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti). Opět doporučujeme řešit v dalším stupni projektové dokumentace, kde již budou vytipována místa pro umístění BTS.	vysvětleno
45	SŽDC, SSZ	Demolice objektů se navrhuje pouze v případech, kdy stávající objekt překáží nové výstavbě nebo ohrožuje bezpečnost dopravy či cestujících. Navrhovat demolice z důvodů, že je objekt ve zchátralém stavu, do stavby nepatří - viz demolice v ŽST Suchdol n/Luž a Třeboň.	Jak je uvedeno ve zprávě "rozsah demolice doporučujeme upřesnit v dalším stupni projektové dokumentace". Nesouhlasíme nicméně s tvrzením, že "demolice objektů ve zchátralém stavu do stavby nepatří". Cílem projektu je mimo zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, k čemuž musí přispět kromě kvalitní infrastruktury a železničních vozidel i prostředí v okolí železničních stanic a zastávek.	vysvětleno
46	SŽDC, OŘ Plzeň	Připomínky SBBH Plzeň: SBBH OŘ Plzeň s předloženou Studií proveditelnosti trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí souhlasí bez připomínek.	vyjádření	---

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
47	SŽDC, OŘ Plzeň	<p>Připomínky SEE Plzeň: Nutno splnit podmínky:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rychlost větru projektovat na min. 29,6 m/s (A.2 str. 27) – dle Technických specifikací systémů, zařízení a výrobků č. 2/2011-E. 2. Budoucí provozovatel požaduje instalaci přídatného lana (A.2 str. 27) – dle Technických specifikací systémů, zařízení a výrobků č. 2/2011-E 3. TP umísťovat vždy vně oblouku, není-li toto možné (zastávky), použít trakční brány (A.2 str. 29). 4. V případě použití variant s elektrifikací trati uvažovat v projektové dokumentaci železničního svršku a spodku s takovými úpravami (např. zahloubení trati), aby pod stávajícími silničními nadjezdy (ne-bo pod jinými objekty přecházejícími nad tratí) byla dodržena vzdálenost spodní hrany nadjezdu od temene kolejnice minimálně 7,1 m. Totéž platí také u případných nově budovaných mostních objek-tů. 5. Úpravy nadjezdů či jiných objektů nad tratí zpracovat do samostatných stavebních objektů, které bude přebírat vlastník nadjezdů či objektů (úpravami je myšleno provedení protidotykových zábran, ukolejnění, odvod stékající vody, ochrana místní rozvodné sítě, atd.). Tento požadavek se vztahuje i na úpravy linek VN, VVN a dalších produktovodů. 6. V případě použití variant s elektrifikací trati uvažovat se zvýšenými investičními náklady v lesních úsecích (požadavek SEE na dimenzování TP a uzpůsobení sestavy TV). 7. Studie počítá s funkcí TT Velenice (A.2 str. 32), v současné době však neexistuje přírodní linka 110 kV. V TT České Velenice je dokončena pouze stavební část R 27 kV + trafostání, technologicky je TT vybavena pouze rozvaděčem vlastní spotřeby. 8. V souladu s výsledky studií vzájemného vlivu souběhu elektroenergetického vedení 2 x 110 kV v úseku Suchdol nad Lužnicí - České Velenice a železniční tratí 705C České Velenice – Veselí nad Lužnicí, požaduje SEE v projektové dokumentaci dořešit podmínky pro provádění údržbových prací všech složek správců trati (odvětví traťového hospodářství, zabezpečovací, sdělovací, elektro, ...) odchýlně od platných norem a zohlednit doporučení studií ve formě např. Provozního řádu údržby. 9. V další části stavby je nutné blíže specifikovat napojení do technologických sítí DŘT a DDTs. 	Doporučení do dalšího stupně	---
48	SŽDC, OŘ Plzeň	<p>Připomínky SMT Plzeň: SMT souhlasí s předloženou studií.</p>	vyjádření	---
49	SŽDC, OŘ Plzeň	<p>Připomínky SSZT České Budějovice: V této fázi přípravy projektu SSZT České Budějovice nemá k předložené dokumentaci připomínky. Upozorňujeme, že přejezd P5601 v km 16,768 je nově zabezpečen PZS 3ZNI.</p>	vyjádření bude prověřeno	---

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zapracujeme
50	SŽDC, OŘ Plzeň	Připomínky ST České Budějovice: ST preferuje varianty stanic bez podchodů.	vyjádření	---
51	SŽDC, OŘ Plzeň	Připomínky ÚŘP – odbor technologie: Bez připomínek.	vyjádření	---
52	SŽDC, OŘ Plzeň	Připomínky V-OPS: V textu části A.1 je rozpor v uvádění (záměně) varianty „M“ a „OeEx“. V některých případech je uváděna varianta „M“ a chybí „OeEX“ a v některých případech je uváděno opačně. Doporučuji uvá-dění těchto variant sjednotit.	bude prověřeno	Ano
53	SŽDC, OŘ Plzeň	V textu části A.2 je v bodu 1.5.1. rozpor mezi prvním odstavcem a následným popisem varianty OeSp v rozsahu úprav (rekonstrukcí) žel. spodku. V prvním odstavci je rozsah uveden pod všemi rekonstruovanými kolejemi a v popisu varianty OeSp je již rozsah rce spodku omezen.	bude upraveno	Ano
54	SŽDC, OŘ Plzeň	Výkres B.3.3.1. – Konec výhybky č.3 je velmi blízko přejezdu. Doporučujeme výhybku odsadit na dostatečnou vzdálenost od přejezdu, aby nemusela být použita atypická přejezdová konstrukce. Situace je zhoršena různými vlastníky kolejí v jednotlivých větvích výh. č.3	Jedná se o výkres varianty R1, která není dále sledována. Výhybka byla vložena na místo stávající výh. č. 4	ne
55	SŽDC, OŘ Plzeň	Výkres B.3.4.2. – vzestupnice v koleji č.4 za KV výh. č.2 je navržena do přímé. Nejedná se o stan-dartní řešení a požadujeme je vysvětlit a zdůvodnit.	Může být upraveno v dalším stupni projektové dokumentace. Možnost je vložení štihlejší obloukové výhybky a zkrácení užitečné délky kol. č. 4.	vysvětleno
56	SŽDC, OŘ Plzeň	Výkres B.3.11. – U nástupištní hrany zastávky je nedovolená hodnota převýšení D = 105mm.	dle ČSN 73 4959, čl. 5.4 projektovaná hodnota převýšení nesmí překročit 110 mm	vysvětleno
57	SŽDC, SON Plzeň	K předložené dokumentaci nemáme zásadní připomínky. Protože "Studie proveditelnosti" počítá v rámci optimalizace trati s provedením rekonstrukce staničních budov v ŽST Nová Ves nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Majdalena, Třeboň a Lomnice nad Lužnicí (v souvislosti s výměnou stávajícího ZZ za nové), žádáme o předložení dalších stupňů PD k posouzení. SON Plzeň má v letošním roce v plánu zahájit projektovou přípravu rekonstrukce výpravní budovy ŽST Majdalena, žádáme proto o zaslání alespoň dispozičního schéma (nebo jiného dokumentu, ze kterého by byly alespoň rámcově zřejmé plánované změny na budově), aby rekonstrukční práce zajišťované SON nebyly v rozporu s budoucím uspořádáním výpravní budovy.	Vyjádření. Konkrétní návrhy úprav budov nejsou součástí SP.	---
58	MD ČR	V části A.1. Shrnutí požadujeme do popisu varianty OeEx na straně 22 uvést, že objednatel dálkové dopravy nepředpokládá zastavení expresních vlaků ve stanici Veselí nad Lužnicí a uvedený provozní koncept je proto v rozporu s jeho dlouhodobými záměry.	Bude doplněno	Ano
59	MD ČR	Část A.1, kapitola 4.2 – požadujeme doplnit „reinvestice“	Je převzato ze zadání. Text bude doplněn do závorky)	Ano
60	MD ČR	Část A.1, kapitola 4.3, poslední odstavec – odstraňte slovo „tého“.	Je převzato ze zadání. Text bude doplněn do závorky)	Ano
61	MD ČR	Část A.1, kapitola 5.3.2, 1. odstavec – část textu „300-500“ nedává ve větě smysl	Jedná se o počet manipulačních vlaků.	vysvětleno
62	MD ČR	Část A.1, kapitola 5.4, 3. odstavec – když je FNPV/ENPV, mělo by být i FIRR/EIRR	Zkratka FRR a ERR je běžně používaná a zažitá verze zkratk (v oblasti EH u dop. infrastruktury v ČR) na základě standardů používaných v evropské legislativě (např. nařízení 207/2015) a GUIDE 2014.	NE

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
63	MD ČR	V části A.2 Technické řešení a Dopravní technologie kapitole 1.4 Návrh úprav železničních stanic a zastávek je uvedena dříve sledovaná délka nástupišť 200 metrů u stanic a zastávek, jež jsou obsluhovány vlaky dálkové dopravy, přestože v rámci projednání SP byl objednatelem dálkové dopravy upřesněn požadavek na délku nástupišť pro dálkovou dopravu 170 metrů. Pokud se redukce na délku 170 metrů týká pouze varianty OeSp, požadujeme tuto informaci uvést. Výše uvedený údaj o délce nástupišť doporučujeme upravit také v dalších částech dokumentace. Například A.1. Shrnutí, tabulka 4.1.	Upřesněný požadavek na délku nástupiště zpracovatel SP obdržel těsně před odevzdáním konceptu SP, a proto zpracovatel SP předem upozornil, že tento nový požadavek nebude do konceptu zapracován. Vzhledem ke stavu zpracování SP a minimálnímu vlivu na výsledky ekonomického hodnocení bude požadavek na délku nástupišť pro dálkovou dopravu zapracován formou komentáře, který upozorní na skutečnost, že vzhledem k aktuálnímu požadavku MD ČR je v dalších stupních projektové dokumentace možné zkrátit nástupiště na délku 170 , ale v této SP již nebude délka nástupišť upravována ani ve výkres, ani v nákladech, ani v jiných textových částech.	částečně
64	MD ČR	V části A.2 Technické řešení a Dopravní technologie doporučujeme doplnit u popisu vozby dálkové dopravy ve variantách Oe a OeSp (kap. 4.3.2 a 4.3.4), že popis soupravy dálkového vlaku je uveden jako maximální. Kapacita soupravy a řazení budou vyplývat z konkrétní poptávky a nasazení soupravy ve velikosti odpovídající uvedenému popisu lze očekávat jen ve dnech zvýšené poptávky nebo v sezoně. Uvedení přesného řazení považujeme za zbytečné.	Bude doplněno.	Ano
65	MD ČR	Část A.2, kapitola 1.5.4, poslední 2 odstavce – doplňte informaci, že pozemní komunikace převezmou věcně příslušní správci.	Bude doplněno	Ano
66	MD ČR	Část A.2, kapitola 1.5.5, 2. odstavce – ve větě, „Použití nízkých protihlukových stěn je u těchto objektů spíše v teoretické rovině a závisí na podrobných výpočtech a charakteru jednotlivých obytných objektů (umístění oken, počet podlaží apod.).“, odstraňte část, „je u těchto objektů spíše v teoretické rovině a“.	Bude upraveno	Ano
67	MD ČR	Část A.2, kapitola 1.5.6 – doplňte zásah do technologických pozemních objektů napájecích stanic. Nová SpS neobsahuje žádné pozemní objekty?	bude doplněno	Ano
68	MD ČR	Část A.2, kapitola 1.5.7, odstavec „Napájení trakčního vedení“ – doplňte orientační údaje o dopadech stavby do TNS, SpS a případně dalších objektů spojených s trakcí a napájením.	je uvedeno v následující kapitole 1.5.8	vysvětleno
69	MD ČR	Část A.2, kapitola 1.5.9, 3. a 5. odstavec – upřesněte, zda se pro zjišťování volnosti předpokládá použití pouze počítačů náprav, tedy bez realizace kolejových obvodů.	v SP je předpokládáno použití pouze počítačů náprav. Může být řešeno v dalších stupních projektové dokumentace	NE
70	MD ČR	Část A.2, kapitola 1.5.9, odstavec „Přehled zabezpečovacích zařízení“ – specifikujte podrobněji TZZ.	bude doplněno "např. typu AH"	Ano
71	MD ČR	Část A.2, kapitola 1.5.9, odstavec „Varianta O, Oe, OeSp“ – doplňte informaci, že v těchto variantách se z důvodu budování ETCS neuvažuje se souběžnou realizací národního zabezpečovacího systému.	Bude doplněno	Ano
72	MD ČR	Část A.2, kapitola 3.11.2, tabulka 3.10 – tabulka by se měla jmenovat „Započitatelné korekce v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb.“	Bude upraveno	Ano
73	MD ČR	Část A.2, kapitola 3.11.2, tabulka 3.11 – tabulka by se měla jmenovat „...limitní hodnoty hluku...“	Bude upraveno	Ano

TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
74	MD ČR	Část A3 – určení množství emisí CO ₂ vzniklých projektem: Tabulky, ačkoli nevstupují do ekonomického hodnocení, obsahují pouze množství emisí CO ₂ v železniční dopravě bez posouzení úspor těchto emisí v ostatních druzích dopravy, které mohou mít zásadní vliv na posuzování projektu. V případě elektrizačních variant tak požadujeme doplnění informace, pro jaký energetický mix jsou tyto emise počítány, včetně očekávaných změn energetického mixu elektrické energie v souladu se Státní energetickou koncepcí.	V dokumentaci je vyčísleno množství emisí jak železniční dopravy, tak i z ostatních druhů (převedená silniční doprava). To je uvedeno v kapitole 3.2.4 v tab. 2.30 ve sloupci "Převedená doprava". Stávající metodika při výpočtu uhlíkové stopy vychází pouze z ujetých osobo/tuno kilometrů na základě materiálu „Institute for Energy and Environmental Research (IFEU) Heidelberg“, „INFRAS Bern“ a „IVE mbH Hannover“ (pro nákladní dopravu) a modelu TREMOD (Transport Emission Model, pro osobní dopravu, IFEU). Připravovaná nová Rezortní metodika již při výpočtu uhlíkové stopy nebude vycházet z ujetých osobo/tuno kilometrů, ale z ujetých vlakokilometrů a vozokilometrů. Tedy efekty z elektrifikace tratí se ve výsledcích projeví podstatně výrazněji než doposud. Do studie může být doplněn graf vývoje energetického mixu z materiálu Státní energetické koncepce.	částečně
75	JKORD/JČK	K zaslané studii nemáme zásadních připomínek, akorát bychom uvítali použití nízkých PHS.	Vyjádření. Možnost použití PHS by měla být prověřena v dalším projektovém stupni.	---