

Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
1	IDSK	Obecné	Doporučujeme v případě realizace tohoto projektu časovou koordinaci se stavbou modernizace trati Praha – Všetaty, aby došlo k dokončení modernizace ŽST Neratovice a traťového úseku Neratovice – Všetaty nejpozději s dokončením stavby tohoto projektu.		
2	IDSK	B.1 5.4.1	Číslo linek, která budou použita pro spěšné vlaky zastavující v ŽST Kralupy nad Vltavou, zatím nejsou určena. Nicméně číslo R45 je užíváno pro spěšné vlaky Praha – Kladno. Doporučujeme označení R44a, R44b a R44c.		
3	IDSK	B.1 5.4.1	V případě realizace varianty V1 plánujeme přímé spěšné vlaky Praha – Slaný s přípojem Kralupy nad Vltavou – Velvary.		
4	IDSK	B.2.1 4.2.5	V ŽST Úžice a zastávce Netřeba postačují nástupiště dlouhá 80 metrů.		
5	IDSK	B.2.1 4.2.6	Požadujeme zachování přejezdu P2473 pro umožnění průjezdu autobusu linky PID 373 obcí Netřeba.		
6	IDSK	B.2.1 4.2.6	U přejezdu P2471 doporučujeme též vybudování chodníku pro přístup od ŽST Úžice do části obce Úžice ležící severně od trati.		
7	IDSK	B.2.2 6.3	Pro zajištění námi zvoleného cílového provozního konceptu na tratích 093, 110 a 111 uvažujeme s infrastrukturními opatřeními s cílem zvýšení traťové rychlosti a elektrizace.		
8	IDSK	P.1.2 a P.1.3	Linka Kladno – Kralupy nad Vltavou – Mladá Boleslav pojede v celé trase pod stejným číslem, např. S53.		
9	IDSK	B.2.4 3.3	Oproti variantě BP je ve variantě V2 nárůst počtu cestujících na trati 111 do Velvar jen o 12 (z 440 na 452). Podle našeho názoru přímé vlaky do Prahy přilákají více cestujících. Dále uvádíte, že přímé vlaky do Slaného odlákají nějaké cestujících z autobusů vedených po D7. Obrázek 3.22 Rozdílový kartogram uvádí u autobusů pokles o 127 cestujících v úseku Praha – Kněžves a o 109 cestujících v úseku Stehelčevy – Knovíz, ale u trati 091 je nárůst cestujících nižší (o 59 v úseku Praha-Podbaba – Roztoky u Prahy a o 108 v úseku Libčice nad Vltavou – Kralupy nad Vltavou). Vysvětlete tento rozpor.		
10	IDSK	B.3.2 7	Ztotožňujeme se se závěry zpracovatele a také doporučujeme k další přípravě a následné realizaci dle varianty V1, jelikož rekonstrukci ŽST Kralupy nad Vltavou doporučujeme řešit jako samostatnou akci podle upravené metodiky zohledňující nižší úsporu času při posuzování bodové stavby. Nedoporučujeme tuto stavbu zkoumat v rámci jiné akce (např. elektrizace trati Kralupy nad Vltavou – Kladno-Ostrovec nebo Kralupy nad Vltavou – Slaný/Velvary), protože se domníváme, že výsledek ekonomického hodnocení nebude výrazně odlišný od varianty V2 sledovaného projektu. Zároveň je však nutné začít v dohledné době s projektovou přípravou rekonstrukce ŽST Kralupy nad Vltavou nejen pro zajištění realizovatelnosti výhledového provozního konceptu regionální dopravy v objednavce Středočeského kraje, mimo jiné dle varianty V2, ale také pro zajištění bezpečnosti a provozuschopnosti dráhy v oblasti uzlu Kralupy nad Vltavou.		

11	IDSK	C.4.2	Požadujeme dostatečnou přímou část kolejí u nástupišť směr Kladno/Slaný/Velvary pro spojení 2 jednotek délky 80 metrů. Dále požadujeme vybudování nástupiště délky 160 metrů u 15. SK pro případ mimořádností. I toto nástupiště požadujeme u přímé koleje pro umožnění spojování 2 jednotek.		
12					
13					