

Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
1	SŽ, GŘ O6	B.3.1	Údaje v tabulkách 2.6 a 2.7 pro varianty V1/V2 neodpovídají údajům v CBA tabulkách.		
2	SŽ, GŘ O6	B.3.1	Text v kapitole 2.4 a údaje v tabulce 2.8 pro osobní dopravu neodpovídají údajům v CBA tabulkách.		
3	SŽ, GŘ O6	B.3.1	Údaje v tabulkách 2.10, 2.11., 2.12 neodpovídají údajům v CBA tabulkách.		
4	SŽ, GŘ O6	B.2.1	Do kapitoly 4.3.3 doporučujeme uvést, že nová TNS Neratovice bude koncipována jako dvojitá (údržba nebo výpadek jednoho transformátoru neovlivní funkčnost druhého).		
5	SŽ, GŘ O6	B.2.2	V úvodním textu kapitoly 3.2 je uvedené, že „...varianta bez projektu není vhodná pro provoz (dlouhých) nákladních vlaků nadregionálního významu.“ Doporučujeme zdůraznit, že hlavním důvodem je absence elektrizace ve stávající trase a nedostupnost trasy pro rozhodné relace bez úvratě. Je zde rovněž uvedeno 40 vlaků za den v maximální variaci odpovídajících horizontu 2032, avšak je vhodné uvést, v jakém dílčím úseku řešené trasy (zřejmě v úseku Neratovice – Tišice).		
6	SŽ, GŘ O6	B.2.2	V tabulce 3.4 je uveden rozsah výhledové nákladní dopravy, který může odpovídat pouze jednomu z dílčích úseků řešeného spojení vykazujícího v dílčích úsecích proměnu v počtu vlaků. Opět se zřejmě má jednat o počet vlaků v dílčím úseku Neratovice – Tišice. Požadujeme tuto informaci k předmětné tabulce alespoň uvést a přehled počtu nákladních vlaků doplnit i o ostatní úseky primárně řešeného spojení Kralupy nad Vltavou – Dřísy/Všetaty.		
7	SŽ, GŘ O6	B.2.2	V návaznosti na výše uvedené k rozsahu nákladní dopravy na jednotlivých dílčích úsecích upozorňujeme ke kapitolám 7.2 a 7.3 na skutečnost, že budou tímto ovlivněny i výpočty propustnosti, jelikož je zřejmé, že v ukazateli N jsou započítány ve všech úsecích nákladní vlaky ve stejném počtu (maximálním z celého spojení).		
8	SŽ, GŘ O6	B.2.4	V tabulce 4.4 není zřejmé, ke kterému z úseků trasy Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy se uváděné výhledové dopravní výkony vztahují. Je velmi žádoucí i ve vazbě na dopravně-technologické posouzení, aby byl výhledový rozsah nákladní dopravy popsán k jednotlivým dílčím úsekům podrobněji, včetně podílu vlaků se zdrojem/cílem své trasy na předmětném spojení a vlaků tranzitujících (v projektovém stavu). Uvedené počty vlaků zřejmě odpovídají úseku Neratovice – Tišice, tzn. v projektovém stavu s 32 vlaky (RPDI) – dle závěru z kapitoly 4.3.3 – tranzitujícími převedenými z trasy přes Prahu a 5 vlaky se zdrojem/cílem přepravy např. v Neratovicích?		

9	SŽ, GŘ O6	B.2.4	Je v pořádku, že je vzato v potaz stanovisko ŽESNAD.CZ, avšak ať už ze stanoviska nebo ze SP není zřejmé, proč by relace/vlaky uvedené v tabulce 4.3 měly projíždět řešené spojení poté, co projdou přepracováním namísto v ŽST Praha-Libeň v ŽST Nymburk seř. n. a dále mohou pokračovat na Ústí nad Labem přes Mělník. Je snad důvodem nikde neuvedený požadavek na další nácestné manipulace v úseku Neratovice – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem? Proč by tomu tak mělo být? Pokud nikoliv, je přetrasování těchto vlaků s přepracováním zátěže (např. i do směrů Plzeň, České Budějovice atd.) záležitostí změn vlakovtorby mimo předmětné spojení Kralupy nad Vltavou – Dřísy. Proto považujeme za vhodné výše uvedené projednat (a případně potvrdit s doplněním vysvětlení do textu SP) za účasti ŽESNAD.CZ.		
10	SŽ, GŘ O6	obecně	Bude-li na základě projednání SP nutné řešit kapacitu úseku Neratovice – Všetaty (nedojde-li např. ke snížení rozsahu nákladní dopravy vlivem výše uvedeného), pak doporučujeme prověřit situaci (proveditelnost), kdy by Tišická spojka odbočovala již v prostoru mezi přejezdem P2673 a zastávkou Tišice (kolej spojky vedena v prostoru zástavby v souběhu se stávající kolejí ve směru Všetaty, úrovnově přes přejezd P2674).		
11	SŽ, GŘ O6	obecně	Vzhledem k předloženým výsledkům ekonomického hodnocení není blíže komentována (připomínkována) konfigurace ŽST Kralupy nad Vltavou navržená pro projektovou variantu V2, která vykazuje obzvláště ve výhledu po dostavbě RS4 výraznou nerovnoměrnost ve využití jednotlivých nástupních hran a zřejmě by bylo vhodné prověřit úpravu, vedoucí k racionalizaci počtu hran při hlavních staničních kolejích 1 a 2 (např. s eliminací stávající SK č. 1 bez nástupiště), a to za účelem přiblížení nástupišť v liché skupině blíže přístupu cestujících apod.		
12	SŽ, O6/2	obecně	Prosíme o prověření technického řešení umožňujícího zvýšení rychlosti v úseku km 14,3 - 14,8 tak, aby zde nákladní vlaky, které nebudou zastavovat v nově navrhované výhybně Libiš, mohly projíždět rychlostí 100 km/h a nevznikal pro ně v uvedeném úseku rychlostní propad.		
13	SŽ, O6/2	obecně	S ohledem na rychlosti v mezistaničních úsecích Neratovice - Všetaty a Všetaty - Dřísy prověřte navýšení rychlosti v tišické spojně na 100 km/h. Druhotným efektem zvětšení poloměru směrového oblouku by bylo rovněž mírné oddálení navrhované spojky od přírodní rezervace Všetatská černava.		