

**Připomínky ke SP „Plzeň – České Budějovice“,  
dílčí odevzdání listopad 2015; obdržené k 13.1.2016**

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
<b>SŽDC OPS (O6)</b>				
1	K tomuto odevzdání máme pouze zásadní připomínku, která se týká viditelnosti návěstidel v některých železničních stanicích (např. žst. Starý Plzenec, žst. Písek město, žst. Pačejov). Vzhledem k tomu, že jsou tyto stanice v oblouku, existuje riziko, že po prověření viditelnosti návěstidel v dalších stupních dokumentace bude nutné snížit traťovou rychlost nebo posunout návěstidla a zkrátit tak užitečnou délku kolejí. Tuto skutečnost je nutné v SP zohlednit, protože nelze vyloučit negativní vliv na benefity v ekonomickém hodnocení.	Na trati bude instalován ETCS L2. Celá trať bude prověřena na viditelnost návěstidel pro rychlost v=100km/hod a případné omezení bude popsáno v TZ.	---	
<b>SŽDC OZŘP (O12)</b>				
2	<b>A 2.2. Schémata stanic</b> Nutné je sjednotit grafickou podobu jednotlivých schémat. Ve stanicích od Horažďovic předměstí až po Starý Plzenec nejsou zakresleny např. přístupy na nástupiště.	Bude sjednoceno.	ANO	
3	<b>ŽST Čejetice</b> Z formálního hlediska je nutné do schéma doplnit vjezdová návěstidla výhybny.	Bude doplněno	ANO	
4	<b>ŽST Dolní Poříčí</b> V případě, že je z ekonomického hlediska výhodnější zachování stávajících stanic Katovice a Střelské Hoštice oproti budování zcela nové stanice Dolní Poříčí, požadujeme neřešit tuto část tratě variantně a uvažovat jen se stávajícím stavem, který je pro organizování dopravy a operativní řízení provozu výhodnější, tj. zachování stanic Katovice a Střelské Hoštice.	Obě alternativy jsou investičně přibližně shodné. Výběr závisí na rozhodnutí SŽDC. V SP doporučujeme ponechat zdokumentované obě varianty, přičemž v základu je uvažováno se zachováním stávajících stanic Katovice a Stř. Hoštice. Text SP bude v tomto duchu doplněn.	částečně	
5	<b>Zast. Střelské Hoštice</b> Z formálního hlediska je nutné v souladu s předpisem SŽDC D1 řešit dotčené kolejiště a nástupní hranu obdobně jako v případě Čejetic, tj. bude se jednat o výhybnu Střelské Hoštice, v jejímž obvodu se bude nacházet zastávka s pracovním názvem, např. „Střelské Hoštice zastávka“. S ohledem na technologii výpravy vlaku u navrženého nástupiště by v případě řešení kolejiště a nástupiště jako jeden dopravní bod bylo nutné budovat cestová návěstidla.	Bude upraveno.	ANO	
6	<b>ŽST Blovice</b> Požadujeme upravit konfiguraci kolejiště ve variantě B tak, aby odpovídala potřebám navrženého provozního konceptu B(alt), tj. vypustit paralelní spojky na obou zhlavích.	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
7	<b>ŽST Nezvěstice</b> Požadujeme upravit konfiguraci kolejiště ve variantě B tak, aby odpovídala potřebám navrženého provozního konceptu B(alt), tj. vypustit paralelní spojky na obou zhlavích. Dále je nutné upřesnit, zda výhybky č. 5 a 6 budou ústředně přestavované – nutnost krytí výhybky č. 5 cestovým návěstidlem, které by bylo situované 10 metrů od konce nástupiště. Z dokumentace současně nevyplývá potřeba vlakových cest od/do Mirošova na kolej č. 4.	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016) Spojka 5/6 (a 10/11 ve var. Bx, Cx) je určena pouze pro posunové cesty.	Projednání	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
8	<b>A.2.1 Technické řešení, A.2.2 Schémata stanic, B.3,4 Situace ŽST Pačejov</b> V rámci přípravné dokumentace „Peronizace ŽST Pačejov a zvýšení traťové rychlosti v km 299,650 – 304,009“ bylo projednáno a odsouhlaseno, že předjízdna kolej č. 3 bude rozdělena výhybkou č. 6 na koleje č. 3 a 3a, cestové návěstidlo bude před výhybkou č. 6 umístěno jen ve směru od Nepomuka. V kapitole A.2.3.7. části A.2.1 týkající se úpravy zabezpečovacího zařízení ŽST Pačejov je nesprávně uvedeno, že kolej č. 3a bude rozdělena cestovými návěstidly z obou stran vložené výhybky. V částech A.2.2. a B.3,4 je ve schématech ŽST Pačejov celá předjízdna kolej označena jako kolej č. 3, výhybka č. 6 není kryta, tzn. chybí cestové návěstidlo.	Bude upraveno dle přípravné dokumentace. (Toto řešení může způsobit problém z dopravního pohledu při zastavení vlaku v přední části koleje.)	ANO	
9	<b>A.3. Dopravní technologie</b> <b>3.2. Propustnost traťových kolejí</b> Ve druhém odstavci, první věta nedává smysl. Místo „jeví známky možného mezistaničního úseku“ by zřejmě mělo být „jeví známky možného omezujícího mezistaničního úseku“.	Opravíme.	ANO	
10	V textu pod tabulkou na straně 18 je uvedeno: „Z údajů patrných z kritérií propustnosti je zřejmé, že navrhovaná infrastruktura plně dostačuje navrženému dopravnímu provozu a čítá ještě dostatečné rezervy pro další vlaky...“ To je však v příkrém rozporu s údaji uvedenými v tabulce, podle kterých není navrhovaná infrastruktura v mezistaničním úseku Blovice – Nezvěstice v některých variantách dostačující.	Zhodnocení úseku Blovice – Nezvěstice v jednokolejných variantách je hned v následujícím odstavci na téže stránce. Popis upravíme.	ANO	
11	<b>3.3. Sestava modelových GVD a požadavky na infrastrukturu</b> Projektant na str. 19 uvádí, že „křižování Os ve směru Strakonice vychází do prostoru výhybky Nemanice II, aniž by bylo poptáváno zdvoukolejnění v úseku od 4. TŽK po Nemanice II, tzn. bez zásahu do stále ještě relativně nedávných koridorových staveb ...“ Připomínáme, že v prostoru výhybky Nemanice se prozatím žádná koridorová stavba nerealizovala. Samotné křižování osobních vlaků ve výhybně Nemanice II nepovažujeme za výhodu, právě naopak. Vlak zde nezastavují pro nástup a výstup cestujících a tak jejich pobyt z dopravních důvodů jen prodlužuje celkovou jízdní dobu. Křižování vlaků uskutečněné ve stanici, kde vlaky zastavují pro výstup a nástup cestujících, případně na dvoukolejném úseku Č. Budějovice – Nemanice (při vhodné organizaci dopravy) se jeví jako výhodnější.	Formulace textu bude upravena. Jsme si plně vědomi dopadů návrhu křižování Os ve výhybně Nemanice II, včetně časových dopadů z pohledu prodloužení cestovní doby Os. Výchozím stavem této SP je stav po realizaci modernizace IV.TŽK dle varianty minimální, formulace vazeb na 4. TŽK bude v tomto duchu upravena.	Částečně	
12	<b>Varianta B</b> Požadujeme dále sledovat jen variantu B(alt). Projektant správně uvádí, že původní koncept s využíváním jízdy R proti správnému směru na dvoukolejném úseku vykazoval horší stabilitu a vyšší rizika přenosu zpoždění. Na tuto skutečnost jsme upozorňovali již v rámci připomínkování minulého plnění. Změnu konceptu je nutné promítnout také do	Dále bude sledována pouze alternativa Bp s provozním konceptem Bp(alt). Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	ANO	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	konfigurace kolejíště stanic Blovice a Nezvěstice.			
13	<b>Příloha 3 – grafikony vlakové dopravy:</b> například ve variantách bez projektu a Apmod se ve Starém Plzenci předpokládají provozní intervaly křižování ve výši 0,5 min, přitom na zhlavích (popř. záhlavích) jsou přejezdy, které tyto provozní intervaly prodlužují. Byly do provozních intervalů započteny doby zpoždění rozsvícení návěstidla? Pokud jde o nasazení systému ASVC (pak by nebylo nutno započítávání dob zpoždění rozsvícení návěstidla vyžadovat), tak jsme v dokumentaci našli pouze zmínku, že nasazení tohoto systému se jeví jako „velmi vhodné“. Proto buď bude jednoznačně požadováno nasazení systému ASVC, anebo provozní intervaly a následná mezidobí musí zahrnovat složku zpoždění rozsvícení návěstidla.	Znění ve vztahu k předpokládanému uplatnění ASVC v projektových variantách (při zohlednění při konstrukci modelových GVD) bude upraveno – ASVC je předpokládáno. Ve variantě bez projektu ASVC není uvažováno, nicméně graficky patrný interval křižování 0,5 min je ve skutečnosti delší v přesahu do zaokrouhlené jízdní doby Os mez Koterovem a Starým Plzencem. Bude jednoznačně uvedeno.	Částečně ANO	
<b>SŽDC OTH (O13)</b>				
14	<b>Zásadní připomínky</b> Požadujeme doplnění analýzy týkající se řešení úrovnových křížení tratí a pozemních komunikací. Analýza bude zaměřena na zhodnocení možností rekonstrukce přejezdů (vzdálenost křižovatek, rozhledové poměry, niveleta PKO), dále dobu uzavření přejezdů v návaznosti na předpokládaný nárůst dopravy, popř. prověření možnosti zrušení nebo náhrady úrovnových křížení.	Byla provedena základní analýza, která zohlednila intenzitu provozu na PKO, třídu komunikace, konkrétní prostorovou situaci v území a IN spojené se změnou na mimoúrovňové řešení. Na základě vyhodnocení těchto parametrů byly navrženy úpravy křížení. Výše uvedené bude doplněno jako příloha textové zprávy.	částečně	
15	Do všech projektových variant doplňte rekonstrukci koleje v úseku Protivín – Písek.	Tato možnost již byla prověřována s negativním výsledkem. Může ohrozit ekonomickou efektivitu celého projektu. Rekonstrukce uvedených kolejí je zahrnuta v nákladech provozuschopnosti.	NE	
16	<b>Připomínky ke kolejovému řešení Žst. Nemanice II</b> Pokud bude v hodnotícím období uvažováno s využíváním terminálu KD, doplňte rekonstrukci ostatních dopravních kolejí včetně obou zhlaví.	S terminálem KD uvažováno není. Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	NE	
17	<b>Žst. Hluboká n/Vlt.</b> Doplňte rekonstrukci kolejí č. 2 a 3. Vyjímání dílčích částí kolejí z rekonstrukce vytváří ztížené podmínky pro návrh rekonstrukce žel. spodku hlavní koleje a vytváří nelogické části kolejí různých sestav železničního svršku.	Může být doplněno za cenu zvýšení IN. (ca 20 mil. Kč) Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
18	<b>Žst. Zlív</b> Navrhnete odstranění propadu rychlosti v km 227,270 – 227,740. První výhybku ze směru od Českých Budějovic použijte tvaru 1:26,5 – 2500.	Odstranění propadu rychlosti brání na jedné straně obytná zastávka a na straně druhé vodní plocha. Použití rychlejší výhybky bez	NE	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		odstranění propadu rychlosti nepovažujeme za vhodné.		
19	<b>Žst. Dívčice</b> Pro směr Netolice není navržena nástupní hrana. Je dokladováno, že na trati Dívčice – Netolice nebude nikdy v budoucnu realizována osobní doprava.	Jako rezerva může být ponecháno stávající úrovňové nástupiště. (Příp. může být doplněna hrana za cenu zvýšení IN, ca 2 mil. Kč) Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
20	<b>Žst. Protivín</b> S ponecháním DKS v kombinaci s křižovatkovou výhybkou ve variantě A, Ap nesouhlasíme. Rozložení DKS řešte obdobně jako ve variantě B, C.  Ve variantách A, B, C se zachováním traťové koleje Protivín – Putim v původní stopě tuto kolej do žst. Protivín zapojte pro rychlost 80 km/h.  Úpravy traťové koleje va směru Putim protáhněte až za přejezd v záhlaví této žst. tak, aby byl součástí rekonstrukce žst.	Může být upraveno za cenu zkrácení užitečných délek kolejí, případně zvýšení IN. Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
21	<b>Žst. Ražice</b> Ve variantě A, Ap, B a C doplňte rekonstrukci koleje a výhybek zapojení koleje č.2 do traťové koleje ve směru Putim.  Vyjímání dílčích částí kolejí z rekonstrukce vytváří ztížené podmínky pro návrh rekonstrukce žel. spodku hlavní koleje a vytváří nelogické části kolejí různých sestav železničního svršku.  Řešení odbočky ve variantě Cp řešte tak, aby byly dodrženy alespoň hodnoty náhlé změny nedostatku převýšení podle tabulky 2 ČSN 736360-1.	Může být doplněno za cenu zvýšení IN (ca 30 mil. Kč) Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)  Výsledky ekonomického hodnocení varianty Cp jsou výrazně negativní. Tato varianta nebude dále prověřována, bude pouze doložena jako negativní průkaz.	Projednání	
22	<b>ŽST. Písek a žst. Písek město</b> Vyjímání dílčích částí kolejí z rekonstrukce vytváří ztížené podmínky pro návrh rekonstrukce žel. spodku hlavní koleje a vytváří nelogické části kolejí různých sestav železničního svršku.	Může být doplněno za cenu zvýšení IN (ca 22 mil. Kč) Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
23	<b>Žst. Katovice</b> Pokud bude realizováno nástupiště u koleje č. 3 požadujeme provedení rekostrukce koleje v celé délce. Doporučujeme zvážit zvýšení rychlosti v rámci zapojení koleje č.3 na plzeňském zhlaví.	Nástupiště není navrženo, jedná se pouze o zakres prostorové rezervy. Využití koleje č. 3 je sporadické v případě mimořádností, je proto zvoleno řešení s minimálními IN.	NE	
24	<b>Žst. Nezvěstice</b> Výhybky č. 4 a 5 jsou v kolizi s nástupištní hranou nást. č. 1 (oblouk o poloměru R < 300 m musí být ve vzdálenosti 24 m od konce nástupiště).	Bude opraveno.	ANO	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
25	<b>Žst. Starý Plzenec</b> V situaci není zakreslen podchod.	Bude opraveno.	ANO	
26	<b>Závěr</b> S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek. Zásadně přepracované části dokumentace budou předloženy opětovně ke schválení.	Bereme na vědomí.	---	
<b>SŽDC OAE (O14)</b>				
27	<b>A.2.1 Technické řešení</b> <b>2.1.3 Shrnutí navrhovaných parametrů</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>V předposlední odrážce je uvedeno, že přístup na nástupiště bude zásadně mimoúrovňově nebo přes stávající přejezd. Nicméně tuto zásadu je nutno upřesnit/doplnit pro případy dopraven, které jsou řešeny jinými stavbami a v rámci SP se předpokládá jejich ponechání bez úprav.</li> <li>Uvedené „ponechání“ úrov. přejezdů formulujete jinak. V dalším stupni by mělo být prověřena nutnost ponechání přejezdů ve všech případech (příp. rušení jsou vítána).</li> </ul>	Bez úprav jsou ponechány pouze stanice Strakonice a Horažďovice předm. V obou je přístup na nástupiště podchodem.  Bude upraveno	NE  ANO	
28	<b>2.3.7 Zabezpečovací zařízení</b> <b>Všeobecné řešení zabezpečovacího zařízení</b> V poslední větě upřesněte, že se vztahuje k SZZ a umístění do nových prostor je pouze předpoklad (rozpočtovaný) do studie; není-li účelem úmyslně zcela vyloučit umístění do stávajících prostor. (Jelínek)	Bude provedeno.	ANO	
29	<b>Předpoklady řešení</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>třetí odrážku zrušte;</li> <li>v osmé odrážce doplňte odkaz na konkrétní kapitolu (příp. stranu SP);</li> <li>devátou odrážku navrhujeme redukovat (v SP navrhujeme neřešit rozsah DNO).</li> </ul>	Bude provedeno. DNO bude posouzeno v dalším stupni, v současné době je navrhováno její zrušení při SZZ s vysokou dostupností (spolehlivostí).	ANO	
30	<b>Návěstidla</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Formulaci prvního odstavce doporučujeme zjednodušit. Není zřejmý smysl citování (části) požadavku TNŽ.</li> <li>Druhý a třetí odstavec není návrhem technického řešení, ale velmi stručný výpis aktuálního stavu problematiky viditelnosti návěstidel v současné době.</li> <li>Do čtvrtého odstavce doporučujeme doplnit upřesnění, že seřaďovací návěstidla ve funkci označnicku, by měla být podle požadavku našeho odboru ve stožárovém provedení.</li> </ul>	První odstavec byl upraven a ostatní ponechány. Doplněn požadavek na stožárovou konstrukci	ANO	
31	<b>Přejezdy</b> V současné době neexistují PZS, která by byla integrovanou součástí SZZ. Formulaci upravte.	Opraveno na: Přejezdy, které budou zřizovány v obvodu stanice, budou vždy částí SZZ s umístěním vlastní technologie do prostor stavědlové ústředny a v místě přejezdu nebude zřizován reléový domek, ale pouze přístrojová	ANO	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		skříň.		
32	<b>Napájení</b> Upozorňujeme, že uváděný návrh napájení PZS (v dopravních a v jejich blízkosti) z napájecího zdroje SZS musí respektovat odlišnosti v požadavcích na minimální dobu náhradního napájení (tzn. v případě PZS 8 hod.).	Ano je s tím tak počítáno, napájení PZS ze staničních zdrojů bude dimenzováno na 8hodin.	ANO	
33	<b>Úpravy v ŽST</b> <u>Hluboká n. VI., Katovice</u> - Chybně je uvedeno „opakovači návěstidlo odjezdového návěstidla“. <u>Horažďovice předměstí</u> - Upravte text „Ponechají se v rozsahu dle PD.“.	Bude opraveno	ANO	
34	<b>Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení</b> Doporučujeme upřesnit, že dálkové ovládání z CDP Praha se týká pouze trati 709 Plzeň (mimo) - České Budějovice (mimo). Pokud bude stavba zasahovat i do žst. Písek, musí být dálkové ovládání žst. Písek připojeno do řízení oblasti Zdice - Protivín s dálkovým ovládáním z regionálního dispečerského pracoviště v Březnici. Toto není v dokumentaci nikde uvedeno.	Požadavek byl na projednání dovysvětlen. Bude požádáno o úpravu směrnice. Technické řešení zatím bude ponecháno.	NE	
35	<b>Funkce DOZ</b> jsou pouze ty, které jsou uvedeny v prvních pěti odrážkách. Funkce uvedené v dalších odrážkách nevykonává v žádném případě DOZ, ale vykonávají je jiné technologické systémy, např. dispečerská řídicí technika (DŘT), dálková diagnostika technologických systémů ŽDC (DDTS ŽDC), kamerové systémy, informační zařízení pro cestující, atd. Doporučujeme upravit text.	Přejmenováno na dispečerské řízení.	ANO	
36	<b>Výstavba TZZ, Úpravy na přípojných tratích</b> Doporučujeme upřesnit řešení vazby na trať Čičenice - Volary, kde je provoz zajišťován podle předpisu SŽDC D4. Nepředpokládáme, že by bylo možné vyřešit vazbu pouhou úpravou vstupních terminálů, ale mělo by být řešeno minimálně automatizovaným předáváním čísel vlaků mezi oběma tratěmi. Požadavek na upřesnění vazby platí i pro trať Rokycany - Nezvěstice, která má být v celé délce převedena na DOZ z CDP Praha.	S úpravou na trati Čičenice – Volary je takto uvažováno. Trať Rokycany-Nezvěstice opravena	ANO	
37	<b>Výstavba TZZ + Výstavba ERTMS</b> Popsané technické řešení dělení traťových úseků na prostorové oddíly využitím úseků počítačů náprav a neproměnných návěstidel je možné pouze při splnění některé z následujících podmínek: <ul style="list-style-type: none"> <li>Jízda vlaků výhradně pod dohledem systému ERTMS/ETCS. Pro případné výjimečné jízdy vozidel nevybavených, nebo s mobilní částí ERTMS/ETCS v poruše, musí být přijata administrativní opatření pro zajištění bezpečnosti - jízda pouze jednoho vlaku v mezistaničním úseku.</li> <li>Doplnění použitých světelných návěstidel (odjezdových a oddílových) o novou návěst s významem neplatnosti návěstidla pro vozidla jedoucí pod dohledem systému ERTMS/ETCS. Taková návěst v tento okamžik není stanovena, ani se o jejím zřízení</li> </ul>	Ano je to tak, provoz se předpokládá dle odrážky 1 (výhradně pod dohledem ETCS) v obdobném rozsahu jako u ŽSR.  Zpracování zprávy dle nařízení Evropské komise (EU) č. 402/2013 je sice možné, ale je to nad rámec této studie.	ANO  NE	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>zatím neuvažuje.</p> <p>Bez realizace výše uvedených podmínek by byli strojvedoucí vlaků jedoucích pod dohledem systému ERTMS/ETCS vedení mobilní částí (i při standardní funkci všech zabezpečovacích systémů) k jízdě za světelné návěstidlo s návěstí „Stůj“. Tuto skutečnost považujeme v případě výkonu strojvedoucích na vozidlech vybavených i nevybavených mobilní částí systému ERTMS/ETCS za značně rizikovou. Vzhledem k charakteru navržené změny doporučujeme, aby projektant provedl posouzení dle prováděcího nařízení Evropské komise (EU) č. 402/2013, zda je změna významná nebo nikoliv. Pokud je změna významná, vypracuje v souladu s uvedeným nařízením Záznam o nebezpečí, jehož součástí jsou také případná bezpečnostní opatření. Tato bezpečnostní opatření musí být projednána s provozovatelem. Následně projektant zajistí posouzení bezpečnosti nezávislým subjektem dle výše uvedeného nařízení a zprávu o posouzení bezpečnosti předá provozovateli.</p>			
38	<p><b>A.2.2 Schémata stanic</b></p> <p>Kolejové řešení žst. Zliv obsahuje (resp. zachovává) v projektových variantách střední zhlaví, na což doporučujeme v rámci studie upozornit s tím, že při rozmísťování návěstidel během zpracovávání návrhů v dalších stupních přípravy je žádoucí, aby byly mezi návěstidly dodrženy zábrzdné vzdálenosti (1000 m).</p>	Bude doplněno	ANO	
39	<p><b>Sdělovací zařízení</b></p> <p><b>A.2.1 Technické řešení</b></p> <p>Kamerové systémy se na zastávkách zřizují pouze ve zcela výjimečných případech. Doporučujeme konkretizovat nezbytnost použití kamerových systémů na zastávkách v dalším stupni dokumentace.</p> <p>Navrhovaný počet vláken v optickém kabelu (minimálně 72) je značně naddimenzován, podle platných dokumentů SŽDC postačuje 48 vláken. Navíc ve zmiňovaných navazujících úsecích Praha - Plzeň a Praha - České Budějovice jsou používány kabely s menším počtem vláken. Vzhledem k téměř neomezené přenosové kapacitě jednoho páru optických vláken je rozhodně koncepčnější používat moderních přenosových systémů na bázi Gigabitového Ethernetu než neustále navyšovat počet optických vláken. Požadujeme upravit počet a doplnit, že v rámci stavby dojde k optimalizaci provozu na stávajících optických vláknech.</p>	Bude upřesněno v dalším stupni po dokončení koncepce souvisejících staveb.	---	
40	<p><b>Elektrotechnika a energetika</b></p> <p><b>A.2.1 Technické řešení</b></p> <p><b>2.3.5 Trakční vedení</b></p> <p>Při rekonstrukci trakčního vedení musí být splněny požadavky „Nařízení komise č. 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii“ (TSI ENE).</p> <p>V případě elektrizace úseku trati Písek - Písek město navrhujeme řešit nízkou podjezdnou výšku nadjezdu v km 57,400 úpravou konstrukce nadjezdu. Navrhované zahlbouení</p>	<p>Nařízení komise o interoperabilitě subsystému energie je realizováno prostřednictvím splnění podmínek norem ČSN EN, ve studii není v části trakčního vedení uvažována žádná výjimka z těchto norem.</p> <p>Optimální řešení s ohledem na nedostatečnou podjezdnou výšku by pravděpodobně bylo</p>	---	



Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	nivelety koleje v místě nadjezdu nemusí zajistit potřebné parametry trakčního vedení, navíc může způsobit narušení statiky nadjezdu.	částečné zahloubení tratě a přestavba mostu. Nicméně vzhledem ke snaze minimalizovat investiční náklady projektu bylo navrženo řešení se zahloubením nivelety koleje.		
41	<b>2.3.6 Silnoproudá zařízení</b> Ve studii se uvažuje s napájením EOv z trakčního vedení. Přestože se jedná o využívaný způsob napájení, upozorňujeme na skutečnost, že v případě napěťové výluky TV (příslušné sekce, na kterou je napájení připojeno) nebude napájení ohřevu zajištěno. V důležitých uzlech možno řešit napojením na více sekcí TV, případně zajištěním napájení z veřejné sítě.	Napájení EOv bude přednostně navrženo z distribuční soustavy. Pokud pro toto řešení nebudou vhodné místní podmínky, bude navrženo napájení z trakce. Specifikace způsobu napájení v jednotlivých lokalitách bude upřesněna v dalším stupni dokumentace.	---	
42	Upozorňujeme, že trakční vedení nesplňuje parametry distribuční napájecí sítě, proto není vhodné jako základní napájení netrakčních odběrů. Lze jej využít pouze jako náhradní napájení.	Bereme na vědomí, napájení bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.	---	
<b>SŽDC O26</b>				
43	<b>Navrhované řešení stanic</b> Vzhledem k tomu, že dosud nebyly vypořádány a zpracovány připomínky O26 ke kolejovému řešení stanic, které projektant obdržel emailem dne 16. 11. 2015, uplatňujeme připomínky k návrhu jednotlivých stanic znovu v rámci tohoto dílčího odevzdání studie.	Máte pravděpodobně na mysli 16.7.2015. Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
44	<b>výhybna Nemanice II</b> Je-li předpokládáno pravidelné křižování osobních vlaků ve výhybně Nemanice II, je rychlost ve 202. SK nedostatečná (pouze 50/60 km/h). Současně není zřejmý důvod omezení rychlosti přes výhybnu Nemanice pouze na $v_{100} = v_{130} = v_{150} = 100$ km/h.	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
45	<b>ŽST Hluboká nad Vltavou</b> Odjezdová rychlost ze 2. SK do Zlivi by měla podle našeho názoru vycházet více než 60 km/h (poloměr v odbočné větvi výhybky do 2. SK je přes 2000 m). S ohledem na excentrickou polohu nástupiště i možnost využití nástupiště před výpravní budovou požadujeme prověřit možné zvýšení rychlosti v této SK směrem do/ze Zlivi.	Zvýšení rychlosti by bylo možné v případě rekonstrukce celé koleje č.2, tedy za cenu zvýšení IN. Dalším limitujícím prvkem je umístění návěstidla ve směru Č. Budějovice, které by muselo být posunuto před výhybku zapojení vlečky a tedy další zvýšení IN za zabezpečení této výhybky. Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
46	<b>ŽST Dívčice</b> Opakovaně nesouhlasíme s vybudováním podchodu, jehož zřízení považujeme s ohledem na očekávaný obrátu cestujících v této stanici za zbytečné plýtvání investičními prostředky.	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>Nástupišťe požadujeme z tohoto důvodu vysunout k přejezdu se silnicí II/122 mezi obcemi Dívčice a Novosedly a současně vysunout kolejové spojky na zlivském zhlaví mimo uvedený přejezd. Vysunutí nástupišť mimo kolejové rozvětvení stanice navíc umožní v případě potřeby i zastavení vlaku osobní dopravy jedoucího od/do Netolic u nástupištní hrany (viz stanovisko O26 zaslané projektantovi emailem dne 8. 9. 2015).</p> <p>Pro obsluhu vlečky DIAMO je navržena jen jedna průběžná kolej, požadujeme tedy prověřit zapojení 108. SK oboustranně (i na zlivském zhlaví).</p>			
47	<p><b>ŽST Čičenice</b></p> <p>Šířka nástupišťe mezi 2. a 6. SK je podle našeho názoru zbytečně naddimenzovaná, požadujeme prověřit odpovídající zúžení tohoto nástupišťe.</p>	Bude řešeno v dalších stupních dokumentace.	NE	
48	<p><b>ŽST Protivín</b></p> <p>Stanice je z přepravního hlediska navržena zcela nevhodně (všechny přestupní vazby podchodem). Navrhujeme tedy vybudovat vnější nástupišťe u 3. SK před výpravní budovou (220 m) a dále ostrovní nástupišťe mezi 1. a 2. SK (u 1. SK 220 m, u 2. SK 120 m) s jazykovým nástupišťem pro končící vlaky od Zdic (90 m). Kolej k jazykovému nástupišti pak navrhujeme zapojit pouze do 2. SK dosud navrhovaného značení.</p> <p>Výše uvedené řešení umožní vždy minimálně v jednom směru rychlý přestup hrana/hrana (rozhodující je přestup mezi linkou R11 a Os od/do Zdic). Současně bude možné zajistit rychlý přestup i mezi Os České Budějovice – Strakonice a Os Protivín – Beroun, ale za cenu snížení vjezdové, popř. odjezdové rychlosti jednoho z vlaků na hlavní trati, protože do 2. SK od Ražic nelze při ponechání DKS navrhnout rychlost vyšší než 50 km/h. Nicméně rychlé křižování bude i nadále umožněno na 1. a 3. SK, byť v jednom směru by byl přestup na osobní vlak do Zdic podchodem. Nástupištní hrana u výpravní budovy bude navíc přínosem i v případě vybudování přestupního terminálu nebo při přestupu na NAD.</p> <p>Putimsko-ražické zhlaví doporučujeme přeřešit tak, aby nebylo nutné navrhovat navazující kombinaci křižovatková výhybka + DKS.</p> <p>Vjezdovou/odjezdovou rychlost ve směru na Putim požadujeme zvýšit na 80 km/h. Navrhovaná rychlost 60 km/h je s ohledem na excentrickou polohu nástupišť na čičenické straně stanice nedostatečná a zbytečně prodlužuje jízdní dobu i staniční intervaly.</p>	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
49	<p><b>ŽST Ražice</b></p> <p>Stanice je z přepravního hlediska i s ohledem na provozní koncept navržena zcela nevhodně. Prioritně je nutné zajistit současné vjezdy traťovou rychlostí od Protivína i Putimi k jednomu ostrovnímu nástupišti a tedy přestup hrana/hrana mezi Os od Tábora na R do Plzně. Vzhledem k délce přestupních dob není vhodné v základním stavu uvažovat s přestupem podchodem. Navrhujeme tedy situovat ostrovní nástupišťe o délce 220 m mezi 1. a 2. SK, rychlost na 2. SK ve směru od Putimi zvýšit na 80 km/h (bylo požadováno již v rámci připomínek k předchozímu odevzdání studie) a současně z důvodu zavedení nových</p>	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>přímých vlaků Strakonice – Písek město zvýšit rychlost do 2. SK i na strakonickém zhlaví na 80 km/h. Navržené řešení současně vyžaduje ponechat 4. SK a u ní zřídit vnější nástupiště v délce 120 m.</p> <p>Požadujeme prověřit náhradu navrhovaných výtahů přístupovými rampami na nástupiště. Zejména v případě úpravy konfigurace stanice a zajištění přestupu hrana-hrana mezi vlaky linky R11 a Os vlaky od/do Tábora je budování výtahů a jejich následná údržba zcela zbytečné.</p> <p>Jako staniční koleje v délce 780 m jsou navrženy 1. a 2. SK s nástupištními hranami, kde se bude odehrávat většina osobní dopravy, což nepovažujeme za vhodné. Požadujeme tedy prověřit úpravu konfigurace stanice tak, aby „dlouhá“ byla 3. SK (v upraveném návrhu stanice bez nástupištní hrany).</p>			
50	<p><b>ŽST Nepomuk</b></p> <p>Vzhledem k tomu, že dle návrhového GVD je navržen pravidelný obrat osobních vlaků od Plzně na 6. SK, požadujeme zvýšit vjezdovou rychlost na tuto staniční kolej ve směru od Blovic na 80 km/h.</p> <p>Dále upozorňujeme na nesoulad mezi plánem obsazení kolejí v části A.3 Dopravní technologie a návrhem kolejového řešení stanice (existence, resp. neexistence 3. SK).</p>	<p>Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)</p> <p>Bude upraveno.</p>	<p>Projednání</p> <p>ANO</p>	
51	<p><b>ŽST Ždírec u Plzně</b></p> <p>Požadujeme doplnit situace variant Bx a Cx, ze kterých bude patrné řešení přístupu na nástupiště. Vzhledem k blízkosti silničního podjezdu doporučujeme využít k přístupu na nástupiště právě tento podjezd.</p>	<p>Situace budou doplněny. Vzhledem k obtížnému technickému řešení (nový mostní objekt, zábory mimodrážních pozemků) není přístup pomocí silničního podjezdu sledován.</p>	Částečně	
52	<p><b>ŽST Starý Plzenec</b></p> <p>Ve variantě B, C požadujeme s ohledem na možnost vytvoření přestupního terminálu vlak/bus posoudit možnost vybudování nástupištní hrany rovněž u koleje č. 4 s vjezdovou rychlostí ve směru od Nezvěstic alespoň 80 km/h.</p> <p>Kolejové spojky na obou zhlavích stanice nevyhovují svými parametry požadavkům nového modelu GVD (varianta B(alt)). Rychlost kolejových spojkách na blovickém zhlaví je pouze 50 km/h, na plzeňském pak 50, resp. 120 km/h, s čímž pravděpodobně nepočítá ani předložený modelových GVD variant Bx (alt). Jízdní doba lichého rychlíku je v úseku Plzeň-Koterov – Starý Plzenec při jízdě proti správnému směru po 2. TK a přejezdu na 1. kolej ve Starém Plzenci rychlostí 50 km/h pouze 3,5 min., což není podle našeho názoru reálné (průměrná rychlost cca 105 km/h). Rychlosti v kolejových spojkách na obou zhlavích stanice tak požadujeme upravit tak, aby všechny spojky vyhověli pro rychlost 100 km/h. Zvýšení rychlosti ve kolejových spojkách na blovickém zhlaví pak umožní operativní jízdu rychlíku linky R11 mezi 1. a 2. kolejí v případě drobných provozních odchylek bez výrazného rychlostního omezení.</p>	<p>Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)</p> <p>Návrh kolejových spojek bude upraven tak, aby vyhovoval novému modelu GVD Bx(alt).</p>	<p>Projednání</p> <p>ANO</p>	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
53	<b>ŽST Putim</b> Stanici Putim je požadujeme koncipovat tak, aby umožňovala rychlý obrat (úvratovou jízdu) rychlíků linky R11 ve směru Ražice – Putim – Protivín a zpět při výlukách traťové koleje v úseku Protivín – Ražice. Uvedený požadavek se týká zejména otázky koncepce ZZ a situování návěstidel. V dokumentaci chybí situace se zakreslením polohy nových kolejových spojek mezi stávající traťovou kolejí Putim – Ražice a Putim – Protivín, které budou nově součástí ŽST Putim, požadujeme doplnit.	Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.  Bude doplněno	---  ANO	
54	<b>ŽST Písek</b> S ohledem na excentrickou polohu nástupišť požadujeme zvýšit rychlost ve 3. koleji na putimském zhlaví na 80 km/h a současně požadujeme zvýšit rychlost v 1. koleji na 80 km/h (navrženo pouze 60 km/h, což je oproti stávajícímu stavu snížení o 15 km/h).	Rychlost v hlavní koleji bude opravena, Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	částečně	
55	<b>Navrhované řešení traťových úseků</b> Z předložených situací traťových úseků a pasportů je patrné, že směrové poměry tratě ani rychlostní profil pro nedostatek převýšení do 150 mm není využíván v maximální možné míře. V řadě případů je v souvislých úsecích navrhována rychlost $v_{100} = v_{130} = v_{150}$ , případně $v_{130} = v_{150}$ .	Dle názoru zpracovatele je rychlostní profil V150 využíván v rozumné míře. Bude projednáno 27.1.2016.	Projednání	
56	Např. v úseku Ždírec u Plzně – Zdemyslice (cca km 320,0 - 328,0) je ve variantách Ax a Bx navržena rychlost $v_{100} = v_{150} = 120$ km/h. Varianty Ax a Bx počítají v tomto úseku s výše uvedenou rychlostí do 120 km/h, varianty Cx pak uvažují se zvýšením rychlosti do 130 km/h a to jen za cenu jedné lokální přeložky oblouku cca v km 321,3; parametry zbývající části tohoto úseku jsou pak pro všechny varianty identické. Z předloženého rozpisu investičních nákladů na úsek Ždírec u Plzně – Blovice pak vyplývá, že nárůst nákladů mezi variantami Bx a Cx je cca 35 mil. Kč a je dán především rozsahem zemních prací (ve variantách Bx 6 238 m <sup>3</sup> , ve variantách Cx 34 238 m <sup>3</sup> ). Uvedený rozdíl v objemu zemních je však s ohledem na okolní terén, délku přeložky i v porovnání s podobnými úpravami jiných oblouků poměrně velký (např. v úseku Dívčice – Čičenice jsou v rámci varianty Cx navrhovány obdobné úpravy dvou oblouků a rozdíl v objemu zemních prací mezi variantami Bx a Cx je pouze 15 000 m <sup>3</sup> ). V této souvislostiaráží i porovnání objemu zemních prací v úseku Ždírec u Plzně – Blovice mezi variantami Ax (jednokolejná) a Bx (dvoukolejná), který činí pouze 2 000 m <sup>3</sup> . Výše uvedený rozdíl mezi již zmiňovanými variantami Bx a Cx je však 28 000 m <sup>3</sup> , přitom obě varianty se liší pouze v již zmiňované lokální přeložce jednoho oblouku v délce cca 500 m. Výše uvedené nejasnosti týkající se rozsahu prací a nákladů na modernizaci úseku Ždírec u Plzně – Bílovice v jednotlivých projektových variantách požadujeme vysvětlit.	Kubatury zemních prací varianty Bx, Cx v mezistaničních úsecích Nepomuk – Plzeň Koterov, nebyly vyčísleny správně. Kubatury varianty A jsou beze změn.	---	
57	Současně požadujeme posoudit, zdali zavedení rychlosti 160 km/h v souvislém úseku Zliv – Čičenice (viz varianty Cx) a související přínosy z úspory v jízdní době pokryjí náklady na	<i>K posouzení</i>	---	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	lokální přeložky tří oblouků pro uvedenou rychlost (cca 90 mil. Kč). V případě, že se toto řešení ukáže jako neefektivní, požadujeme zvýšit rychlost alespoň v úseku Dívčice – Čičenice na 140 km/h a to včetně souvisejících lokálních úprav trojice oblouků (náklady cca 30 mil. Kč). Zvýšení rychlosti tak plynule naváže na úsek ze Zlivi, kde je již rychlost 140 km/h navržena, a současně dojde k odstranění rychlostního propadu na 110 km/h v délce cca 1 km.			
58	Úseky Ražice – Putim, Protivín – Putim a Putim – Písek jsou ponechány v režimu běžné údržby. Nicméně i v takovém případě lze očekávat v těchto úsecích nejen výměnu stávajícího železničního svršku z konce 70. let minulého století za nový (regenerovaný). Z tohoto důvodu požadujeme i v těchto úsecích v maximální míře využít směrového vedení trati a zvýšit rychlost do 100 km/h (včetně souvisejících úprav ZZ).	Dle vyjádření OŘ Plzeň není možné uvažovat se zvýšením rychlosti v úsecích, které neprošly modernizací/rekonstrukcí.	NE	
59	S ohledem na výše uvedené tedy požadujeme upravit navržený rychlostní profil celé trati tak, aby bylo v maximální míře využito parametrů směrového vedení trati i rychlostního profilu pro nedostatek převýšení do 150 mm.	Zpracovatel SP je přesvědčen, že jsou rychlostní profily navrženy smysluplně s ohledem na jejich praktickou využitelnost a zařazení traťových úseků do rychlostních pásem a z toho vyplývajících požadovaných parametrů GPK. Bude projednáno 27.1.2016.	Projednání	
60	Současně upozorňujeme, že návrhové rychlosti v úseku Nemanice II – Strakonice jsou v řadě případů nižší, než předpokládá směrodatný rychlostní profil pro tento úsek trati zpracovaný SŽG Praha. Tento nesoulad požadujeme rovněž odstranit.	Zpracovatel rád oba zmíněné rychlostní profily porovná, když dostane směrodatný rychlostní profil zpracovaný SŽG k dispozici.	ANO	
61	<b>Část A.4 Přepravní prognóza</b> V kapitole 1.4.3.6 Vazba jednotlivých dopravních systémů na železniční dopravu je mj. zmíněna problematika parkovacích míst v blízkosti železničních stanic (parkoviště typu P + R, K + R, B + R apod.). Z popisu však není zřejmé, zdali se jedná i o cílový stav týkající se kapacity parkovacích míst (Starý Plzenec 15 míst, Štáhlavy pouze K + R, Nezvěstice 30 – 40 míst, Blovice 15 míst, Nepomuk cca 100 míst, Horažďovice předměstí 35 – 40 míst, Strakonice 40 – 50 míst, Zliv 10 míst). Zejména v případě Starého Plzeňce, Štáhlav, Blovic, Strakonice a Zlivi považujeme kapacitu parkovišť za zcela nedostatečnou, což může velmi limitovat a omezovat další rozvoj železniční dopravy i růst její atraktivity. Právě efektivní vazba mezi IAD a železniční dopravou je nutnou podmínkou pro další rozvoj a růst přepravních objemů v železniční dopravě.	Jedná se o popis stávajícího stavu. Ve výkresech jednotlivých železničních stanic jsou vyznačeny možné plochy pro úpravu přednádražního prostoru. Text bude upraven.	ANO	
62	V kapitole 1.4.3.3 Obraty cestujících (tabulky 1.10 a 1.11) nejsou uvedeny obraty na odbočné trati Protivín – (Ražice –) Písek – Písek město, která je rovněž součástí řešení studie, tyto údaje požadujeme doplnit.	Bude doplněno	ANO	
63	V dokumentaci je uveden předpokládaný obrat cestujících na uvažované zastávce Písek-Budovatelská, prosíme o doplnění obratu cestujících i na nové zastávce Písek centrum.	Bude doplněno	ANO	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
64	<b>Kartogramy přepravního zatížení</b> v úseku Písek – Milevsko – Tábor je ve variantách "bez projektu" a "A" uváděn stejný počet cestujících (440 za den) i přesto, že na všech ostatních zaústěných tratích je předpokládán nárůst počtu cestujících; vzhledem k tomu, že již ve variantě A dochází k výraznému zkrácení jízdních dob mezi Plzní a Ražicemi; předpokládáme, že se tato úspora času projeví i v počtu cestujících směrem na tuto přípojnou trať, tedy přestupy v Ražicích nejen směrem do Písku, ale i dále směrem na Milevsko a Tábor (zkrácení cestovní doby cca o 15 minut), nárůst na této přípojně trati je předpokládán až ve variantě Ap, což však patrně nesouvisí se zkrácením jízdních dob ve směru na Plzeň	Přepravní vztah v tomto směru není tak silný, aby se zkrácení cestovních dob výrazněji projevilo v modálním přesunu cestujících. Bude upraveno.	ANO	
65	rovněž ve variantách "bez projektu" a "A" bychom předpokládali alespoň dílčí nárůst počtu cestujících v dálkové dopravě mezi Protivínem a Pískem z důvodu dílčího zkrácení cestovních dob mezi Českými Budějovicemi a Protivínem (v obou variantách "bez projektu" a "A" je však uváděn stejný počet 520 cestujících za den)	Hlavním impulsem pro převod cestujících na této relaci je především zavedení vlaků Sp, které obslouží i zast. Písek centrum a žst. Písek město. Distribuce cest se upraví.	ANO	
66	rozdíl v předpokládaném počtu cestujících na zaústěné trati Horažďovice předměstí – Sušice mezi variantami "A" a "B" činí pouze 10 cestujících za den ve prospěch varianty "B", přitom varianta "A" nabízí pouze jeden pár Sp vlaků pro rychlé spojení s Plzní, zatímco varianta "B" nabízí celkem čtyři páry Sp pro rychlé spojení s Plzní	Výrazný vliv na nárůst počtu cestujících na zmíněné trati má především zkrácení přestupní vazby v žst. Horažďovice předm. mezi Os do/ze směru Sušice (Klatovy) a R do/ze směru Plzeň. Vazba na Sp se upraví.	ANO	
67	předpokládaný vývoj počtu cestujících v příměstském úseku u Č. Budějovic je v regionální dopravě uváděn následující: současný stav 950 osob/den, varianta bez projektu 1130 osob/den, varianty A, B a C 1150 osob/den, varianty Ap a Bp 1430 osob/den, varianta Cp 1540 osob/den; mezi současným stavem a variantou bez projektu je tak vykazován nárůst cca 20 %, což považujeme vzhledem k předpokládaným změnám mezi současným stavem a variantou bez projektu za příliš optimistické, ve variantě bez projektu jednak dochází podle dopravní technologie k mírnému poklesu počtu regionálních vlaků a současně dochází pouze k dílčímu zlepšení v kvalitě vozového parku (již v současné stavu je zde větší část regionálních vlaků, na rozdíl od Plzeňského kraje, vedena cílovým typem vozidel); poměrně velký nárůst cestujících mezi současným stavem a variantou bez projektu je vykazován i v úseku Čičenice – Protivín (cca 40 %)	Děkujeme za upozornění, do kartogramů byly načteny chybné hodnoty, které způsobily tento rozpor. Hodnoty v kartogramech budou opraveny.	ANO	
68	počet cestujících v dálkové dopravě v úsecích Č. Budějovice – Zliv i Zliv – Čičenice je jak ve variantě bez projektu, tak v projektových variantách uváděn stejný, Zliv je však částečně obsluhována i dálkovou dopravou (linka R26), počet cestujících v dálkové dopravě by se tedy i zde měl měnit (v úseku Č. Budějovice – Zliv by měl být patrně vyšší)	Souvisí s předchozí připomínkou. Bude opraveno.	ANO	
69	<b>Část A.5 Ekonomické hodnocení</b> V předloženém odevzdání studie je sice zmíněno požadované započítání přínosů plynoucích ze snížení dopadů výluk s NAD na cestující při případném zdvoukolejnění	Textová část bude rozšířena, v CBA je vliv patrný.	ANO	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	vybraných úseků tratě, nicméně není nijak doložen způsob výpočtu těchto přínosů ani výše časových úspor plynoucích ze snížení počtu výluk s NAD. Podle našeho předběžného výpočtu dosahuje úspora při jedné denní výluce např. v úseku Blovice – Nezvěstice v čase 8:00 – 16:00 přes 1000 ošhod/den. Požadujeme tedy doložit způsob výpočtu i výši časových úspor cestujících plynoucích ze snížení počtu výluk s NAD ve variantách zahrnujících zdvoukolejnění vybraných úseků řešené trati (varianty Bx i Cx).			
<b>SŽDC SSZ</b>				
70	Prioritou SSZ je i nadále hledat a najít technicky i ekonomicky obhajitelné řešení pro dvojkolejný úsek UŽST Plzeň – ŽST Nepomuk (minimálně ŽST Blovice).	Bereme na vědomí	---	
71a	Pokud uvedeného řešení nelze dosáhnout, což by měl zpracovatel jednoznačně prokázat, pak navrhuje zvolit maximální ekonomicky zdůvodnitelnou variantu, tedy variantu Ap (mod) tj. variantu modernizace trati České Budějovice - Plzeň bez nového rozšíření dvoukolejných úseků s podvariantou rozšíření elektrizace do ŽST Písek město. Nicméně u této varianty navrhuje přepracovat vlastní řešení jednotlivých železničních stanic v úseku Plzeň-Koterov (mimo) – Nepomuk (včetně), konkrétně ŽST Starý Plzenec, Nezvěstice, Blovice, Ždírec u Plzně a Nepomuk, tak aby umožnili výhledové rozšíření na dvojkolejnou trať bez dodatečných nepřiměřených nákladů. Přestavby na dvojkolejně řešení by totiž v budoucnu znamenala zásadní přestavby uvedených stanic a vynaložení neúměrných investičních nákladů.	Bereme na vědomí  Může být upraveno za cenu navýšení IN. Technické řešení stanic bylo projednáno na poradě 17.7.2015 za účasti SŽDC O6, O7, O12, O26, SSZ a OŘ Plzeň.	---	
71b	I nadále navrhuje realizovat stavbu „Peronizace ŽST Pačejov“ v předstihu jako samostatnou investiční akci (převedení do varianty bez projektu) a v případě, že by její přínosy negativně ovlivnili ekonomiku celé Modernizace upravit plánovanou realizaci tak, aby tato stavba mohla být realizačně zahájena v roce 2017 a bylo tak umožněno bezproblémové a časově nekonfliktní čerpání prostředků z OPD2.	Bylo opakovaně projednáno. Jedná se o výrazný zásah do výchozího stavu a tím i do stavu Bez projektu, resp. celé SP.	NE	
72	Doporučujeme posoudit zrušení 2 úrovnových železničních přejezdů přímo v ŽST Nepomuk a nahradit je pro potřebu chodců mimoúrovňovým bezbariérovým přechodem prodlouženým rozšířeným podchodem k ostrovnímu nástupišti a pro potřebu silničních vozidel využitím stávajícího mimoúrovňového křížení a vybudováním ve spolupráci s KU Plzeňského kraje náhradní komunikace, souběžné s dráhou pro propojení stávajících komunikací. Tímto řešením by bylo možné, vedle zvýšení bezpečnosti dopravy, dosáhnout zejména prodloužení užitečné délky hlavních kole dle požadavku TSI.	Navržené řešení je obtížně realizovatelné a v každém případě povede ke zvýšení IN.	NE	
73	Dále dáváme na zvážení přehodnocení požadavku na současné zachování dvou výhyben Katovice a Střelské Hoštice v úseku Strakonice – Horažďovice předměstí pouze pro potřeby řešení mimořádného křížování rychlíků z důvodu zpoždění a přeložení řádného křížování. Modernizace a zabezpečení včetně zajištění EOv dvou dopravních směrů považujeme nadále za	Investiční náročnost obou řešení je přibližně srovnatelná. V případě žst. Dolní Poříčí je nutné uvažovat s vyššími náklady na rozšíření zemního tělesa a zřízení nové předjízdny	---	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	nehospodárné vynakládání investičních prostředků, pro zajištění mimořádnosti v dopravě, které bude po provedení modernizace trati a zvýšení rychlosti v 18 km úseku jako přehnané.	koleje. V případě stávajících stanic Katowice a Stř. Hoštice jsou uvažovány pouze minimální zásahy do stávajících předjízdových kolejí.		
74	Upozorňujeme na umístění výhybek nebo spojek do přejezdových konstrukcí.	Bereme na vědomí	---	
75	Doporučujeme, aby rozsáhlé navržené postradatelnosti ŽST Zliv, Dívčice a Číčenice, byly řešeny v rámci provozuschopnosti ještě před vlastní realizací stavby Modernizace. Tímto krokem by mohlo dojít úsporám finančních nákladů, využitelným v rámci této investice.	Jedná se o výrazný zásah do výchozího stavu a tím i do stavu Bez projektu, resp. celé SP.	NE	
76	Současně navrhuje přehodnotit rozsah nezbytných úprav uvedených ŽST spolu s ŽST Hluboká nad Vltavou jejíž rekonstrukce proběhla v nedávné době, na modernizaci hlavních kolejí a práce přímo podmíněné výstavbou nových nástupišť 550mm nad TK.	Doporučujeme detailně řešit v dalších stupních dokumentace. V SP je nad rámec zmíněného uvažováno pouze s úpravou GPK a pročištěním šterkového lože ostatních dopravních kolejí.	NE	
<b>SŽDC OŘ</b>				
77	<b>Přípomínky SBBH Plzeň</b> kapitola A.2.1 České Budějovice - Strakonice Doplnit v textové části přístup na nástupiště v žst. Protivín	Bude doplněno	ANO	
78	Navrhujeme zvážit využití stávajících technologických objektů ve stanicích.	Bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace.	ANO	
79	<b>Přípomínky SEE Plzeň</b> Požadujeme kompletní výměnu trakčního vedení z důvodu vyčerpání uvažované životnosti včetně trakčních podpěr i v úseku Protivín – Písek ve všech variantách studie.	Výměna trakčního vedení, podobně jako některé jiné práce, je ve studii uvažována v rámci zajištění provozuschopnosti dráhy, včetně započtení zvýšených nákladů. Může ohrozit ekonomickou efektivitu celého projektu.	NE	
80	Ve všech úsecích požadujeme také kompletní výměnu kabeláže pro ovládání úsekových odpojovačů.	Je uvažováno	ANO	
81	Přípomínka stažena			
82	V modernizovaném úseku odstranit zdroje ohrožení dráhy (stromy, porosty) v ochranném pásmu dráhy.	Je uvažováno (v nezbytném rozsahu)	ANO	
83	Napájení EOv v dopravních pouze se dvěma výhybkami řešit z distribuce. Pouze pokud je součástí EOv i ÚNZ je možno použít napájení z TV.	Napájení EOv bude přednostně navrženo z distribuční soustavy. Pokud pro toto řešení nebudou vhodné místní podmínky, bude navrženo napájení z trakce. Specifikace způsobu napájení v jednotlivých lokalitách bude upřesněna v dalším stupni dokumentace.	---	
84	Pokud nedojde k rekonstrukci EPZ Protivín z důvodu nevyužívání, měla by se do stavby	Je uvažováno	ANO	



Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	zařadit její demolice.			
85	<p><b>Do dalšího stupně dokumentace požadujeme zpracovat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Napájení zatrolejovaných manipulačních kolejí neprovádět odpojovači místního významu (odpojovače se zkratovacími noži, odpojovače ve funkci zkratovačů).</li> <li>Ve všech úsecích včetně jednokolejných požadujeme sestavu trolejový drát Cu 100mm<sup>2</sup> a nosné lano Bz 50 mm<sup>2</sup>. Pokud v jednokolejných úsecích nevyhoví tato sestava, požadujeme doplnění o zesilovací vedení Cu 120 mm<sup>2</sup>.</li> <li>V dokumentaci pro rekonstrukci nebo stavbu nových mostů musí být u všech mostů projekčně vyřešena ochrana před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí v POTV dle příslušných norem a předpisů, tj. ukolejnění mostu. Součástí projektové dokumentace mostu musí být také protidotykové zábrany. Ve spodní části mostovky nesmí být žádné otvory, kterými by mohla vytékat voda na železniční těleso.</li> <li>V případě budování či oprav mostů nad provozovanou tratí vždy navrhovat z důvodu bezpečnosti pracovníků provizorní neutrální pole TV s obcházecím vedením. V dokumentaci pro budování či rekonstrukci mostů musí být zpracován samostatný stavební objekt „Úpravy trakčního vedení“, který bude zahrnovat provizorní i definitivní úpravy trakčního vedení a zřízení neutrálního pole trakčního vedení pro zajištění bezpečnosti osob po dobu rekonstrukce mostu. V této dokumentaci musí být z hlediska správy a údržby navrženo dělicí místo mezi vlastníkem mostu a vlastníkem dopravní cesty. Při těsné blízkosti ŽST či zastávek od NP požadujeme doložit opatření zpracované vlakovým dynamikem OJŘ SŽDC s.o., týkající se průjezdů vlaků elektrické trakce neutrálním polem. Pokud by došlo ke kolizi s návěstidly, je nutné vyprojektovat úpravy zab. zař.</li> <li>Na zhlaví umístit světelné indikátory Stáhněte sběrač pro posun (dle předpisu SŽDC (ČD) D1, včetně zapojení do systému DŘT s přenosem signalizace a s možností ovládání z příslušného ED.</li> <li>Navrhnout postupová schémata napájení a dělení trakčního vedení, odpovídající kolejovým stavebním postupům. Vypracovat postupové stavy KSU a TP.</li> <li>Koordinovat projekt TV s projektem osvětlení tak, aby nekolidovala poloha osvětlovacích stožárů s polohou částí trakčního vedení (trakční podpěry, kotvení, směrová la-na,...). Zároveň osvětlovací stožáry umísťovat mimo POTV a mimo současný dotyk (více jak 2,5 m od trakčních podpěr).</li> <li>Ve výkazech výměr a technických zprávách zohledňovat veškeré provizorní stavy, které vzniknou v souvislosti s postupem výstavby včetně veškerých demontáží a ekologických likvidací.</li> <li>Elektrická dělení ÚO 401, 402... umístit v dostatečné vzdálenosti od krajních výhybek</li> </ul>	Požadavek do dalšího stupně dokumentace.	---	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>(cca 80m), aby bylo možné bezproblémové objíždění el. hnacích vozidel při výluce.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Koordinovat projekt TV s projektem zabezpečovacího zařízení tak, aby nekolidovala poloha návěstidel s polohou částí trakčního vedení (trakční podpěry, kotvení, směrová lana,...).</li> <li>V koordinaci se všemi projekčními složkami umísťovat kovové části a zařízení, která by musela být chráněna ukolejněním, pokud možno mimo POTV.</li> <li>Neumísťovat osvětlení na trakční podpěry (případné výjimky pouze se souhlasem provozovatele TV).</li> <li>Neumísťovat kamerové systémy na trakční podpěry (případné výjimky pouze se souhlasem provozovatele TV).</li> </ul>			
86	<p><b>Připomínky SMT Plzeň</b></p> <p>V rámci všech projektovaných variant požadujeme provedení statického přepočtu všech mostních objektů na celé trati dle "Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů".</p>	Tento požadavek překračuje rámec studie. Přepočet bude proveden v dalších podrobnějších stupních dokumentace.	NE	
87	Do stavby nutno zařadit i sanace objektů, které jsou v současné době hodnoceny stupněm „1“, neboť do doby zahájení stavby může dojít ke zhoršení stavu a změně hodnocení.	Ve stavbě jsou zařazeny všechny objekty v úseku Plzeň - Budějovice, vyjma tří mostních objektů, z nichž nejstarší byl realizován v roce 2002. V úseku Protivín – Písek město není sanace uvažována ve variantách Ap mod a Bp, kdy je trasa uvažována v režimu oprav.	---	
88	<p>část A.2.1</p> <p>Není zmíněno, že v žst. Protivín ostrovní nástupiště budou propojena podchodem</p>	Bude doplněno	ANO	
89	<p>části A.2.1</p> <p>Není zmíněno snesení lávky v žst. Zliv</p>	Bude doplněno	ANO	
90	<p>část A.2.2</p> <p>Není ve schématu Strakonice zaznamenáno prodloužení podchodu napříč celou stanicí</p>	Bude doplněno	ANO	
91	<p><b>Připomínky SSZT České Budějovice</b></p> <p>Pokud má být celá trať ovládána v budoucnu dálkově z CDP Praha, je nutné dodržet technologickou kompatibilitu a jednotnost všech zabezpečovacích zařízení na trati. Při zadávání veřejných zakázek na dodávku technologie se totiž může stát, že tato podmínka z důvodu výsledku hospodářské soutěže nebude dodržena a technické provedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení z CDP Praha může být buď výrazně dražší, nebo v horším případě (zařízení na sebe nepůjdou navázat) i nemožné. Zatím toto vždy šlo, ze sousedního Slovenska jsou už ale známy i případy opačné.</p>	<i>Konstatování / doporučení do dalšího stupně realizace</i>	---	
92	Podmínku technologické kompatibility zařízení doporučuji uvést jako podmínku pro zhotovení přípravné dokumentace zabezpečovacího i sdělovacího zařízení na celé trati.	<i>Konstatování / doporučení do dalšího stupně realizace</i>	---	
93	Obecné připomínky:	Technické řešení stanic bude znovu	Projednání	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	Redukce kolejíšť ve všech dopravnách je sice v současné době pochopitelná, ale pokud dojde v budoucnu ke změně legislativy, spravedlivému zpoplatnění silniční kamionové dopravy a změně podmínek pro provozování vleček, může se stát, že železniční nákladní doprava opět poroste na úkor dopravy silniční (v souladu s dlouhodobými záměry EU). Kapacita trati po modernizaci se pak stane brzdou rozvoje železniční nákladní dopravy a budeme nuceni opět doplňovat zrušené staniční koleje.	projednáno. (27.1.2016)		
94	trať Dívčice - Netolice je v současné době bez pravidelné osobní dopravy, ale to neznamená, že ji kraj nemůže v budoucnu objednat. Kolejové řešení ŽST Dívčice toto obnovení vylučuje - viz připomínky zástupců odboru provozování dráhy. Doporučuji buď úpravu kolejového řešení (doplnění protisměrné kolejové spojky mezi 1. a 3. staniční kolejí) nebo alespoň zřízení nástupiště u 3.staniční koleje.	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
95	<b>Přípomínky SSZT Plzeň</b> U zařízení pro detekci požáru dáváme přednost kategorii ZPDP, ideálním řešením je kombinace EZS/ZPDP.	Ano souhlasí. Po oslovení odboru krizového řízení bude s tímto řešením uvažováno i v dalším stupni.	---	
96	Upozorňujeme na zajištění viditelnosti odjezdových návěstidel a to hlavně v žst. Pačejov, žst. Starý Plzenec a Ždírec u Plzně.	Viz připomínka č. 1 (SŽDEC O6)	---	
97	Požadujeme provést hlavní napájení zabezpečovacího zařízení z trakčního vedení a zálohované z místních přípojek.	Bude tak provedeno a je uvažováno ve studii.	ANO	
98	U všech nových přejezdových zabezpečovacích zařízení musí být dodrženy podmínky stanovené v normě ČSN 736380, ČSN 342650 a ČSN 018020.	Budou dodrženy, v rámci studie jsou požadovány stavební úpravy přejezdů dle ČSN 73 6380.	ANO	
99	V traťovém úseku Horažďovice předm. – Horažďovice je po stavbě „Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí“ zrealizováno automatické hradlo. Hradlový poloautoblok byl demontován.	OK	ANO	
100	V současné době je v žst Pačejov elektromechanické zabezpečovací zařízení 2. Kategorie a v úseku Pačejov – Nepomuk je traťové zabezpečovací zařízení RPB bez návěstního bodu. V tabulce 1.4 a 1.5 je toto uvedeno chybně.	Bude opraveno	ANO	
101	<b>Přípomínky ST České Budějovice</b> K našemu úseku u Č. Budějovic: Koridor ČB-Praha se zabýval několika variantami nemanického uzlu, ač zatím se asi definitivně nevybralo. Přesto ve studii zůstává oblouk před Nemanicemi II jaksi beze změny a v jednokolejné podobě, což nemusí doopravdy být. Pak by mohla i jinak vypadat zhlaví v Nemanicích II. Obě akce mají vzdálenější horizont, ale jejich propojení je nutné.	Souhlasíme s nutností koordinace obou staveb.	---	
102	<b>Přípomínky ST Plzeň</b> V rámci dalšího stupně a navazujících dokumentací požadujeme řešit modernizaci traťových úseků i stanic uceleně. Stavbu požadujeme realizovat z nového materiálu ve všech variantách.	<i>konstatování</i>	---	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
103	V jednotlivých stanicích v aktuální dokumentaci nelze přesně specifikovat rozsahy demontáží. V dalším stupni dokumentace bude požadována úplná likvidace všech nepotřebných částí infrastruktury.	<i>konstatování</i>	---	
104	V rámci studie (a případně dalších stupňů dokumentace stavby) požadujeme prověřit možné zrušení jednotlivých přejezdů v traťovém úseku i v železničních stanicích. Současně požadujeme navrhnout přednostně mimoúrovňové řešení křížení komunikací s dráhou v celém úseku stavby.	S ohledem na intenzitu provozu na komunikacích a IN mimoúrovňového řešení, byla navržena náhrada přejezdů mimoúř. křížením jen v ojedinělých případech.	---	
105	Doporučujeme upřednostnit jednotnou koncepci železničních stanic pro jednotlivé varianty z hlediska přístupu cestujících na nástupiště, počtu dopravních a předjízdových kolejí a zachování navázání na stávající účelové koleje SŽDC.	<i>konstatování</i>	---	
106	<b>Připomínky ST Strakonice</b> Naše požadavky z minulého vyjádření (březen 2015) nebyly zpracovány. Týkaly se zachování manipulačních a odstavných kolejí pro kolejovou mechanizaci na údržbu tratí - zejména v žst. Zliv, Čejetice, Katovice, Putim, Písek město, příp. Dolní Poříčí.	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
107	Zvýšení stávajících rychlostí (na traťových i staničních kolejích) musí být podmíněna rekonstrukcí materiálem novým, příp. užitým.	Bereme na vědomí.	---	
108	V žst. Strakonice je použito jiné číslování staničních kolejí, než je po dokončení investiční akce v roce 2015.	Číslování bude upraveno	ANO	
109	Betonové zádlážbové panely do pískového lože jsme odmítali již v předchozím stupni! Žádáme navrhnout a použít celoplošné panely uložené na pražcích (např. Intermont Karlovy Vary).	Bude zpracováno.	ANO	
110	Stavba musí odpovídat všem předpisům SŽDC (včetně předpisů souvisejících - např. TKP, TNŽ, ČSN, příp. dalším).	Bereme na vědomí.	---	
111	Studie by měla být v souladu s návrhy dělení majetku dle systému ÚMVŽST.	Bereme na vědomí.	---	
112	Další stupeň projektové dokumentace žádáme předložit k novému vyjádření.	Bereme na vědomí.	---	
113	<b>Připomínky ÚŘP – odbor technologie</b> Návrh technického řešení – základní popis; Obecně: Pro potřeby nákladní dopravy je nutné na trati nechat minimální rezervní kolejovou kapacitu pro pobyt nebo dočasné odstavení nákladního vlaku např. při čekání na konec výluky jednokolejného úseku, při různých mimořádnostech nebo pro vyrovnání týdenních nerovnoměrností v přepravě.	Navržené řešení nabízí dostatečnou kolejovou kapacitu. Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
114	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení; Umístění DOZ v trati Vyjma umístění pracovišť pohotovostních výpravčích (v žst. České Budějovice, Strakonice a Plzni) požadujeme ponechání zaměstnanců s dopravní kvalifikací (dispečer, dirigující dispečer, staniční dozorce s nejvyšší dopravní kvalifikací, výpravčí) dle zásad personálního vypořádání po kompletní aktivaci všech řízených oblastí CDP Praha, tedy ponechání	Obsazení ŽST bylo projednáno s CDP Praha, ponechání dalších postů může zásadně ohrozit ekonomiku této stavby.	NE	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	dopravních zaměstnanců v žst. Čičenice (vazba na provoz radiobloku dle předpisu D4 na trati Čičenice - Volary, obsluha odbočných tratí do Volar + Týna nad Vltavou, obsluha dopravní Záboří u Čičenic, výhledově obsluha dopravní Temelín, dirigování úseku D3 Temelín – Týn nad Vltavou), Protivín (vazba na odbočnou trať Protivín – Zdice), Horažďovice Předměstí (vazba na odbočnou trať Horažďovice předměstí – Klatovy) a Nepomuk (přilehlá ŽST k trati D3 Nepomuk – Blatná).			
115	Ve stanicích se 2 dopravními kolejemi bez manipulačních kolejí (Čejetice, Katovice, Střelské Hoštice, ve variantě A také Ždírec u Plzně) musí být také umožněny zabezpečené posunové cesty mezi dopravními kolejemi, hlavně pro případ mimořádného objetí soupravy, přestavení vlaku na jinou kolej, posunu speciálních vozidel pro údržbu apod.	Toto je umožněno ve všech stanicích individuálním přestavením výhybek. Jak je definováno jedná se o mimořádnosti bez dalších finančních efektů pro stavbu.	NE	
116	V traťovém úseku Horažďovice předměstí – Horažďovice byl již v roce 2015 v rámci stavby Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí nahrazen původní HPB novým automatickým hradlem 3. kategorie.	Opraveno	ANO	
117	Traťový úsek Mirošov – Nezvěstice bude v roce 2016 v rámci stavby Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice převeden na provozování podle předpisu SŽDC D1, v mezistaničním úseku Příkosice – Nezvěstice bude TZ 3. kategorie – automatické hradlo.	Opraveno	ANO	
118	V návaznosti na Pokyn GR č. 9/2013 k pracovištím pro dálkové řízení je nutno dořešit umístění pracoviště pro DOZ ŽST Písek, Písek město a Putim (pro varianty, které řeší i rekonstrukci těchto stanic). Podle tohoto pokynu má být trať Zdice (mimo) – Písek – Protivín (mimo) řízena z RDP Praha, trať Tábor (mimo) – Písek (mimo) z RDP Tábor. Pokud v době realizace stavby nebudou RDP v provozu, bylo by vhodné buď ponechat výpravčího v ŽST Písek (vč. DOZ ŽST Písek město a Putim), nebo všechny 3 ŽST zapojit do DOZ ze ŽST Protivín.	Bude umožněno zajištění vlaků bez ETCS do žst. Protivín, resp. Ražice.	částečně	
119	A.2.2. Schémata stanic; Dívčice Je potřeba uvažovat o možném budoucím obnovení osobní přepravy na trati Dívčice – Netolice a i nadále počítat s občasným zavedením zvláštních a nostalgických vlaků a využitím tohoto nástupiště i při různých provozních mimořádnostech, nebo vyrovnání nerovnoměrností v dopravě (výluky, přenesené zpoždění apod.). Z tohoto důvodu je třeba vybudovat nástupiště u 3. staniční koleje, nebo změnit konfiguraci kolejiště tak, aby byla možnost odjezdu z žst. Dívčice směr Netolice z jiné, než 3. staniční koleje.	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
120	A.2.2. Schémata stanic; Starý Plzenec Ve variantě B,C požadujeme doplnit v žst. Starý Plzenec jednostranné nástupiště na délku osobního vlaku. V opačném případě bude docházet při nepravidelnostech v dopravě a případném předjíždění osobního vlaku rychlíkem stejného směru k nutnosti vedení rychlíku po k. č. 3 sníženou rychlostí, či dojde k rušení vlaků opačného směru na dvoukolejně trati.	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
121	<b>Přípomínky ÚTN</b> Provést přeložky tratě ve stávajících dvoukolejných úsecích (dle varianty „C“) v km:	Uvedené přeložky by znamenaly výrazné navýšení IN, přičemž vliv na úspory jízdních	NE	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	- 232,7 - 233,2 (úsek Zliv - Dívčice) a v km 236,1 - 236,5; 237,0 - 237,5; 238,2 - 238,7 (úsek Dívčice - Čičenice) pro zavedení traťové rychlosti 160 km/h - 291,0 - 291,9 a 293,4 - 294 (úsek Horažďovice předměstí - Pačejov) pro zavedení traťové rychlosti 130 km/h - 304,0 - 304,7 (úsek Pačejov - Nepomuk) pro zavedení traťové rychlosti 120 km/h - 306,1 - 307,7 a 309,8 - 311,2 (úsek Pačejov - Nepomuk) pro zavedení traťové rychlosti 130km/h.	dob by byl minimální.		
122	Ve variantě C navrhnout směrové vedení tratě v úseku odbočka Ražice – Putim tak, aby zde nebylo nutné snižovat traťovou rychlost (ze 100 km/h na 70 km/h).	Výsledky ekonomického hodnocení varianty C jsou výrazně negativní, z toho důvodu nebude varianta C dále upravována, pouze bude doložena jako negativní průkaz.	NE	
<b>PK, POVED</b>				
123	Železniční trať Plzeň – České Budějovice patří na území Plzeňského kraje k páteřním tratím a je klíčová pro obsluhu významné části regionu jižního Plzeňska. Již dnes jsou patrné v případě této železniční trati výrazné kapacitní problémy s dopadem do plynulosti provozu, pravidelnost provozu významně narušují též denní výluky, a proto nejvhodnějším východiskem je zdvojkolejení trati v úseku Plzeň-Koterov – Nepomuk. V tomto úseku je zároveň klíčový požadavek na zajištění plynulé a stabilní příměstské dopravy ve špičkovém intervalu 30 minut.	<i>konstatování</i>	---	
124	Jak pro Plzeňský kraj, tak pro POVED, je zdvojkolejení trati v úseku Plzeň-Koterov – Nepomuk naprosto zásadní. Varianta ponechání pouze jedné traťové koleje v tomto úseku nevyhovuje provozním podmínkám již dnes a nesplní požadavky na vytvoření kapacitní páteře dopravní obsluhy v oblasti společně s nutným zvýšením stability GVD. Z tohoto důvodu je pro nás realizace varianty A(mod)/ Ap(mod) zcela nepřijatelná. Jak Plzeňský kraj, tak POVED dali v předchozích stanoviscích najevo, že taková varianta znamená vzhledem k výraznému nebezpečí nestability jízdního řádu nemožnost výraznějšího omezení souběžné autobusové dopravy a i další možnost přechodu obyvatel v oblasti k IAD.	<i>konstatování</i>	---	
125	Od začátku zpracovávání studie proveditelnosti POVED z výše uvedených důvodů podporuje variantu B, resp. Bp, která řeší výše zmíněné problémy. Z naší strany bylo v letošním roce vynaloženo velké úsilí v oblasti zpracovávání stanovisek a dodání podpůrných argumentů pro zlepšení výsledků ekonomického hodnocení varianty B/Bp. Ze strany zpracovatele je v návaznosti na toto vidět obrovský pokrok v oblasti ekonomického hodnocení, kdy z původní velmi nízké hodnoty ERR 1,33 % u varianty Bp bylo dosaženo již 4,98 %. Nicméně stále jsme toho názoru, že je možné využít další prostředky ke zvýšení ERR a dosažení ekonomické efektivity – obzvláště, je-li dosažení minimální potřebné hranice již velmi blízko:	<i>konstatování</i>	---	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
126	nepovažujeme za dostačující prověření výhledového objemu nákladní dopravy pouze u jednotlivých nákladních dopravců. Byli jsme ujištěni, že samotný dopravce nemusí mít přesný přehled o poptávce po železniční nákladní dopravě v budoucnu. Považujeme za klíčové oslovení firem v regionu, kterým je potřeba vysvětlit situaci a vznést dotazy, zda s dopravou výrobků či surovin v budoucnu po železnici počítají nebo zda za vytvoření lepších podmínek (například zdvojkolejení trati, které bude mít výrazný přínos pro plynulost provozu, zvýšení kapacity a možnost zlepšení ekonomiky nákladní dopravy) převedou určité objemy přeprav na železnici. Stejně tak by bylo vhodné oslovit firmy, které již přeprav po trati využívají, zda v případě zvýšení kvality infrastruktury zvýší objem přeprav. Nemůžeme úplně souhlasit s vyjádřením zpracovatele, že „Nelze také opomenout, že pokud kterákoliv firma, ležící v blízkosti řešené tratě, chce přepravovat zboží po železnici, tak má možnost již v současné době. Stav Bez projektu nabízí dostatek volné kapacity, a potenciální zájemce proto nelimituje.“ Současný nižší stav využití tratě nákladní dopravou nemusí vyjadřovat, že v budoucnu se poptávka nezvýší, stejně tak stav bez projektu sice určitou kapacitu pro nákladní dopravu umožňuje, ale vzhledem k již dnes silné příměstské osobní dopravě v okolí Plzně je průvoz takového vlaku časově náročný a opětovné rozjezdy a brždění vlaků z důvodu častých křížování nákladní dopravce do značné míry od použití trati odrazuje. Tedy nelze souhlasit s tvrzením, že: „Stav Bez projektu nabízí dostatek volné kapacity, a potenciální zájemce proto nelimituje.“ Tuto skutečnost je třeba promítnout do ekonomického hodnocení varianty bez projektu, tj. nekonkurenceschopnost současné nabídky volné kapacity pro nákladní dopravu.	Pro potvrzení argumentace budou vytipované firmy osloveny.	ANO	
127	je možné, že modernizace železniční trati by mohla v některých místech generovat časové úspory i pro dopravu na vybraných pozemních komunikacích a ty by mohly být dalším benefitem po realizaci vybrané varianty. Existuje v rámci projektových variant například místo, kde by byl přejezd nahrazen např. nadjezdem, což pro dopravu na pozemní komunikaci může znamenat časové úspory? Existují místa, kde se zvýší úroveň zabezpečení přejezdu (například doplnění pozitivní signalizace), a tím budou moci vozidla na pozemní komunikaci přejet přejezd za kratší dobu a dojde tak k časovým úsporám? Nalezené benefity je nutno započítat.	K nahrazení vybraných přejezdů nadjezdy dochází pouze ve variantách C/Cp. (Z celkového počtu 74 přejezdů, je již dnes 57 vybaveno pozitivní signalizací)	---	
128	v budoucnu je uvažována objednávka vlaků skrz Plzeň formou přímých linek na trať 170 směrem na Cheb a dále také v dlouhodobém horizontu na trať 180 směrem na Domažlice. Reálně se také uvažuje o vytvoření přímého ramene do Heřmanovy Hutě (trať 181). V současnosti máme zcela nové informace o snaze investora postavit novou železniční zastávku na trati 181 poblíž exitu 100 dálnice D5, kde se bude rozšiřovat logistické centrum (předpokládá se nová zastávka Přehýšov). V budoucnu se zde očekávají významné pracovní příležitosti, a to ve výši až 2 000 pracovních míst. Domníváme se, že minimálně v úseku Nepomuk – Plzeň by toto mělo přispět určitou mírou ke zvýšení přepravní poptávky,	Na vysokou rizikovost projektu upozornil zástupce MD. Jedná se o nejistý záměr. Může být do SP zahrnuto jako pozitivní vliv v rizikové analýze.	částečně	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	obzvláště budou-li vedeny přímé vlaky, v případě současné zastávky Přehýšov se již v GVD 2015/16 nepředpokládá její obsluha. Prosíme o započítání této nové skutečnosti do ekonomického hodnocení. V případě varianty A(mod)/ Ap(mod) s tímto kalkulovat nelze, neboť není možné přenášet zpoždění z jednokolejné trati 190 dále na síť. Pro případ propojení dvou tratí v rámci jedné linky je vhodné, aby alespoň jedna z uvažovaných tratí byla s ohledem na požadavek stabilního dopravního řešení dvoukolejná. Uvedenou argumentaci zpracovatel sám podporuje tvrzením na straně 22: „Modely GVD s plnou dvoukolejností v Plzeňském kraji umožňují návaznost vlaků Os ve směru na Plzeň-Jižní Předměstí, resp. Nýřany/Heřmanovu Huť/Stod. Ve variantě A(mod), resp. Ap(mod) je toto možné pouze v případě změny provozního konceptu Os na trati č. 180 ve směru na Domažlice, kdy by křižování muselo být přeloženo z Nýřan do Vejprnic.“ Je toto započítáno v ekonomickém hodnocení? Jak?			
129	požadujeme zevrubnější prověření dopadu výluk pro základní údržbu (v případě jednokolejného úseku Plzeň-Koterov – Nepomuk bude znamenat při zavedení NAD výrazné časové ztráty) nebo dodání materiálů, že toto bylo adekvátně prověřeno – relativně strohé tvrzení v ekonomickém hodnocení „Do ekonomické analýzy byly mimo standardních vstupů zahrnuty také traťové výluky pro základní údržbu. Tyto výluky mají vzhledem k různému rozsahu zdvoukolejnění jednotlivých projektových variant rozdílný vliv na železniční provoz a jeho náklady. Vliv výluk se projevuje v provozních nákladech vlaků, provozních nákladech silniční dopravy, úsporách času a externalitách.“ nemůžeme bohužel považovat za dostatečné. Jak bylo zpracováno vyjádření ČD, že náklady dopravce na NAD jsou ve studii zkalkulovány ve zhruba poloviční výši oproti skutečnosti?	Textová část bude rozšířena, v CBA je vliv patrný. Uvědomujeme si, že náklady železničního dopravce (v tomto případě Českých drah) na zajištění náhradní autobusové dopravy po dobu výluky jsou vyšší. Při zpracování ekonomické analýzy pro varianty modernizace železniční trati je však nutné rozlišit celospolečenské náklady na provoz autobusů (opotřebení vozidel, palivo,...) a náklady železničního dopravce na zajištění NAD, ve kterých je zahrnut i zisk autobusových dopravců, a které mimo jiné ovlivňuje momentální poptávka. V závazné metodice ekonomického hodnocení MD ČR je měrná hodnota nákladů na provoz autobusů jednoznačně stanovena.	ANO  NE	
130	Nyní dovoluete připomínky k jednotlivým částem studie: <b>A.1 Shrnutí a vyhodnocení studie</b> Na straně 13 Shrnutí a vyhodnocení doporučujeme opravit formulaci: Zahušťují tak výše zmíněné spoje v období dopolední i odpolední špičky převážně okolí žst. Protivín a žst. Číčenice, kde zároveň vytváří přestupní uzly ve směru na Písek, případně na Vodňany na ranní i odpolední špičky, jelikož dopoledne je obvykle sedlové.	Bude upraveno.	ANO	
131	Na straně 16 je uvedeno tvrzení: „Důvodem, proč řešená trať není nákladní železniční dopravou často využívána, nejsou nevyhovující technické parametry, nýbrž slabá přepravní	Viz předchozí připomínku - pro potvrzení argumentace budou vytipované firmy	ANO	



Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>poptávka v tomto směru (a to nejen z pohledu vnitřních vztahů na trati č. 190, ale i ve vazbě tranzitující). Tuto skutečnost modernizace tratě nezlepší, protože již v současnosti nepředstavuje technický stav tratě pro nákladní dopravu zásadní problémy, které by dopravce limitovaly.“ Na základě jakých důkazů si je zpracovatel jist, že by nemohlo dojít ke zvýšení poptávky (byť by šlo pouze o například o 1-2 páry vlaků denně, které by ale výrazně mohly pomoci ekonomického hodnocení), nebyly-li vyčerpány veškeré možnosti zjištění poptávky po nákladní dopravě v budoucnu (viz výše)? Lze přijmout sice tvrzení, že obecně se jedná o slabší směr, ale i tak je pro nákladní dopravu důležitý a domníváme se, že technické parametry jsou i jedním z důvodů, proč trať je využívána méně, byť zpracovatel toto spíše popírá. Na souběžných pozemních komunikacích jezdí v současnosti poměrně vysoké množství těžkých nákladních vozidel (viz CSD 2010, na území Plzeňského kraje zhruba 20 % nákladních vozidel z celkové skladby dopravního proudu na souběžných komunikacích) a i zde je možný prostor pro železniční dopravu. Považujeme za vhodné zpracovat průzkum obsazení paralelní silniční komunikace nákladními vozidly a do ekonomického hodnocení započítat převedení části výkonů s ohledem na významné zlepšení parametrů trati (případně s využitím dat CSD 2010). (Např. jeden pár vlaků denně v elektrické trakci, který převezme 1 200 t zboží ze silnice na železnici na vzdálenost 400 km znamená přínos ve výši 860 mil. Kč.)</p>	osloveny.		
132	<p>Na straně 22 stojí: „Jednokolejné varianty vykazují odchylku od pravidelného intervalu pouze v úseku Nezvěstice – Blovice u vlaků krátkého ramene (zakončeny v Blovicích) v četnosti 1 pár odlišného trasování za 2hodinovou špičku (zbylé 3 páry/2h jsou taktovány).“ S tímto tvrzením nemůžeme zcela souhlasit, jelikož u některých grafikonů dochází k mírnému vysovení osobních vlaků od jednotného intervalu 30 minut v úseku blíže k Plzni – jmenovitě například varianta A(mod)/Ap(mod) (příloha 3.3/3.4). Minimálně v úseku Plzeň – Blovice není vhodné předjíždění osobních vlaků vlaky dálkové dopravy (i proto POVED ještě dodatečně uplatňoval alternativní návrhový GVD pro varianty B/Bp) a odchylky od pravidelného taktu po modernizaci tratě minimálně ve výše zmíněném úseku nejsou cílovým stavem, který by měl být naplněn.</p>	Popis bude opraven.	ANO	
133	<p>Na straně 22 nemůžeme souhlasit s tvrzením: „Současně je nutné zmínit, že i varianty bez zvyšování rozsahu zdvoukolejnění jsou pozitivem oproti variantě Bez projektu, jelikož díky modernizaci celé tratě (stanice i mezistaniční úseky) je zvýšena traťová rychlost s následným krácením jízdních/cestovních dob, příp. zkráceny provozní intervaly, čímž dochází ke zkrácení průměrné doby obsazení jednotlivých mezistaničních úseků, tedy ke zvýšení propustnosti trati (stability provozu).“ Realizace varianty A(mod)/ Ap(mod) znamená z pohledu Plzeňského kraje pouze zakonzervování nevyhovujícího současného stavu trati s ohledem na její jednokolejnost v příměstském úseku u Plzně a možnosti</p>	Uvedené tvrzení odpovídá odborné literatuře ve smyslu kapacity tratě. Zmiňované „zakonzervování nevyhovujícího současného stavu“ se týká pouze pohledu na počet kolejí, nikoli na technický stav a tím související kapacitu. Souhlasíme, že 2kolejná trať je kapacitnější než 1kolejná a varianty obsahující zdvoukolejnění jsou z tohoto pohledu	NE	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	propustnosti na dlouhá léta do budoucna. V případě její realizace do návrhových parametrů tato prakticky znemožní oproti variantě bez projektu případné dodatečné zdvoukolejení s ohledem na maření vynaložených investic.	výhodnější. Avšak uvedené tvrzení je taktéž pravdivé.		
134	Na straně 23 je napsáno: „Přestože rozdíl cestovních dob příměstských/regionálních vlaků v porovnání variant s Projektem a Bez projektu není příliš výrazný, díky zkapacitnění trati, záměrům krajských koordinátorů a zavádění nových linek povede ke stabilizaci regionálního segmentu.“ Oproti dálkové dopravě je sice rozdíl marginální, ale byť se jedná zpravidla o jednotky minut pro nejvyužívanější relace v Plzeňském kraji a zhruba 10 minut na celém rameni Plzeň – Horažďovice předměstí, z hlediska cestujícího v regionální dopravě je tato úspora neméně významná. Zejména pak u variant B, Bp, C a Cp by mělo být benefitem zvýšení stability jízdního řádu díky zvýšení podílu zdvoukolejení – dnes se příměstské osobní vlaky u Plzně velmi často zpožďují, což není ochotna část cestujících akceptovat a přechází k IAD. Oceňujeme, že však na konci odstavce zpracovatel uvádí „V tomto případě se jedná o výběr varianty Ap(mod), v lepším případě však varianty Bp.“, kdy dosažení varianty Bp je pro nás skutečně klíčové. Prosíme o započítání významné úspory cestovních dob a zvýšení použitelnosti železniční dopravy pro cestující s ohledem na vyšší stabilitu GVD u varianty B/Bp do ekonomického hodnocení.	Úspory cestovních dob jsou započteny.	NE	
135	Na straně 27 je uvedeno „Na základě zpracování studie proveditelnosti, DETR analýzy, ekonomické analýzy a analýzy rizik a na základě vyhodnocení naplnění cílů projektu jednotlivými projektovými variantami doporučuje zpracovatel studie k dalšímu sledování variantu Ap(mod), případně A(mod).“ POVED považuje za klíčové sledovat nejen tyto varianty, ale hledat další benefity u variant B, resp. Bp, dosáhnout požadovaného ERR a primárně sledovat pak tyto varianty (resp. alespoň Bp). Na základě v tomto dopise uvedených skutečností se domníváme, že stále existují prostředky, jak dosáhnout příznivějšího ekonomického hodnocení.	<i>konstatování</i>	---	
136	Na stejné straně se uvádí: „Nově navržený provozní koncept Bp(alt) nutně nevyžaduje zřízení rychlých paralelních kolejových spojek v žst. Starý Plzenec, Nezvěstice a Blovice, a je tak případně možné ušetřit investiční náklady na tyto spojky ve výši přibližně 150 mil. Kč“ Vzhledem k formulaci „případně možné ušetřit“ předpokládáme, že v celkových nákladech není tato hodnota promítnuta a tudíž je možné ji dodatečně započítat. Nakolik se zvýší hodnota ERR u varianty B/Bp, bude-li úspora započtena?	Hodnota ERR se zvýší o cca 0,1 procentního bodu.	ANO	
137	<b>A.2 Technické řešení a schémata stanic</b> U technického řešení jsme již dříve upozorňovali na velmi nízkou velkorysost řešení železničních stanic, kdy je navrženo skutečně téměř pouze nezbytné minimum, nicméně ve snaze dosáhnout ekonomické efektivity varianty B (Bp) lze toto do určité míry chápat jako pochopitelné.	<i>konstatování</i>	---	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
138	<p><b>A.3 Dopravní technologie</b></p> <p>V případě návrhových grafikonů i nadále podporujeme variantu Balt/Bpalt (navíc generuje úsporu zhruba 150 mil. Kč vzhledem k možnosti vynechání vybraných kolejových spojek), která byla do studie na podzim 2015 dodatečně doplněna. Varianta splňuje požadavky, které považujeme za klíčové:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• minimalizace předjíždění vlaků kategorie Os dálkovými spoji,</li> <li>• pravidelný interval příměstských vlaků,</li> <li>• přijatelné udržení uzlu Nezvěstice kolem minuty X.30,</li> <li>• možný průvoz vlaků kategorie Os skrz Plzeň při zohlednění dlouhodobě sledovaných uzlů regionální dopravy v minutách X.15 a X.45</li> </ul> <p>Všechny ostatní varianty, které nesplňují výše uvedené požadavky, jsou do určité míry problematické. Jako nejzávažnější problém pak považujeme předjíždění vlaků kategorie Os vlaky kategorie R v případě, znamená-li toto navýšení pobytu vlaku kategorie Os ve vybrané železniční stanici na 3 minuty a více nebo četnější předjíždění obecně. Po modernizace tratě minimálně v úseku Plzeň – Blovice nesmí být regionální doprava výrazněji zdržována dálkovou dopravou.</p>	<i>konstatování</i>	---	
139	Na straně 7 je gramatická chyba „plzeňského kraje“.	Bude opraveno.	ANO	
140	V případě varianty Bez projektu, kde byl aktualizován GVD, neodpovídají zcela na území Plzeňského kraje intervaly jednotlivých ramen osobních vlaků a jejich počty – například v případě osobních vlaků v úseku Plzeň – Blovice předpokládá tato varianta průvoz 6 vlaků kategorie Os v obou směrech za špičkovou dvouhodinu, nicméně tabulka uvádí celkem 4 páry, tj. 8 vlaků v obou směrech.	Tabulka bude upravena.	ANO	
141	<p>Str. 15: tabulka 2.3 cestovních dob pro jednotlivé varianty projektu již byla z naší strany v minulosti opakovaně připomínkována. Není reálné, aby Os vlaky ve variantách A, B i C měly stejné cestovní doby, když ve variantě A(mod) dochází k předjíždění vlaků Os vlakem R v Nezvěsticích a vlak Os tak získává pobyt 3,5 minuty! I přes opakovaná upozornění zpracovatel uměle snižuje výsledky variant B a C tím, že počítá cestovní doby jako průměrné.</p> <p>Např. cestovní doba Plzeň – Blovice musí být pro varianty B a C výrazněji kratší oproti variantám A s ohledem na výše zmíněné předjíždění. Zásadně nesouhlasíme s tím, aby se cestovní doba počítala jako průměrná, tedy jako průměr např. ze 4 vlaků současně. Sledujeme objednávku v taktových časech, s nabídkou stejně kvalitního spojení v rámci zvoleného intervalu. Právě předjíždění vlaků Os vlakem R v Nezvěsticích bude nutně prvkem nestability, kterého se u dvokolejných varianty není nutné obávat. Dle našeho názoru jde kvalitnějším zpracováním cestovních dob a jejich úspor přispět ke zlepšení ekonomického hodnocení dvokolejných variant. U variant Bpalt a Ap(mod) je v případě, že v Nezvěsticích není osobním vlak předjížděn vlakem kategorie R (varianta Ap(mod),</p>	<p>V žádném případě nejsou ekonomické výsledky variant B a C uměle snižovány! Cestovní doby jsou počítány jako vážený průměr v rámci konkrétní varianty, nikoli průměr všech variant, jak se pravděpodobně domníváte.</p> <p>V tabulce budou uvedeny cestovní doby základní a navýšené při předjíždění vlaků Os vlakem R.</p>	částečně	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	prakticky shodná jízdní doba osobních vlaků v úseku Plzeň – Blovice. Pokud byla správně zohledněna jednokolejnost varianty Ap(mod), v Nezvěsticích toto vyvolává minimálně vždy u jednoho ze dvou vlaků jízdu do odbočky vlivem křižování, tudíž prakticky úplně stejné jízdní doby jsou zarážející (i v opačném směru, dojde-li k narovnání pobytu v Nezvěsticích u obou variant, jsou jízdní doby shodné, přitom jeden ze dvou vlaků by měl být zpomalen). Byť se jedná o minimální časový dopad, je pro nás klíčové prověření této skutečnosti a další případná časová úspora ve variantě Bpalt.			
142	Na straně 18 je uvedeno: „Výpočet celodenní propustnosti, tedy $T = 1\,400$ min, je proveden s využitím shodných tobs v dané traťové koleji“, kdy pokud má být propustnost celodenní (24 hodin), pak $T = 1440$ min.	Bude opraveno.	ANO	
143	Na straně 21 je uvedeno: v úseku Strakonice (včetně) – Plzeň hl. n. v místech zastavení Sp a Os je poptávána délka nástupiště 120 m, což odpovídá případné špičkové potřebě na zdvojování dvoučlankových jednotek typové řady 650 či např. čtyřčlankové jednotce. Již dříve POVED požadoval v úseku Nepomuk – Plzeň hl. n. nástupiště o délce 135 m vzhledem k možnosti spojení dvouvozové a třívozové el. jednotky typu Regiopanter, a to vzhledem k dosažení potřebné kapacity vybraných špičkových vlaků. POVED si je však vědom toho, že vzhledem k ekonomickému hodnocení variant B, resp. Bp bude tento požadavek znamenat ekonomické zhoršení, dostatečnou kapacitu souprav je však nutné zajistit. Vzhledem k tomu, že tyto jednotky však nemají dveře hned přímo u čela, lze vnímat, že i nástupiště o délce 120 m bude vyhovovat. Požadujeme toto prověřit a případně technicky vyřešit (například bude-li k dispozici systém AVV, aby s tímto počítal). Pokud by toto nebylo možné (prověření by mělo negativní výsledek), pak požadujeme na toto upozornit a je možné o tomto problému ještě diskutovat.	Byla prověřena špičková obsazenost vozidel s výsledkem, že kapacitně postačuje zdvojování dvoučlankových jednotek typové řady 650. (a z toho vyplývající délka nástupiště 120 m)	NE	
144	U přílohy 3.13 je nutné podotknout, že na jednom z dřívějších jednání, které se týkalo kompromisu ohledně místa křižování vlaků dálkové dopravy, POVED požadoval v případě trati 191, aby bylo umožněno i křižování v nz Kotouň, což je podmínkou pro zajištění vazeb v žst. Nepomuk na rychlé vlaky (R,Sp) do/z Plzně. Alternativou je též výrazné zkrácení jízdní doby v úseku Nepomuk – Kasejovice, nicméně rozvázání až poloviny rychlých vazeb v žst. Nepomuk nemůže POVED akceptovat a dříve již na toto upozorňoval.	Lze doplnit jako doporučení k opatření v navazující infrastruktuře za účelem obousměrného dosažení uvedených krátkých přestupních vazeb k R/Sp.	ANO	
145	<b>A.4 Přepravení vztahy a analýza</b> Na straně 12 uvádí zpracovatel významné zaměstnavatele v regionu. Pokud mají data z této tabulky významný charakter pro zpracování analýzy přepravní poptávky (nikoli pouze informativní), pak je nutné určitě tento materiál rozšířit. Zejména v Plzni oblasti Borských polí a Koterovské se nacházejí další významné průmyslové podniky. Obecně postrádáme například v tabulce obchodní centra, kdy na základě připomínek některých cestujících můžeme konstatovat, že i do nich často zaměstnanci dojíždějí z regionu v okolí Plzně.	Bude doplněno.	ANO	
146	Strana 36: „Koordinátorem dopravy v Plzeňském kraji je POVED, v Jihočeském potom	Text bude upraven.	ANO	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	<p>JKORD. Ti mimojiné objednávají regionální železniční dopravu.“</p> <p>Zde je vhodná pouze formální úprava vyjádření – organizace zajišťují zpravidla pro kraj činnosti související s objednávkou dopravy v závazku veřejné služby, ale samotná objednávka dopravy probíhá již v gesci krajů.</p>			
147	<p>V analýze přepravní poptávky je též prověřeno mírné zahuštění vlaků kategorie R ve špičkách, které generuje zvýšení ERR 0,07 %. POVED se domnívá, že toto navýšení by mohlo být ještě mírně vyšší. Byly zohledněny i veškeré přepravní vztahy z/do oblastí mimo železniční trať 190 a další aspekty? Je sice oprávněné se domnívat, že již dnes je modal-split vlaku mezi Plzní a Českými Budějovicemi na relativně vysoké úrovni, ale zahuštění na špičkový interval 60 minut ze 120 minut je natolik významným přínosem, který by měl přilákat mnohem více cestujících. Například hodnotu počtu navýšení cestujících pouze o 13 mezi Plzní a Horažďovicemi předměstím považujeme za nízkou. Vzhledem k výraznému zkrácení jízdních dob mezi Plzní a Českými Budějovicemi (na zhruba 90 minut) a zahuštění vlaků ve špičkách lze již očekávat, že určitá část cestujících, byť relativně malá, začne vlak v této relaci využívat už i k denní dojíždce, což je další aspekt. Mezi Plzní a Strakonice by pak mohlo dojít ještě k významnějšímu nárůstu přepravní poptávky.</p>	<p>Zahuštění intervalu vlaků kategorie R bylo prověřeno s uvedeným výsledkem.</p> <p>Analýza přepravní poptávky byla provedena v souladu s platnou metodikou.</p>	NE	
148	<p>Zvláštní jsou některé hodnoty u prognózy přepravní poptávky, porovnáme-li rozdíly mezi variantami. Přepravní poptávka v úseku Horažďovice předměstí – Sušice se liší mezi variantami Ap a Bp pouze o 10 cestujících v obou směrech (zhruba 1 % celkového počtu cestujících), přitom v návrhových GVD je výrazně rozdílný počet vlaků kategorie Sp Plzeň – Horažďovice předměstí a zpět, které výrazně zvyšují atraktivitu cestování mezi Plzní a Sušickem. Toto by mělo znamenat u varianty B (Bp) výraznější zvýšení počtu cestujících na rameni Horažďovice předměstí – Sušice a následně též na trati 190. Paralelu lze hledat i u trati Nepomuk – Blatná, kde dokonce uváděný nárůst je nulový! Ani vůči variantě bez projektu není na těchto tratích výraznější nárůst počtu cestujících (u trati 191 zhruba 5 % a u trati 185 zhruba 10 %), přičemž přínosy plynoucí z významného zkrácení cestovních dob a v případě varianty B (Bp) v navýšení četnosti rychlého spojení by měly dle našeho názoru generovat ještě více cestujících na těchto delších trasách. Vzhledem k návrhovým GVD je pak v Horažďovicích klíčová i realizace těsnějších přípojových vazeb na vlaky kategorií R a Sp, která dále především ve/ze směru Plzeň zkracuje výrazně cestovní doby. Je toto zkrácení cestovní doby, tj. odstranění čekání v Horažďovicích předměstí od rychlíků z Plzně ve směru do Sušice a opačně dnes v délce cca 28 minut ve studii v projektových variantách započítáno? Zde lze předpokládat výrazný nárůst počtu cestujících z IAD.</p>	<p>Výrazný vliv na nárůst počtu cestujících na zmíněné trati má především zkrácení přestupní vazby v žst. Horažďovice předm. mezi Os do/ze směru Sušice (Klatovy) a R do/ze směru Plzeň. Vazba na Sp se upraví. To platí i pro trať Nepomuk – Blatná.</p>	ANO	
149	<p><b>A.5 Ekonomické hodnocení</b></p> <p>Jak již bylo zmíněno výše, požadujeme zevrubnější prověření dopadu výluk pro základní údržbu (v případě jednokolejného úseku Plzeň-Koterov – Nepomuk bude znamenat při zavedení NAD výrazné časové ztráty) nebo dodání materiálů, že toto (jakým způsobem)</p>	<p>Text bude rozšířen, v CBA je vliv patrný.</p>	ANO	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	bylo adekvátně prověřeno.			
150	Dále byl snížen rozsah protihlukových opatření, který je shodný pro všechny varianty. Uvažoval zpracovatel s pořízením nových vozidel s kotoučovými brzdami, což zajišťuje další snížení hladiny hluku? I nový kolejový svršek by měl přispět ke snížení hladiny hluku. Jak je toto při výpočtech hladiny hluku zohledňováno? Nabízí se otázka, zda i přes významné snížení realizace protihlukových opatření a tím i nákladů na protihluková opatření není možné ještě další jejich snížení, např. použitím jiných protihlukových opatření, jako je výměna oken I zcela subjektivní pozorování potvrzuje, že nový železniční svršek v kombinaci s moderními vozidly výrazně snižuje hlukovou zátěž. Kromě toho, protihlukové stěny ve své současné podobě, kdy se jedná o těžké betonové bloky, mohou v případě mimořádné události způsobit fatální následky, ve srovnání s kterými je hluková zátěž marginální záležitostí.	Viz část A.2.1 Technické řešení, kapitola 4.1 Hluk (str. 111 – 123). Zpracovatel SP naopak opakovaně upozorňuje na riziko zvýšení rozsahu protihlukových opatření během dalšího projednávání stavby s občany a místní samosprávou.	NE	
151	Obecně platí, že pro dosažení požadované výše kritéria ekonomické efektivity je třeba splnit určité podmínky: vhodně stimulovat přepravní poptávku, maximalizovat úspory času formou vysoké cestovní rychlosti, optimalizovat investiční náklady, minimalizovat provozní náklady a v neposlední řadě lze úspěšnost ekonomického hodnocení ovlivnit vysokou rychlostí průběhu stavby, která umožní brzký příchod jejích přínosů. V této souvislosti si dovoluujeme požádat o prověření možnosti maximálního zkrácení doby výstavby tratě, neboť doba výstavby je v ekonomickém hodnocení také významným a vlivným faktorem.	Harmonogram stavby byl opakovaně projednán. Zejména ve dvoukolejných variantách není zkrácení doby výstavby příliš reálné.	NE	
152	<b>V příloze B</b> u některých traťových pasportů je uvedena pro vozbu vlaků kategorie R řada 844, což je určitě chybné.	U některých pasportů bude upraveno.	částečně	
153	Na základě prostudování aktuálního stavu SP POVED doporučuje vzhledem k výše uvedeným skutečnostem (i nově se vyskytnutým) dále hledat benefity pro kladné ekonomické hodnocení varianty Bp, resp. B.	<i>konstatování</i>	---	
<b>JČK, JIKORD</b>				
154	V dohodě s Krajským úřadem Jihočeského kraje předkládáme společné stanovisko Krajského úřadu a společnosti JIKORD s.r.o. k předložené Studii proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice - Plzeň (3. dílčí plnění). Úvodem lze konstatovat, že naše připomínky uvedené v dopise č.j. 25881/2015/ODSH ze dne 3.4.2015 a dále vznesené při projednávání konceptu studie byly v rozhodující míře respektovány. Souhlasili jsme s kompromisním návrhem na křižování vlaků dálkové dopravy v žst. Horažďovice předměstí, byla (byť s negativním výsledkem) prověřena možnost přímého dopravního spojení Prachatice – České Budějovice.	<i>konstatování</i>	---	
155	I když z pohledu Jihočeského kraje jsou varianty Ap mod a Bp téměř rovnocenné, z důvodu zajištění provozní stability a spolehlivosti jízdního řádu podporujeme záměr Plzeňského	<i>konstatování</i>	---	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	kraje ke zdvoukolejnění úseku Nepomuk – Plzeň-Koterov v plném rozsahu, tedy variantu Bp. Vzhledem k tomu, že se jedná o trať zařazenou do comprehensive sítě TEN-T, je nutné zabezpečit vyšší technické parametry a v této souvislosti neshledáváme podstatný rozdíl ve výši nákladů mezi variantami Ap mod a Bp (14,2/16 mld. Kč). Pokud se týká ekonomického hodnocení, pak varianta Ap mod dosahující ERR 6,51 % je zřejmě uspokojivá a rozdíl proti variantě bez Písku je minimální. Varianta Bp s ERR 4,98 % nedosahuje požadovanou hodnotu, ale domníváme se, že lze dále hledat možnosti úspor v nákladech stavby. Každopádně pro Jihočeský kraj je nepřijatelné varianta bez zapojení Písku s jeho přepravním potenciálem a nabídkou rychlé železniční dopravy do krajského města.			
156	Dopravní technologie splňuje naše představy, i když budeme muset řešit úpravy přípojných vazeb v žst. Strakonice a částečně i v Ražicích a Protivíně. V této souvislosti plně podporujeme zvýšení traťové rychlosti v úseku Číčenice – Vodňany ke zkrácení jízdních dob navržené projektantem v této části SP.	<i>konstatování</i>	---	
157	Ke snížení celkových nákladů stavby jsme navrhli zrušení zastávek Zbudov, Modlešovice a Milenovice, které bylo prověřeno s kladným výsledkem. Dopravní obsluhu uvedených obcí zajišťujeme veřejnou linkovou dopravou, kterou lze v případě požadavků obcí posílit a zajistit přípojně vazby na železnici ve stanicích obsluhovaných dálkovou dopravou. Pokud se týká úseku Strakonice – Horažďovice předměstí, celkový obrat cestujících je nízký zejména z důvodu minimální dopravní obslužnosti tohoto úseku železniční dopravou. Pokud budou zavedeny Sp vlaky Plzeň – Horažďovice předměstí – (Strakonice), mezi Horažďovicemi a Strakonicemi uvažované jako zastávkové, lze počítat s určitým nárůstem frekvence, jejíž výši lze obtížně odhadnout. V každém případě bude vhodné v dalším stupni dokumentace posoudit potřebnost zastávek Pracejovice, Katovice, Dolní Poříčí a Střelské Hoštice, kde zejména Katovice by mohly mít přepravní potenciál, i když jsou obsluhovány MHD Strakonice.	<i>konstatování</i>	---	
158	V rámci IROP máme zájem realizovat s podporou EU do roku 2020 přestupní terminály vlak-autobus ve Strakonicích a Zlivi. Bude záležet na tom, jak se podaří obcím v součinnosti s ČD a SŽDC zajistit přípravu uvedených staveb.	<i>konstatování</i>	---	
<b>MD ČR</b>				
159	Především doporučujeme zpracovateli zaměřit se ve variantách skupiny B na snížení investiční náročnosti při zachování maximální možné míry přínosů plynoucích z modernizace železniční infrastruktury.	Zpracovatel nevidí další prostor pro snížení investičních nákladů, aniž by byla ohrožena realizovatelnost projektu.	---	
160	Varianty skupiny A nepovažujeme za zcela vhodné s ohledem na stabilitu navrhovaného provozního konceptu a s ním spojeným grafikonem, přestože se v současnosti jedná o jediné varianty, které vykazují ekonomickou efektivitu. Kritická místa z hlediska stability grafikonu v těchto variantách jsou především v okolí žst. Nezvěstice. Zlepšení by mohlo	<i>konstatování</i>	---	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	přinést částečné zdvoukolejnění trati v blízkosti této stanice.			
161	Požadujeme doložení stability GVD alespoň ve variantách skupiny A a B. Tato problematika byla na předchozích poradách zásadně řešena, nicméně zpracovatel stabilitu GVD nedoložil. Domníváme se, že by vzhledem k investiční náročnosti modernizace měla být daná problematika podrobně rozebrána s doložením modelových simulací. (např. v programu Opentrack - viz Prohlášení SŽDC, s. o. o využití výsledků, dosažených v projektu výzkumu a vývoje „Racionalizace dopravního provozu a rozsahu dopravní infrastruktury na mimokoridorových tratích“.)	Pro zvýšení stability provozu je v souladu s předchozími jednáními uvažován rychlostní profil pro nedostatek převýšení do 150 mm jako základní (podpořil Ing. Macek, MD ČR), dále byly zachovány žst. Čejetice a především Střelské Hoštice (podpořil Ing. Krýže, Ph.D, SŽDC O12). Zpracovatel v tuto chvíli nezná jinou možnost jak doložit stabilitu GVD, než je simulace provozu, která je však nad rámec zadání této studie. Nutno též upozornit, že: „Zkušenosti z nedávných SP ukazují, že náročnost zpracování dopravní simulace většinou neodpovídá vstupům, které do SP přináší.“ (vyjádření Ing. Sosny, MD ČR)	NE (projednání)	
162	<b>Připomínky k jednotlivým částem studie proveditelnosti:</b> A.1 Shrnutí a vyhodnocení studie: Kapitola 3.1.3 Provozní koncept a stabilita GVD stabilitu GVD vůbec neřeší.	Text bude upraven.	ANO	
163	A.1 Shrnutí a vyhodnocení studie: V kapitole 3.1.5, která pojednává o nákladní dopravě, zpracovatel uvádí: „... Tuto skutečnost modernizace tratě nezlepší, protože již v současnosti nepředstavuje technický stav tratě pro nákladní dopravu zásadní problémy, které by dopravce limitovaly“. Toto tvrzení však přímo odporuje stanovenému cíli studie proveditelnosti (cíl C5): Zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zavedení přechodnosti D4</li> <li>• Zavedení průjezdného průřezu UIC-GC</li> <li>• Zvýšení kapacity pro nákladní trasy (špička / sedlo)</li> </ul> Zlepšení parametrů pro efektivnější provoz nákladní dopravy má přímý vliv na její náklady, a tím i její konkurenceschopnost vůči silniční dopravě. Pro přepravce se proto může stát atraktivnější a může dojít k převodu dopravy ze silnice na železnici. Vzhledem k tomu, že provozní náklady nákladní železniční dopravy zpracovatel zřejmě neuvažoval (viz bod 9), je tvrzení zpracovatele nepodložené.	Souhlasíme, že existuje určitý rozpor mezi cíli studie, plynoucími z jejího zadání, a potenciálem této tratě pro nákladní dopravu. Náklady nákladní železniční dopravy byly uvažovány, ale vzhledem k tomu, že nedojde k zásadnímu zlepšení technických parametrů, jsou tyto uvažovány ve stejné výši jako ve stavu Bez projektu.	NE	
164	Ze studie proveditelnosti není zřejmé, zda byli osloveni přepravci v nákladní dopravě. Bez doložení dokladů od přepravců nelze považovat tvrzení v kapitole 3.1.5 za odůvodněné.	Zpracovatel oslovil významné nákladní dopravce, pro potvrzení argumentace budou vytipované firmy osloveny. Nízký potenciál této tratě pro nákladní dopravu	ANO	



Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		potvrdil i zástupce MD ČR na dřívějších jednáních.		
165	V popisu stávajícího provozního konceptu v dokumentech Dopravní technologie (str. 5) a Shrnutí a vyhodnocení studie (str. 13) jsou skutečnosti u linky R 26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice uvedeny nepřesně. Konstrukce jízdního řádu této linky je určena systémovým křižováním těchto vlaků ve stanici Příbram L.00 a Písek S.00. V případě stanice České Budějovice tvoří linky R 26 širší uzel v poloze L.00. Přesná časová poloha v uzlu České Budějovice je určena uzlem Písek a možností konstrukce jízdního řádu v úseku České Budějovice – Písek. Osa symetrie této linky se shoduje s osou symetrie ostatních vlaků dálkové dopravy v ČR. Takt této linky je 120 minut, avšak některé spoje jsou vedeny s ohledem na poptávku cestujících jen v některých dnech týdne.	Celková definice linky uvedena nebyla (systémové křižování v Příbrami a Písku). V popisu bylo vycházeno z platného GVD, na který je v textu odkazováno. Takt linky 120 je uveden ve výčtu. Vedení některých spojů pouze ve vybrané dny je zmíněno v popisu linky. Text může být upraven.	ANO	
166	A.3 Dopravní technologie: V tabulce 4.2 jsou chybné součty na řádcích Plzeň/ČB, Protivín, Písek, Písek – město, Putim a v celkovém součtu. Podobně je tomu také u tabulky 4.3.	Bude upraveno.	ANO	
167	A.3 Dopravní technologie: GVD var. Amod: Osobní vlaky ze žst. Nezvěstice do Příkonic jsou navázány pouze na „špičkové“ vlaky. Mimo špičku tedy bude přestup na osobní vlaky ve směru na Horažďovice značně nekomfortní.	Navázání na „špičkové“ vlaky je z pohledu velikosti přepravního proudu dostačující (potvrzeno i zástupcem POVEDu). (Je též nutné upozornit na celkovou četnost spojů Os mezi Plzní hl. n. a Blovicemi 30 párů denně.)	---	
168	Z modelových GVD ekonomicky hodnocených variant (A(p)mod, B(p), B(p)alt a C(p)) a závěrů SP odvozujeme, že ani po modernizaci trať neumožňuje konstruovat vložené trasy rychlíků linky R11 v prokladu 60 minut, resp. za tímto účelem by byla nezbytná další opatření nad rámec těchto variant. Vložené rychlíky bude možné vést pouze v přibližném prokladu jako spoje v netaktové trase. Je-li tomu tak, žádáme doplnění této informace do textu SP. S poznámkou o nutnosti řešit souběh s linkou R26 souhlasíme. Je to však otázka koncepční, která závisí na definici podmínek přesahujících řešenou oblast.	Informace bude doplněna.	ANO	
169	A.4 Přepravní analýza, kap. 1.4.8, str. 86: Co je příčinou setrvalého poklesu přepravního výkonu ve variantě bez projektu během hodnotícího období při nárůstu přepravního výkonu v případě variant projektových. Požadujeme podrobnější zdůvodnění tohoto rozdílu, který by podle svého charakteru měl být způsoben vnějšími vlivy.	Stav bez projektu vychází z trendu poklesu dopravního zatížení zejména v dálkové dopravě, který je na trati patrný posledních několika let. Zkvalitněním dopravní nabídky v projektových variantách dojde ke změně tohoto trendu na mírně rostoucí.	NE	
170	A.5 Ekonomické hodnocení: kap. 3.1, str. 27: Náklady na provoz vlaků (vlhod) jsou uvedeny pouze u osobní dopravy. Projektem sice nedochází k převodu nákladní dopravy na železnici, dle navrhovaných GVD je však možné pozorovat rozdíly v celkových časech nutných pro překonání trati nákladní dopravou. Požadujeme zohlednit tyto rozdíly v části zabývající se náklady na provoz vlaků, které jsou závislé na jízdní době, neboť varianty skupiny B	V návrhových GVD je uvedeno pouze období dopravní špičky a je znázorněna teoretická trasa nákladního vlaku, jako průkaz průvozu ve špičce. To však neznamená, že v tomto období bude skutečně nákladní vlak veden.	NE	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
	odstraňují nutnost čekání na křižování a přináší nákladní dopravě výraznou časovou úsporu (až 40 minut). Celkové náklady na provoz nákladních vlaků by tak měly být nižší, což podle CBA tabulek nebylo započteno.	V současném GVD 15/16 projede nákladní vlak tuto trasu i za 2 h 15 min.		
171	B.5 Paspory: Paspory nejsou zpracovávány v jednotném vzhledu, požadujeme opravit.	Bude opraveno.	ANO	
172	Ze studie proveditelnosti není zřejmé, zdali je i varianta BP zatížena náklady na výstavbu ERTMS. Vzhledem k tomu, že daná trať je zanesena v Národním implementačním plánu ERTMS, měly by být náklady na výstavbu ERTMS započteny i ve variantě bez projektu.	Varianta Bez projektu není a z principu ani nemůže být těmito náklady zatížena. V případě nerealizace tohoto projektu bude pravděpodobně nutné zpracovat samostatný projekt na výstavbu ERTMS.	NE	
173	V rámci dokladů požadujeme předložit stanovisko odboru jízdního řádu, odboru základního řízení provozu a odboru operativního řízení a výluk SŽDC, s. o.	Vyjádření budou doplněna.	ANO	
174	Požadujeme prověřit nezbytnost realizovat PHS o výšce 3 - 4 m, v délce přibližně 6,1 km.	Bylo prověřeno. Viz část A.2.1 Technické řešení, kapitola 4.1 Hluk (str. 111 – 123)	NE	
175	Požadujeme doložit vliv nestability GVD (kterou lze očekávat především v nižších variantách) na očekávané přínosy/náklady.	Viz připomínka 161.	---	
<b>Doplnění OŘ Plzeň</b>				
	<b>Připomínky ÚT – V-OPS</b> Zelená přeložka v km 319 -320 je poněkud dramatická – 2 x kříží řeku.	<i>konstatování</i>	---	
	Nepomuk – varianta B,C Umístění přejezdu na plzeňském zhlaví do jednoduché kolejové spojky je naprosto nevhodné.	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016)	Projednání	
	Nezvěstice – varianta A, B, C Použití výhybek 1:7,5 – 190 ve výhybkách č. 10, 11 ve variantě B, C a ve výhybkách č. 5, 6 ve variantě A není zcela v souladu s článkem 64 a) předpisu S3 díl XVI. – výhybky jsou pro rychlost 40 kmh-1.	Technické řešení stanic bude znovu projednáno. (27.1.2016) Spojka 5/6 (a 10/11 ve var. Bx, Cx) je určena pouze pro posunové cesty.	Projednání	