

**Připomínky ke SP „Plzeň – České Budějovice“,
dílčí odevzdání „Stanice 03-2016“**

| Číslo | Připomínka | Reakce zpracovatele | Zpracujeme ano/ne | Zpracováno (DATUM) |
|------------------------|---|---|----------------------|-----------------------|
| SŽDC OPS (O6) | | | | |
| | Bez připomínek | | | |
| SŽDC OZŘP (O12) | | | | |
| | ŽST Dívčice <ul style="list-style-type: none"> Nově navržená nástupiště situovaná ve zhlaví stanice Dívčice požadujeme řešit jako samostatnou za-stávku s pracovním názvem např. „Dívčice zastávka“. V případě, že by se jednalo o nástupiště ŽST Dívčice, bylo by nutné zřídit pro odjezd od takto situovaných nástupních hran cestová návěstidla. Dále je nezbytné jednoznačně uvést, zda přístup přes železniční přejezd na nástupiště situované mezi hlavní kolej a vlečkovou kolej vlečky „Diamo“ je možný. | <ul style="list-style-type: none"> Bude upraveno Projektant byl ubezpečen zástupci SŽDC, že takového řešení je možné. | Částečně | |
| | ŽST Protivín <ul style="list-style-type: none"> Oproti situaci v části B. Výkresová část chybí ve schématu spojka mezi kolejí č. 6 a 8 na plzeňském zhlaví. Současně upozorňujeme, že posunové cesty na kolej č. 8 (pro napojení kolejiště depa) je nutné řešit jako zabezpečené ústředně stavěné. V koleji č. 6 musí být zřízena před odbočnými výhybkami do koleje č. 8 cestová návěstidla. | <ul style="list-style-type: none"> Schéma bude opraveno V současném návrhu nejsou zmíněné výhybky řešeny jako zabezpečené ústředně stavěné. Bude upraveno za cenu zvýšení IN. | ANO | |
| | ŽST Písek <ul style="list-style-type: none"> V situačním výkresu B. Výkresová část jsou chybně číslovány staniční koleje. Stávající stav je takový, že lichá skupina kolejí je u výpravní budovy (liché koleje vlevo ve směru od začátku trati), takto je číslováno i přiložené schéma kolejiště. V situačním výkresu jsou ale koleje číslovány opačně, tj. u výpravní budovy sudé koleje. Nutné opravit. V situaci je také oproti schéma v části A. Textová část opačně zapojena stávající manipulační kolej č. 5. Bez dalšího zdůvodnění chybí zapojení kusé manipulační koleje č. 7 na putimském zhlaví. | <ul style="list-style-type: none"> Číslování kolejí v situaci bude opraveno. Zapojení koleje ve schématu bude opraveno. Zapojení manipulační koleje č. 7 není navrženo (je možná za použití obloukové výhybky v převýšení). Náhradou za zrušení koleje č. 7 je pro nakládku a vykládku předpokládáno využití prostoru mezi stávajícími kolejemi č. 5 a 7 (žádost o převod do majetku SŽDC) a ponechání pouze manipulační koleje č. 5. Zapojení koleje č. 5 bude ponecháno prostřednictvím jednoduché kolejové spojky s tím, že v rámci dalšího stupně může být zapojení upraveno pouze přes jednu výhybku (tím se i prodlouží reálně využitelná délka koleje č. 5) a v případě potřeby může být druhá výhybka z JKS využita pro napojení kusé koleje č. 6 pro případné odstavování vozů (pokud to bude potřeba). | částečně | |

| Číslo | Připomínka | Reakce zpracovatele | Zpracujeme ano/ne | Zpracováno (DATUM) |
|-----------------------|---|--|----------------------|-----------------------|
| | ŽST Nepomuk <ul style="list-style-type: none"> V situačním výkresu (obě varianty) opravte údaj délky nástupní hrany u koleje č. 1 ze 120 m na správných 220 metrů. | <ul style="list-style-type: none"> Bude opraveno | ANO | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Ve schématech i v situačních výkresech je nutné doplnit u všech dopravních kolejí hlavní návěstidla. Ve stanicích Čičenice, Protivín, Nepomuk, Nezvěstice doplňte u kusých dopravních kolejí cestová návěstidla ukončující vlakovou cestu. | <ul style="list-style-type: none"> Bude doplněno v dalším dílčím odevzdání SP. | ANO | |
| SŽDC OTH (O13) | | | | |
| | Hluboká n.V. <ul style="list-style-type: none"> Řešení výhybky na plzeňském zhlaví je v souladu s ČSN 736360-1. Předpis S3 přímo neporušuje, protože v člácích 65 a 66 jsou uvedena pouze doporučení. Pro vylepšení technického řešení by bylo možné použít výhybku s PHS. | případné použití výhybek s PHS na zlivském zhlaví bude prověřeno v dalším stupni (viz vypořádání připomínek OŘ). | --- | |
| | Zliv <ul style="list-style-type: none"> kolej č.4 - doporučujeme mírně protáhnout rekonstrukci koleje č. 4 tak aby bylo směrově optimalizováno kolejové S 300x500 - vytvoření souběhu s kolejí č.2. | Zmíněné by ve výsledku vedlo k rekonstrukci koleje č. 4 v celé délce. Je možné za cenu zvýšení IN. Navrhované řešení 4. SK zůstane v SP zachováno, případné úpravy až v dalším stupni dokumentace. | --- | |
| | Protivín <ul style="list-style-type: none"> pro tuto fázi je návrh poměrně zdařilý (oproti předcházejícím verzím). Detaily ohledně náhlých změn nedostatků převýšení apod. budeme řešit v dalších stupních. Použití výhybky 1:26,5 na budějovickém zhlaví odpovídá požadavkům tab. 2 ČSN 736360-1 a je koncepčně správné (reakce na přip. Č.8. OŘ). | Reakce na připomínku OŘ Plzeň | --- | |
| | Ražice <ul style="list-style-type: none"> výhybka viz. Zliv (připomínka OŘ soulad s předpisem), detaily GPK, další stupeň | Reakce na připomínku OŘ Plzeň | --- | |
| | Nezvěstice <ul style="list-style-type: none"> doporučujeme ve fázi SP uvažovat do hl. koleje plzeňského zhlaví výhybky s PHS, a tím úměrně snížit převýšení koleje. Podrobněji dále v PD. | Bude zpracováno. | ANO | |
| SŽDC OAE (O14) | | | | |
| | Z pohledu řešení železničního zabezpečovacího zařízení vítáme vypuštění paralelních kolejových spojek. | Konst. | --- | |
| | Varianty i změny oproti 3. dílčímu odevzdání jsou stručné a obsahují především popisy z pohledu stavebního. Uváděnou změnu/rozdíl v nákladech v profesi ZZ nelze proto nijak posoudit, což však pravděpodobně ani nebylo původním smyslem předání aktuální verze SP k připomínkám. | ANO | --- | |
| | V částech textů „Předpokládaný vliv změn na celkové investiční náklady“ doporučujeme uvádět všechny profese (i když budou nulové) nebo obecně stanovit, že neuvedené položky | Bylo tak myšleno. | --- | |

| Číslo | Připomínka | Reakce zpracovatele | Zpracujeme ano/ne | Zpracováno (DATUM) |
|-----------------|---|---|----------------------|-----------------------|
| | se úpravou konfigurace podle předložené verze SP nemění. | | | |
| | Alternativa dvoukolejného zapojení do IV. TŽK Slovo „nakolmení“ (ve smyslu přejezdu) doporučujeme nahradit jiným vhodným. | V dalším dílčím odevzdání SP bude formulace upravena | ANO | |
| | Ve studii nejdou informace o tom, zda technické řešení stavby vyvolá nebo nevyvolá úpravy silnoproudých a trakčních zařízení. | Bude uvedeno v dalším plnohodnotném dílčím odevzdání SP. | ANO | |
| | | | | |
| | Nemanice I a II <ul style="list-style-type: none"> Sjednotit podobu výh. Nemanice I, do které je zaústěna trať od Plzně; podle předložených schémat kolejového řešení stanic je výh. Nemanice I při jednokolejném zaústění tratě od Plzně řešena jinak, než v případě dvoukolejného zaústění tratě od Plzně pokud možno zpřehlednit předloženou situaci dvoukolejného zapojení tratě od Plzně do výh. Nemanice I (lepší znázornění původního kolejového řešení) a doplnit, z čeho je převzato navrhované řešení výh. Nemanice I. | Bude sjednoceno a doplněno | ANO | |
| | Protivín <ul style="list-style-type: none"> Prověřit možnost zkrácení přechodnice u oblouku na putimském záhlaví (stávající Lk = 40 m) při současném posunutí odbočné výhybky do 4. a 6. SK směrem „ze stanice“ a prodloužení 4. a 6. SK. | Bude prověřeno | ANO | |
| SŽDC SSZ | | | | |
| | Nemanice I a II <ul style="list-style-type: none"> Zásadně nesouhlasíme s navrženým rozšířením rozsahu oproti původnímu. Negeneruje žádný benefit oproti vynaloženým nákladům. S výjimkou posunu 1. výhybky na hlubockém zhlaví z důvodu prodloužení koleje 202 nesouhlasíme ani s žádnými kolejovými úpravami konfigurace ŽST. Prostou obnovu dvou spojek na budějovickém zhlaví doporučujeme řešit mimo modernizaci formou opravných prací. | Návrh respektuje závěry jednání z 27.1.2016. Rekonstrukce kolejí v prostoru výhybny Nemanice umožní zvýšení rychlosti v hlavní koleji ze stávajících 100 km/h až na 130 km/h. | | |
| | Hluboká nad Vltavou <ul style="list-style-type: none"> Nesouhlasíme s navrženým rozšířením rozsahu oproti původnímu. Krom nezbytných zásahů bezprostředně souvisejících se stavbou nástupišť kolejově neřešit. | Návrh respektuje závěry jednání z 27.1.2016. | | |
| | Zliv, Čičenice <ul style="list-style-type: none"> Souhlasíme s navrženou redukcí | Konst. | | |
| | Dívčice <ul style="list-style-type: none"> Souhlasíme s navrženou redukcí, nesouhlasíme s nárůstem CIN o 3 mil. Kč na zab. zař. – z našeho pohledu není žádný relevantní důvod pro navýšení. | <ul style="list-style-type: none"> Nárůst IN je způsoben vložením nové zabezpečené výhybky. Investiční náklady budou přepočítány podle | | |

| Číslo | Připomínka | Reakce zpracovatele | Zpracujeme ano/ne | Zpracováno (DATUM) |
|-------|--|---|----------------------|-----------------------|
| | | „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ | | |
| | Protivín <ul style="list-style-type: none"> Souhlasíme s navrženým přepracováním, nesouhlasíme s takovýmto razantním nárůstem CIN o 57,4 mil. Kč – opět nevidíme relevantní důvod pro takovéto navýšení (není jednoznačně stanoveno, co se skrývá pod položkami, zejména u vedlejších nákladů). | <ul style="list-style-type: none"> Nárůst IN je způsoben změnou konfigurace stanice. Investiční náklady budou přepočítány podle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ | | |
| | Ražice <ul style="list-style-type: none"> Souhlasíme s navrženým přepracováním, nesouhlasíme však s razantním nárůstem nákladů o 59,3 mil. Kč – není relevantní důvod pro takovéto navýšení (opět nic nevypovídající položka vedlejších nákladů). | <ul style="list-style-type: none"> Nárůst IN je způsoben změnou rozsahu rekonstrukce. Investiční náklady budou přepočítány podle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ | | |
| | Čejetice <ul style="list-style-type: none"> Nesouhlasíme s navrženým rozšířením rozsahu oproti původnímu, kolej 3 a 5. Nesouhlasíme s nárůstem CIN o 13,3 mil. Kč – není relevantní důvod pro navýšení bez odpovídajícího přínosu. Požadavek doporučujeme řešit mimo modernizaci formou opravných prací OŘ. | <ul style="list-style-type: none"> Návrh respektuje závěry jednání z 27.1.2016. Investiční náklady budou přepočítány podle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ | | |
| | Strakonice, Střelské Hoštice, Horažďovice předm., Pačejov, Ždírec u Plzně <ul style="list-style-type: none"> Bez připomínek | Konst. | | |
| | Katovice <ul style="list-style-type: none"> Nesouhlasíme s navrženým rozšířením rozsahu oproti původnímu, kolej 3 a 5. Nesouhlasíme s nárůstem CIN o 10,2 mil. Kč – není relevantní důvod pro navýšení bez odpovídajícího přínosu. Opět doporučujeme požadavek řešit mimo modernizaci formou opravných prací OŘ. | <ul style="list-style-type: none"> Návrh respektuje závěry jednání z 27.1.2016. Investiční náklady budou přepočítány podle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ | | |
| | Nepomuk <ul style="list-style-type: none"> Souhlasíme s drobnými úpravami, jen upozorňujeme na formální chybu, kdy v konstrukci přejezdu ma budějovickém zhlaví zůstala výhybka. | Výhybky budějovického zhlaví nezasahují do přejezdové konstrukce. | NE | |
| | Blovice, Nezvěstice, St. Plzenec <ul style="list-style-type: none"> Souhlasíme s provedenými úpravami bez připomínek. | Konst. | | |
| | Písek <ul style="list-style-type: none"> Zásadně nesouhlasíme s navrženým rozšířením rozsahu oproti původnímu. Negeneruje žádný benefit oproti vynaloženým nákladům. Výjimkou jsou nezbytné zásahy bezprostředně související se stavbou nástupišť. Požadovanou rekonstrukci doporučujeme řešit mimo modernizaci formou opravných prací OŘ. | Návrh respektuje závěry jednání z 27.1.2016. Navýšení objemu prací umožní zvýšení rychlosti do 3. koleje ve směru od Putimi na 80 km/h, což reálně využijí Sp vlaky České Budějovice – Písek město. | | |

| Číslo | Připomínka | Reakce zpracovatele | Zpracujeme ano/ne | Zpracováno (DATUM) |
|----------------|---|---|-------------------|--------------------|
| | Domníváme se že hlavním cílem úprav jednotlivých ŽST bylo především hledat koncepční řešení vedoucí k optimalizaci nákladů, resp. jejich snížení. Pokud je tedy podmínkou křižování ve všech stanicích, z nichž převážná většina bude sloužit pro křižování při mimořádných událostech, zdá se nám jejich komplexní rekonstrukce neefektivní s ohledem na přínosy, které z toho plynou. | Konst. | | |
| | Stavební správa i nadále podporuje dvoukolejnou variantu v úseku Plzeň (mimo) až Blovice (v minimální variantě) | Konst. | | |
| SŽDC OŘ | | | | |
| | Nemanice II <ul style="list-style-type: none"> CBE zhlaví v Nemanicích II je v alternativách zcela rozdílné. Doporučujeme provedení tohoto zhlaví dle varianty se zdvoukolejněním v obou případech (variantách), tzn. V jednokolejně variantě otočit spojky s ponecháním prostoru pro dodatečné vložení výhybky pro 2. kolej na/z CBE. | <ul style="list-style-type: none"> Je možné za cenu snížení rychlosti ve spojovací koleji směr Veselí n/Luž na 50 km/h. Navrhované řešení jednokolejné varianty zůstane zachováno, případná úprava bude možná v rámci dalšího stupně (vliv na IN je minimální). | ANO | |
| | Hluboká nad Vltavou <ul style="list-style-type: none"> Výhybky na „plzeňském zhlaví“ nejsou zcela v souladu s článkem 65 a 66 předpisu S3 díl XVI. – (ustanovení o převýšení a nedostatku převýšení) v obloukových výhybkách. Pro tento návrh bude zřejmě potřeba výjimka OTH. | <ul style="list-style-type: none"> Navržené řešení je v souladu s ČSN 73 6360-1. V Článcích 65 a 66 předpisu S3 díl XVI jsou uvedena doporučení. Jejich dodržení by znamenalo snížení traťové rychlosti v předmětném úseku na 105 km/h. V dalším stupni projektové dokumentace nicméně doporučujeme prověřit použití výhybek s pohyblivým hrotem srdcovky. | --- | |
| | Zliv <ul style="list-style-type: none"> mimoúrovňové přístupy na nástupiště v neobsazených železničních stanicích a zastávkách požadujeme navrhovat bez výtahů. V textové části není zmíněno snesení lávky v žst. Zliv | <ul style="list-style-type: none"> Vzhledem k předpokládanému obratu cestujících a navrženým délkám nástupišť doporučujeme zřízení výtahů. Vzhledem k zanedbatelnému (v SP) rozdílu investičních nákladů na zřízení výtahu a rampy doporučujeme finální rozhodnutí ponechat do dalšího stupně dokumentace v návaznosti na přesné umístění podchodu a výstupů z něj. Snesení lávky bude zmíněno. | částečně | |
| | Protivín <ul style="list-style-type: none"> nejsou zapojeny manipulační koleje a depo na ražicko-putimském zhlaví, lze připustit i vložení křižovatkové výhybky do prostoru stávajících výhybek 16 a 17 se | <ul style="list-style-type: none"> Manipulační koleje a depo jsou zapojeny právě touto novou spojkou kolejí 6/8. OŘ navržené řešení by velmi pravděpodobně | částečně | |

| Číslo | Připomínka | Reakce zpracovatele | Zpracujeme ano/ne | Zpracováno (DATUM) |
|-------|--|---|-------------------|--------------------|
| | <p>zapojením do nové koleje č. 6. (Alternativa k nové spojce kolejí 6/8).</p> <ul style="list-style-type: none"> ve schématu stanic není zakreslena nově vložená kolejová spojka kolejí č. 6 a 8 na ražicko-putimském zhlaví. Chybí snížení nákladů na umělé stavby – 1x výstup z podchodu. Vjezdová výhybka od CBE postačí 1 : 18,5 – 1200 na 100 km/h. Navrhujeme dynamicky posoudit odjezd z kol.č.3 na Plzeň, měla by stačit pouze rychlost 80 km/h a může být vložena výhybka 1 : 14 – 760. | <p>znamenal navýšení nákladů na zab.zař. (zapojení do DOZ i stávajících výh. č. 17, 401, 402, 403, 404)</p> <ul style="list-style-type: none"> Schéma bude opraveno Investiční náklady budou přepočítány podle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ Vzhledem k očekávanému pravidelnému pojíždění této výhybky vysokou rychlostí je navržena výhybka štihlejší. Vzhledem k zapojení kol. č. 3 na CBE zhlaví na 60 km/h je tato kolej primárně koncipována pro vjezd ze směru Plzeň, z čehož vyplývá rychlost 100 km/h. | | |
| | <p>Ražice</p> <ul style="list-style-type: none"> Stávající výhybku č. 14 navrhujeme zrušit a nahradit kolejovým polem (viz schéma). Kolej č. 6 je v situaci zakreslena špatně (rozpor se schématem). Chybí zarážedlo. Vjezdová výhybka od Putimi není zcela v souladu s článkem 65 a 66 předpisu S3 díl XVI. – (ustanovení o převýšení a nedostatku převýšení) v obloukových výhybkách. Pro tento návrh bude zřejmě potřeba výjimka OTH. | <ul style="list-style-type: none"> Výhybka č. 14 už pravděpodobně neexistuje, kolej bude snesena. Zarážedlo bude vyznačeno Navržené řešení je v souladu s ČSN 73 6360-1. V článcích 65 a 66 předpisu S3 díl XVI jsou uvedena doporučení. Jejich dodržení by znamenalo snížení traťové rychlosti v předmětném úseku na 60 km/h. | ANO | |
| | <p>Čejetice</p> <ul style="list-style-type: none"> žádáme ponechat kolej č. 5 delší, než je navrženo (lze uskutečnit i bez dalšího navýšení nákladů na užitečnou délku 200 m. Požadujeme prověřit zvýšení nákladů na zab. zař. o 2,1 mil. (1xvýhybka a 1x výkolejka)?! | <ul style="list-style-type: none"> Koleje č. 5 může být ponechána delší bez vlivu na IN. (SSZ nesouhlasí s realizací koleje č. 3 a 5). Protože výhybka do koleje č.5 není ústředně stavěná, musí být délka soupravy na kolej zajišťující kratší než vzdálenost mezi návěstidlem a přestavníkem zmíněné výhybky. Investiční náklady budou přepočítány podle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ | ANO | |
| | <p>Strakonice</p> <ul style="list-style-type: none"> Ve schématu Strakonic není zakresleno prodloužení podchodu napříč celou stanicí. | <ul style="list-style-type: none"> Bude doplněno | ANO | |
| | <p>Katovice</p> <ul style="list-style-type: none"> žádáme ponechat kolej č. 5 delší, než je navrženo. (lze uskutečnit i bez dalšího | <ul style="list-style-type: none"> Koleje č. 5 může být ponechána delší bez vlivu na IN. (SSZ nesouhlasí s realizací koleje | ANO | |

| Číslo | Připomínka | Reakce zpracovatele | Zpracujeme ano/ne | Zpracováno (DATUM) |
|-------|---|--|----------------------|-----------------------|
| | <p>navýšení nákladů na užitečnou délku 100 m.</p> <ul style="list-style-type: none"> Požadujeme prověřit zvýšení nákladů na zab. zař. o 2,1 mil. (1xvýhybka a 1x výkolejka)?! | <p>č. 3 a 5). Protože výhybka do koleje č.5 není ústředně stavěná, musí být délka soupravy na kolej zajižďující kratší než vzdálenost mezi návěstidlem a přestavníkem zmíněné výhybky.</p> <ul style="list-style-type: none"> Investiční náklady budou přepočítány podle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ | | |
| | <p>Blovice</p> <ul style="list-style-type: none"> v příloze A.2 (schéma) ve variantě Bp přečíslovat kusou kolej 5 na 3. Varianta Bp – výhybka č. 10 (1 : 14 – 760) neumožňuje jízdu do odbočky 100 km/h. Z uvedeného vyplývá, že rychlost na kol. č.4 60/100 km/h je zavádějící. Správně má být 60/80 km/h. | <ul style="list-style-type: none"> Kolej bude přečíslována Rychlost bude opravena na 60/80 km/h | ANO | |
| | <p>Nezvěstice</p> <ul style="list-style-type: none"> Varianta A - Proč jsou zvýšené náklady na silnoproud a zab. Zař., když je o jednu výhybku méně? Varianta A – V koleji č. 4 by mohla stačit rychlost 60 km/h. Varianta A (B) – výh. č. 5 (8) dle našeho názoru nemá správné parametry. GPV nelze přesně určit, protože chybí popis vzešupnic. V koleji č. 4 je nesoulad v rychlostech. Průjezd po koleji č. 4 přes výh. č. 5 rychlostí 80 km/h (ve variantě A) je nemožný a pro rychlost 60 km/h je diskutabilní. Obecně lze konstatovat pochybnosti nad řešením „plzeňského zhlaví“ (v obou variantách) z hlediska GPK a GPV. Požadujeme návrh tohoto zhlaví ještě konzultovat s odbornými složkami GŘ a projektantem. Varianta B - Umístění přejezdu na CBE spojkách do jednoduché kolejové spojky (JKS 1-2) je naprosto nevhodné. | <ul style="list-style-type: none"> Bylo zvýšen rozsah EOv o 2 výhybky a vznikla nová vlaková cesta mezi kol. č. 4 a trať. kolejí směr Příkosice. Investiční náklady budou přepočítány podle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ Parametry koleje budou doplněny Plzeňské zhlaví bude upraveno a znovu projednáno JKS bude posunuta mimo přejezd | ANO | |
| | <p>Plzeň - Koterov</p> <ul style="list-style-type: none"> Upozorňujeme na snížení rychlosti na CBE zhlaví do/ze staniční kol. č. 1 (při jednokolejné variantě) ze stávající rychlosti 90 km/h na navrženou rychlost 50 km/h. | <ul style="list-style-type: none"> V jednokolejné variantě bude stav CBE zhlaví dle stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba“, tedy s rychlostí do/z 1. a 2. koleje do/z směru St. Plzenec 100 km/h. Z jakého důvodu by mělo dojít ke snížení traťové rychlosti? | --- | |
| | <p>Písek</p> <ul style="list-style-type: none"> chybí zapojení kusé manipulační koleje č. 7. Na „putimském zhlaví“ postačí navrhnout výhybku rozdělující kol. č. 1 a 3 (číslování dle schématu) na rychlost 80 km/h. (Navazující oblouky ve všech kolejích jsou stejně na max. rychlost 80 km/h. | <ul style="list-style-type: none"> Zapojení manipulační koleje č. 7 není navrženo (je možná za použití obloukové výhybky v převýšení). Bude osloveno ČD Cargo a PO Strakonice. Náhradou za zrušení koleje č. 7 je pro | NE | |

| Číslo | Připomínka | Reakce zpracovatele | Zpracujeme ano/ne | Zpracováno (DATUM) |
|-------|--|--|----------------------|-----------------------|
| | | <p>nakládku a vykládku předpokládáno využití prostoru mezi stávajícími kolejemi č. 5 a 7 (žádost o převod do majetku SŽDC) a ponechání pouze manipulační koleje č. 5. Zapojení koleje č. 5 bude ponecháno prostřednictvím jednoduché kolejové spojky s tím, že v rámci dalšího stupně může být zapojení upraveno pouze přes jednu výhybku (tím se i prodlouží reálně využitelná délka koleje č. 5) a v případě potřeby může být druhá výhybka z JKS využita pro napojení kusé koleje č. 6 pro případné odstavování vozů (pokud to bude potřeba).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je navržena výhybka štíhlejší, jelikož hlavní kolej pokračuje v odbočném směru. | | |
| | <p>Obecně</p> <ul style="list-style-type: none"> • mimoúrovňové přístupy na nástupiště v neobsazených železničních stanicích a zastávkách požadujeme navrhovat bez výtahů. | <ul style="list-style-type: none"> • Přístupy na nástupiště jsou navrženy vzhledem k předpokládanému obratu cestujících a navrženým délkám nástupišť. Vzhledem k zanedbatelnému (v SP) rozdílu investičních nákladů na zřízení výtahu a rampy doporučujeme finální rozhodnutí ponechat do dalšího stupně dokumentace v návaznosti na přesné umístění podchodu a výstupů z něj. | částečně | |