

Připomínky ke:

SP Modernizace trati České Budějovice – Plzeň (dílčí odevzdání 01/2015)

obdržené k 24.3.2015

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
SŽDC OPS (O6)					
1		Provozní a dopravní technologie (Ing. Konopásek; tel. 602 289 077) V souladu s nařízením Evropské unie č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností orientace a pohybu a v souvislosti s nedořešením problematiky výstražných systémů, nemůže být v žádné z předložených projektových variant uvažováno s ponecháním úrovnových přístupů na nástupiště.	Nesouhlasíme. Zpracovatel navrhuje uvažovat v nákladech se zřízením výstražného zařízení, které sice ještě není schváleno, ale do začátku realizace této stavby snad bude (vzhledem k palčivosti tohoto problému, který se týká všech stanic na všech celostátních drahách).	NE	
2		A.1 (2.3.1.1) – prodloužení koleje č. 2 ve výhybně Nemanice II (správně 202) popsané v textu neodpovídá popisu v situaci. Připomínka platí i pro ostatní varianty.	Bude prověřeno	ANO	
3		Předložené GVD k jednotlivým GVD obsahují pouze model ve špičce. Bylo by velmi vhodné doplnit dané GVD o navazující časový úsek mimo špičku, tzn. v sedle (8 – 10 hod.). Z takto předložených GVD nelze zjistit takt jednotlivých linek, který je popsán pouze slovně v textu části A.1.	GVD pro období dvouhodinové špičky vychází i ze zadání studie. Interval jednotlivých linek jsou uvedeny v textové části a tuto kombinaci považujeme za dostačující.	NE	
4		Z dodatečně opravené přepravní prognózy i nadále plyne, že rozdíl mezi počtem cestujících ve variantě bez projektu a s variantou s projektem je minimální, ovšem nároky na objednávku veřejné regionální dopravy Plzeňského kraje jsou daleko vyšší, což je neadekvátní vůči přepravním výkonům z toho plynoucích. Jak ukazuje přepravní analýza, k převedení ze silničního módu na regionální železniční dopravu bude vůči stavu bez projektu docházet jen minimálně, respektive nebude se nějak výrazně lišit. Z toho vyplývá, že by objednávka regionální dopravy měla být adekvátní k výhledovým přepravním výkonům, což z předložené studie proveditelnosti nevyplývá. Je nutné zároveň konstatovat, že rozdíl cestovních dob v příměstské regionální dopravě není příliš výrazný oproti variantě bez projektu a projektovými variantami, a tudíž nelze očekávat silný převod z jiných konkurenčních módů.	S vyjádřením zadavatele souhlasíme. V první fázi projektu bylo počítáno s takovým rozsahem dopravy, který jako podklad získal zpracovatel z vyjádření POVEDu a JIKORDu. Rozsah dopravy se může zredukovat takovým způsobem, který bude reflektovat poptávku. Zpracovatel ovšem upozorňuje, že připomínka OPS (O6) je v rozporu s připomínkou SŽDC SSZ, která naopak požaduje zvýšení rozsahu regionální i dálkové dopravy.		
5		Upozorňujeme, že podvarianta P, která má zlepšit obsluhu města Písek s jihočeskou metropolí České Budějovice tím, že bude elektrizován úsek Písek – Písek město a rekonstruovány železniční stanice Putim, Písek a Písek město, je opět neadekvátní vůči přepravním výkonům. Jak i zde přepravní prognóza ukazuje, k převedení ze silničního módu na regionální železniční dopravu bude vůči stavu bez projektu docházet jen minimálně, respektive nebude se nějak výrazně lišit. Rozdíl počtu cestujících u varianty bez projektu a s projektem s podvariantou P je jen u regionální dopravy 180 osob/24 hod. a u dálkové dopravy jen o 30 osob/24 hod, což opět neodpovídá vysokým investičním nákladům na	Podvarianty „P“ sloužily jako porovnávací varianty k variantám základním, aby se zjistil přepravní potenciál ve vazbě z Písku do ČB železniční dopravou. Nárůst přepravní zátěže se v „P“ podvariantách oproti základním variantám pohybuje mezi 190-250 cestujícími. Ekonomické hodnocení poukázalo na mírné zhoršení ekonomických výsledků při přestavbě úseku Protivín – Písek.		

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		tuto podvariantu.	Z ekonomického hlediska není navržené řešení dostatečně efektivní, ale z pohledu poptávkových vztahů mezi Pískem a ČB se ukazuje jako mírně pozitivní. Redukce IN by mohla vést ke zlepšení výsledků „P“ podvariant.		
6		U předloženého GVD ve variantě bez projektu jsou zakresleny nereálné přestupní doby. Příkladem uvádíme přestupní dobu v ŽST Horažďovice předměstí mezi osobním vlakem od Klatov a osobním vlakem do Plzně, která činí pouze 0,5 minuty. V opačném směru od osobního vlaku z Plzně je uvedena na vlak směr Klatovy přestupní doba 1,5 minuty. V Protivíně je přestupní doba mezi osobním vlakem od Berouna a rychlíkem směr České Budějovice pouze 1,5 minuty. V ŽST Číčenice naopak vlak směr Prachatice odjede dříve, než přijede osobní vlak od Strakonice.	GVD bude upraven dle možností infrastruktury.	Ano, dle možností	
7		Předložený GVD ve variantě bez projektu nesplňuje zadané cíle studie proveditelnosti ve vztahu k výhledovému rozsahu osobní dopravy, který byl písemně potvrzen vyjádřením objednavatele veřejné regionální dopravy Plzeňského kraje, přičemž v textové části, ani v hodnocení této varianty to není zásadně uvedeno. Z GVD je patrné, že ve špičce (není zřejmé, jak to bude v sedle) tři vlaky pomalého segmentu pojedou ve sledu z Plzně v 6:54; 7:11 a v 7:26 hod a do osmé hodiny již žádný vlak pomalého segmentu veden není. Rozložení vlaků pomalého segmentu je nelogické a opět to mělo být popsáno jako negativum varianty bez projektu.	Výhledový rozsah dopravy je redukován kvůli možnostem infrastruktury a je nutné si uvědomit, že se jedná o variantu Bez projektu. Řešení bezprojektové varianty bude lépe popsáno. To, jak to bude vypadat v sedle, je specifikováno v textové části.	--	
8		Předložený GVD v projektové variantě A1, nebo A1p je sestaven tak, že na sebe váže vysoké náklady na infrastrukturu a zařízení s tím spojených. Ve variantě A1 i A1p je uvažováno se zdvoukolejněním i úseku Plzeň – Nepomuk a současně takto sestaveným GVD z něj v úseku Blovice - Nezvěstice z dopravně technologického hlediska opětovně vytváříme jednokolejný úsek. Jako příklad uvádíme, že rychlík z Plzně do Českých Budějovic bude po příjezdu protisměrného osobního vlaku z Horažďovic předměstí do Plzně veden proti správnému směru (po traťové koleji určené pro směr Blovice – Nezvěstice) do Blovice a dále již po své správné traťové koleji, aby mohl být ve stejnou dobu z Nezvěstic vypraven směrem na Blovice osobní vlak směr Horažďovice předměstí, přičemž toto řešení na sebe váže vysoké náklady na vybudování spojek, které lze pojíždět rychlostí 120 km/h. Toto bude popsáno v připomínkách k jednotlivým dopravnám. To samé je použito u dálkového vlaku vedeného z Českých Budějovic do Plzně, kdy v úseku Blovice – Nezvěstice je veden dálkový vlak proti správnému směru a protisměrný osobní	Model GVD zohledňuje jednu ze dvou velice pravděpodobných konstrukčních poloh R11 vůči přípojným vazbám popsaným v textové části. To, že současně s omezujícími konstrukčními podmínkami Os u Plzně vzniká technologicky náročný návrh v oblasti Nezvěstic s přesahem do MÚ Blovice – Nepomuk je výsledkem průmětu kontrárních podmínek dálkové a regionální os. dopravy. Dvoukolejný úsek není navrhován pouze za účelem teorie pravostranného provozu, ale lze jej v případě preference předloženého modelu v konstrukci R11 využít právě k docílení předjetí Os vlaky R 1x, k čemuž zajisté slouží i	Dle výsledku projednání studie	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		vlak Plzeň – Horažďovice předměstí vyčkává na průjezd dálkového vlaku v Nezvěsticích. V navrženém GVD dochází i k rozvázání přípoje v ŽST Číčenice směrem na Nové Údolí (od rychlíku směr Praha hl. n. na osobní vlak směr Nové Údolí – rozdíl jedné minuty). Dále není dodržena v ŽST Ražice přestupní doba mezi osobním vlakem z Tábora a rychlíkem směr Plzeň. V Nepomuku dokonce dochází u školního vlaku od Blatné k rozvázání přípoje směrem na Plzeň, v současné době je přípoj od Blatné na dálkový vlak směr Plzeň zajištěn. Nelogicky je zajištěn přípoj na vlak směr Horažďovice předměstí na místo s Plzní.	kanalizace TK – zde nejen výlukové využitelnosti. Model má zajisté svá rizika v oblasti stability, ale mohou být za určitých okolností akceptovatelná při povědomí, co se stane při minimálním zpoždění (sled ve správném směru, zpoždění Os v jednotkách minut). Na základě ostatních připomínek bude doplněna situace „alternativní“ konstrukční polohy R11 s křížováním ve Strakonících, která uvolňuje návrh v oblasti Nezvěstic na běžný sled tras, ale konstrukční poloha má svá negativa, která mohou být rozhodná (nedořešená koncepce obsluhy v trati č. 200 s nízkými přepravními výkony). Číčenice – fragmenty mají za úkol upozornit na problém přípojných vazeb, které zásadně ovlivňuje na jedné straně tlak na krácení cestovních dob a stabilizaci obratové doby v ČB a na druhé straně zajištění oné přípojně vazby, kterou úplně popírá jakékoliv zvýšení TR v úseku Protivín – Písek, pokud nemá být efekt v rámci R26 popřen. Fragmenty jsou ve stádiu prvního návrhu a řešení přípojných vazeb vs. koncepce jízdních/cestovních dob atd. k diskusi.		
9		Není nám zcela jasné, jakým způsobem jsou polohy dálkových vlaků koordinovány s řešením vyplývajícím ze studií proveditelnosti uzlu Plzeň a IV.TŽK.	V úseku ČB – Nemanice lze doplnit trasy v rámci IV. TŽK zřejmě dle minimální varianty SP – i bez dosavadního zákresu koordinováno. Uzel Plzeň – koordinace spíše vůči trasám širšího záběru v rámci III. TŽK, které však výrazně skupinu KFJB ve výhledovém návrhu neovlivňují.	Zřejmě ANO	
10		Hluboká nad Vltavou: Požadujeme změnit úroňový přístup na nástupiště za mimoúroňový (viz první bod připomínek). Odstranění úroňového přístupu na nástupiště je možné zvýšit rychlost v dopravní koleji č. 2 z 50 km/h na 60 km/h, na kterou je již stavebně navržena.	Viz připomínka 1 Rychlost bude zvýšena.	NE ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
11		Zliv: Na českobudějovickém zhlaví je nevhodně navržený propad rychlosti na začátku dvoukolejného úseku do dopravní koleje č. 1. Navrhujeme jeho odstranění.	V navazujícím oblouku je $V = 90 \text{ km/h}$, takže omezení rychlosti na 80 km/h není takový propad. Každopádně vzhledem k nepříznivým výsledkům EH bude stanice pravděpodobně přeřešena.	možná	
12		Protivín: S ohledem na navržený GVD, kdy dochází ke křižování rychlíku z Českých Budějovic do Plzně s osobním vlakem ze Strakonice do Českých Budějovic a v opačném směru ke křižování rychlíku z Plzně do Českých Budějovic s osobním vlakem z Českých Budějovic do Strakonice a současně nemožnosti zvýšení rychlosti z dopravní koleje č. 2 směrem na Ražice, doporučujeme zvýšit rychlost v dopravní koleji č. 3 (platí pro trať 190).	Bude prověřeno.	ANO	
13		Ražice: Požadujeme změnit úrovněový přístup na nástupiště za mimoúrovňový (viz první bod připomínek). Z předložených GVD variant A1 i A1p vyplývá, že v sousední železniční stanici Protivín bude docházet k pravidelnému křižování rychlíku s osobním vlakem a to v obou směrech. V případě zpoždění, respektive při přeložení křižování do sousední železniční stanice Ražice vyvábí v ŽST Ražice potřebu tří nástupních hran (jedna nástupní hrana pro rychlík, druhá pro tranzitní osobní vlak a třetí pro končící/výchozí osobní vlak). Navrhujeme, aby v případě přeložení křižování z Protivína do Ražic byl končící/výchozí osobní vlak od/do Tábora přestaven po dobu přeloženého křižování na manipulační kolej a ponechat pouze dvě nástupní hrany. Toto požadujeme popsat do textové části této studie proveditelnosti.	Viz připomínku 1. Text bude doplněn.	NE ANO	
14		Čejetice: Požadujeme změnit úrovněový přístup na nástupiště za mimoúrovňový (viz první bod připomínek).	Viz připomínku 1.	NE	
15		Katovice a Střelské Hoštice: U variant A1 i A1p nedochází v železničních stanicích Katovice a Střelské Hoštice k pravidelnému křižování vlaků osobní dopravy, proto považujeme vložení krajních výhybek na obou zhlaví, umožňující jízdu do odbočky rychlostí 80 km/h za nadstandardní.	Nadstandardní řešení je navrženo pro řešení mimořádností, např. přeložení křižování rychlíků z Horažďovic př., předjíždění nákladního vlaku. Může být řešeno méně komfortně na základě dynamického posouzení a ekonomického hodnocení.		
16		Blovic: U variant A1 i A1p je rychlík z Plzně do Českých Budějovic veden z Nezvěstic proti správnému směru, respektive po 2. traťové koleji, souběžně v tuto dobu odjíždí osobní vlak z Nezvěstic směrem do Horažďovic předměstí a z opačného směru od	Pravděpodobně připomínka spíše ke konceptu GVD. V případě zachování GVD a nevyhovujících provozních intervalů může být navrženo jiné uspořádání stanice.		

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		Nepomuku vjíždí spěšný vlak z Horažďovic předměstí do Plzně. To znamená, že bude docházet ke kolizím na nezvěstickém zhlaví (mezi průjezdem rychlíku Plzeň – České Budějovice a příjezdem osobního vlaku z Plzně do Horažďovic předměstí, je zde jen 1,5 minuty a to vlaky vjíždí na stejnou dopravní kolej č. 1). GVD by měl být navržen tak, aby žádný vlak v pravidelném provozu nemíjel předvést vjezdového návěstidla s návěstí výstraha. Jak připomínáme již výše, toto řešení na sebe váže vysoké náklady na vybudování spojek, které lze pojíždět rychlostí 120 km/h. Je nutné najít jiné vhodné řešení.			
17		Nezvěstice: U variant A1 i A1p jsou vzhledem k navrženému GVD navrženy duplicitní kolejové spojky a to jak na staroplzeneckém, ale i na blovickém zhlaví s rychlostí 80/100 km/h. Takto sestavený GVD na sebe, jak již upozorňujeme v předešlých bodech vyjádření, váže vysoké náklady na vybudování spojek, které lze pojíždět rychlostí 80/100 km/h. Navržená kusá manipulační kolej č. 4 v Nezvěsticích je v rozporu s TNŽ 34 2620, čl. 5.5.3. Mezi dopravními kolejemi může být manipulační jen za předpokladu, že osová vzdálenost od koleje, kam by vykolejovala případná železniční vozidla, musí být větší než 9,5 metrů, což tady není.	1. Pravděpodobně připomínka spíše ke konceptu GVD. 2. Řešení manipulační koleje bude upraveno.		
18		Takto sestavený GVD u variant A1 (A1p) vyžaduje vysoké náklady do rychlých spojek a to minimálně v železničních stanicích Blovice, Nezvěstice a ve Starém Plzenci.	Lze potvrdit. Případná redukce pouze na základě vyloučení navrženého konceptu MD, případně v širší diskusi na základě preference křížování R11 ve Strakonici se všemi důsledky (rozpad R11 na „a“ a „b“ s obraty v ČB z obou stran, ztráta přípojů v Protivíně...).	--	
19		Putim: Požadujeme změnit úrovněový přístup na nástupiště za mimoúrovňový (viz první bod připomínek). Nevhodně navržené řešení, kdy z důvodu úrovněového přístupu na nástupiště dochází v dopravní koleji č. 1 k propadu rychlosti na 50 km/h, jelikož je hlavní průběžná kolej vedena jako první od výpravní budovy.	Viz připomínku 1. Hlavní kolej (č. 1) je DRUHÁ od výpravní budovy. Kolej č. 3 slouží pro výrazně méně zatížený směr Ražice. Po doplnění ZZ může být navíc rychlost zvýšena.	NE NE	
20		Připomínky k technickému řešení (Ing. Panchartek; tel. 972 244 470) A.1 – upozorňujeme, že s ohledem na vydání nových TSI je návrh centrálních přechodů na celostátních drahách problematickou záležitostí, kterou v současné době zadavatel řeší s notifikovanou osobou. Pro výpočet investičních nákladů požadujeme uvažovat vždy s mimoúrovňovým přístupem na nástupiště.	Viz připomínku 1.	NE	
21		A.1 – v předjízdňových kolejích, kde je oproti stávajícímu stavu navrženo výraznější zvýšení rychlosti (např. 40 km/h → 60 km/h), nelze s největší pravděpodobností s ohledem na stáří železniční uvažovat pouze se směrovým a výškovým vyrovnáním	Bereme na vědomí.	---	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		koleje.			
22		A.1 (2.1.1) – na str. 19 je tabulka s porovnáním stávajících parametrů trati s požadovanými parametry dle TSI INF a Směrnice GR č. 16/2005. Pro porovnání s parametry dle TSI INF však musí být nejprve určena kategorie této dráhy dle TSI INF, což však není v kompetenci projektanta a musí si tento údaj vyžádat od zadavatele (pracovní návrh je již zpracován). Nic takového není v SP doloženo, doporučujeme kontaktovat O26 (resp. O13).	Viz připomínku O13 č. 1.	---	
23		A.1 (2.2.1) – ve variantě bez projektu je v rámci železničního spodku u oprav uvažováno pouze se sanací lokálních míst. S tímto tvrzením souhlasíme, nelze však vyloučit možnost sanace železničního spodku i v rámci opravných prací v případě úseků s častými poruchami GPK. Ověřte tedy u správce, zda se na dané trati takové úseky nevyskytují a v závislosti na prověření upravte text a náklady ve variantě bez projektu.	To je také myšleno „lokálními místy“.	NE	
24		A.1 (2.3.1) – ve variantě A nelze s ohledem na stáří železničního svršku uvažovat se zvýšením rychlosti pouhou úpravou GPK. Část úseků má být ponechána jako ve variantě bez projektu – viz str. 26, kde sice postupně dojde k opravě železničního svršku, ale se zachováním stávajících parametrů – viz str. 22. Rovněž lze v souvislosti s navrhovaným zvyšováním rychlosti nad 100 km/h včetně využití limitních parametrů GPK počítat s tím, že technického hlediska bude nutné navrhnout kompletní sanaci železničního spodku.	Text bude doplněn. Se zvýšením rychlosti se počítá až po obnově žel. svršku. Většina oblouků pro zvýšení rychlosti vyhovuje, navíc formulací na str. 22 rozhodně není řečeno, že nemůže dojít k zvětšení převýšení. Ve výpočtu provozních nákladů jsou zvýšené výdaje na žel. spodek (především mosty) zahrnuty. Každopádně var. A není ekonomicky efektivní a zpracovatel doporučuje ji dále nesledovat.	NE	
25		A.1 (2.3.1.2) – v investiční variantě nelze uvádět opravu odvodnění, je nutné navrhnout rekonstrukci či nové odvodnění.	V nákladech je s tím počítáno. Text je chybně a bude opraven.	ANO	
26		A.1 (2.3.1.2) – nepovažujeme za nutné, aby SP řešila konkrétní konstrukce železničních přejezdů. Návrh záďlažbových panelů na pískovém podsypu považujeme za krajně nevhodný. Připomínka platí i pro technické řešení ostatních variant.	Konkrétní konstrukce byly navrženy pro stanovení investičních nákladů. Konstrukce přejezdů bude změněna.	ANO	
27		A.1 (2.3.1.2) – na str. 40 je chybně uvedeno organizování provozu dle předpisu D2.	Bude opraveno.	ANO	
28		A.1 (2.3.3.2) – u železničního spodku není uvedena jeho sanace, naopak je zde uvedeno „vyčištění štěrkového lože“!!! Je nutno jasně specifikovat, co se tedy navrhuje a co je následně rozpočtováno. Připomínka platí i pro kap. 2.3.5.2.	V nákladech je s tím počítáno. Text je chybně a bude opraven.	ANO	
29		A.2 (str. 109) – v rámci snížení investičních nákladů je navrhováno použít kolejnice tvaru 49E1 místo tvaru 60E2 (v textu chybně uvedeno E1). Tento návrh je v rozporu s ustanovením Směrnice GR č. 28/2005 a zároveň představuje rychlostní omezení na 120 km/h (včetně omezení nedostatku převýšení).	Zpracovatel si je rozporu s uvedenou směrnicí i rychlostního omezením vědom. Vzhledem k délce tratě se ale jedná o nezanedbatelné úspory investičních nákladů.	---	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
30		B.2 (situace jednotlivých úseků) – podle výkresové části dochází ke zvýšení stávající rychlosti i v úsecích, které se nebudou rekonstruovat v rámci projektové varianty (A).	Ano. Toto bylo i projednáno a odsouhlaseno.	---	
31		Závěr: S ohledem na výsledky ekonomické a finanční analýzy je nutné najít v rámci stavby taková stavebně a dopravně technologická řešení, která ve svém důsledku povedou ke snížení investičních nákladů, zároveň nesníží z toho plynoucí přínosy a budou naplněny cíle této studie, především bude zajištěna dostatečná kapacita, která uspokojí potřeby jak objednavatelů veřejné regionální dopravy, tak i objednavatele dálkové doprav (MDČR).	Souhlasíme.	---	
SŽDC OI (O7)					
1		Úvodem připomínáme zhotoviteli vydání nových TSI PRM, které jsou v platnosti od 1. 1. 2015 a upravují mimo jiné i přístupnost nástupišť pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, na základě kterých je možné navrhovat úrovněvé přístupy na nástupiště pouze jako zabezpečené (dozor nebo činnost zabezpečovacího zařízení). Do vyřešení problematiky zabezpečení těchto příchoďů je nutné přístupy na nástupiště navrhovat jako bezkolizní (mimoúrovňová). V případě studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň se jedná o žst. Hluboká nad Vltavou (varianta A), Ražice, Čejetice, Putim (varianta A).	Zpracovatel navrhuje uvažovat v nákladech se zřízením výstražného zařízení, které sice ještě není schváleno, ale do začátku realizace této stavby snad bude (vzhledem k palčivosti tohoto problému, který se týká všech stanic na všech celostátních drahách).	ANO	
2		Vzhledem k tomu, že se v dané chvíli jeví všechny rozpracované varianty jako neefektivní, navrhuje se jednak upravit GVD ve všech variantách (z hlediska přestupů a stability – viz připomínka níže), jednak znovu prověřit přepravní prognózu, zvláště nízký nárůst cestujících v regionální dopravě v okolí Plzně, který je v rozporu s předpoklady objednavatele dopravy. Na základě těchto dat by bylo vhodné navrhnout novou variantu, která bude ekonomicky efektivní a zároveň bude vyhovovat dopravně i technologicky.	Bude prověřeno.	ANO	
3	A1	Širší vztahy projektu: je nutné upravit legendu v obr. 1.2.	Bude upravena.	ANO	
4	A1	Technické řešení výhybna Nemanice II – zanést do výkresu úpravy na koleji č. 2;	Výkresem je myšleno schéma stanice?		
5	A1	žst. Katovice – popsána rychlost v koleji č. 1 - 120 km/h a v koleji č. 3 - 80 km/h – ve výkresu B.2.5. není zaneseno, v B.3.9.1 je v koleji č. 1 vyznačena rychlost 125 km/h	Bude opraveno.	ANO	
6	A1	žst. Střelské Hoštice - v koleji č. 1 je popsána rychlost 120 km/h, ve výkresu B.3.10.1. je popsána rychlost 140 km/h	Bude opraveno.	ANO	
7	A1	žst. Pačejov - v koleji č. 1 a 2 popsána rychlost 110 km/h a v koleji č. 3 - 80 km/h –		ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		ve výkresech B.2.7.a B 3.11.1 jsou údaje chybně			
8	A1	žst. Nepomuk - popsáno užitná délka koleje č. 1, 2, 3 a 6 má být 690m, ve výkresu B.3.12.1 je všude jen 150 m, rychlost v 1. a 2. koleji má být 120 km/h a v příloze B.3.12.1 je popsáno 130 km/h	Bude opraveno.	ANO	
9	A1	žst. Blovice - v koleji č. 1 a 2 popsána rychlost 120 km/h a v koleji č. 4 - 80 km/h, ve výkresu B.3.13.1 je rychlost popsána chybně a ve výkresu B.2.8. chybí úplně	Bude opraveno.	ANO	
10	A1	žst. Nezvěstice - v koleji č. 1 a 2 popsána rychlost 120 km/h – ve výkresu B.3.14.1 uvedeno chybně a v B.2.9 chybí úplně	Bude opraveno.	ANO	
11	A	žst. Starý Plzenec - v koleji č. 1 a 2 popsána rychlost 120 km/h, ve výkresu B.3.15.1 a B.2.10. jsou chybně, v textu je popsána užitná délka kolejí až 850 m, v B.3.15.1 je u 1. koleje 1100 m, u 2. koleje popis chybí, kolej 4a je ve výkresu B.3.15.1 popsána jako č. 6, není zakreslena kolej 2a	Bude opraveno.	ANO	
12	A1	Venkovní zařízení, Návěstidla – nutné doplnit seznam stanic, kterých se toto snížení rychlosti týká	Bylo doplněno.	ANO	
13	A1	DOZZ, Doporučení pro realizaci DOZ - ve třetím odstavci je zmíněna změna dvoukolejných úseků na jednokolejné, ale není zřejmé, kde k tomu dochází	Bylo doplněno.	ANO	
14	A1	žst. Písek ve variantě Ap je popsána kolej č. 3 a 5 s užitnou délkou 415 – 430 m s možným prodloužením na 680 - 715 m, ve výkresu B.4.2.1 je zakresleno 410 m a 675 m; rychlost v hlavní koleji popsána 80 km/h, zakreslena ve výkresu B.4.2.1 jen 60 km/h	Bude sjednoceno.	ANO	
15	A1	žst. Písek město ve variantě Ap je v textu popsáno nástupiště u koleje 1a, zakresleno ve výkresu B.4.3.1 u koleje 1b	Bude sjednoceno.	ANO	
16	A1	žst. Střelské Hoštice , varianta B – v textu je v koleji č.1 popsána rychlost 130 km/h, výkresu B.3.10.1 udává 140 km/h	Bude opraveno.	ANO	
17	A1	žst. Pačejov , varianta B – v 1. a 2. koleji má být rychlost 110 km/h, výkres B.3.11.1 udává 105 km/h, užitná délka koleje č. 5 je popsána 250 m, ve výkresu je pouze 160 m. Úprava věty ...do koleje č. 5 budou zapojeny současně vlečka... (bude zapojena vlečka – bude jen jedna, j.č.)	Bude opraveno.	ANO	
18	A1	žst. Nepomuk , varianta B - užitná délka kolejí č. 1, 2, 3, 6 popsána 690 m, výkres B.3.12.1 udává 150 m	Bude opraveno.	ANO	
19	A1	podvarianta V – Úpravy tratě Číčenice – Vodňany (Volary) – gramatická chyba, právně má být Výsledky neprokázaly....	Bude opraveno.	ANO	
20	A1	žst. Hluboká n.V. varianta Bp – popsány délky kolejí 455 – 585 m, ve výkresu B.3.2.2 mají všechny koleje délku 455 m	Bude sjednoceno.	ANO	
21	A1	žst. Protivín , varianta Bp – v textu minimální užitná délka kolejí 480 m, v B.3.6.3 zakresleno 475 m	Bude sjednoceno.	ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
22	A1	žst. Ražice , varianta Bp – v textu uvedena užitná délka kolejí 750 – 780 m, ale ve výkresu B.3.7.3. je 755 – 800 m	Bude sjednoceno.	ANO	
23	A1	žst. Písek , varianta Bp – popsáno 415 až 430 m, ve výkresu B.4.2.2 je rozmezí 410 až 425 m	Bude sjednoceno.	ANO	
24	A1	podvarianta V , str. 97 – gramatická chyba: Výsledky výpočtu... neprokázaly...	Bude opraveno.	ANO	
25	A1	žst. Zliv , varianta C – v textu popsána užitná délka kolejí 780 – 850 m, ve výkresu B.3.3.2 je délka 770 – 800 m	Bude sjednoceno.	ANO	
26	A1	Dopravní technologie v rámci dopravní technologie jsou ve všech variantách použité příliš krátké časy pro uskutečnění přestupů mezi vlaky. Obecně platí zásada, že pro přestup v rámci jednoho nástupiště se předpokládá čas 2 minuty, pro přestup mezi nástupišti (přes podchod) může narůst tento čas až na 5 minut (dle místních podmínek). Navržený grafikon však tyto časy nezohledňuje a jsou navrženy časy kratší – tzn. s nižší mírou spolehlivosti	Přestupní časy budou ještě předmětem zpřesněného řešení, ale obecně jsou či budou respektovány v případech, že jich lze dosáhnout a bude mezi danými vlaky žádoucí přestupní vazba – týká se zřejmě především Čičenic apod. Skutečnost projektu v trati č. 190 přestupní doby ovlivňuje, nemá-li být na druhé straně popřen efekt z krácení jízdních dob. Souvislost se žádoucím opatřením v navazujících úsecích je mnohdy zřejmá. Nejspíše bude záležitostí diskuse a odpovídajícího popisu.	Dle projednání	
27	A1	v úseku Nezvěstice - Blovice dochází k předjíždění osobního vlaku rychlíkem, kdy se navíc předpokládá zastavení (a následná jízda) spěšného vlaku opačného směru v Blovicích. Tato situace je však z pohledu dodržení GVD vysoce riziková. Navržená situace je dle našeho názoru vysoce nespolehlivá a s takovým řešením není možné z pohledu stability GVD souhlasit	Názor nerespektující omezující konstrukční podmínky, kterými je model ovlivněn. Zpracovatel si je složitosti návrhu v oblasti Nezvěstic vědom, zajisté vykazuje rizika vůči stabilitě, ale je řešitelný (stabilitu lze přirovnat jednokolejné trati). Rozhodné bude projednání konstrukční polohy R11 s tím, že bude dokladována „alternativní“ konstrukční poloha s křížováním R11 ve Strakonících, která má však svá rizika a nedostatky, ale také přínosy. Ani jeden model neřeší vše. Nelze souhlasit se zamítavým postojem vůči návrhu, který může být i jen provozním řešením po část období hodnocení do doby dořešení obrotových možností R11 (R11a) od Brna v ČB, provozního konceptu na trati č. 200 atd.	NE – případně závěry z projednání	
28	A2	Přepravní analýza	<u>Demografické ukazatele</u> : zpracovatel má	Co lze ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		je nutné zaktualizovat vstupy z celorepublikových statistik, poslední údaje jsou z roku 2013	<p>k dispozici databázi hodnot z roku 2013. Rozdíly mezi roky 2013 a 2014 jsou minimální, proto v kartogramech nebyly uváděny. Pokud zadavatel na aktualizaci dat k roku 2014 trvá, bude zpracováno.</p> <p><u>Návštěvnost kulturních památek</u>: poslední zveřejněná data jsou k roku 2013, která jsou v SP uvedena.</p> <p><u>Makroekonomické ukazatele</u>: bude aktualizováno dle platných a zveřejňovaných časových řad ČSÚ.</p> <p><u>Vývojové řady dopravních systému (OD a ND)</u>: os, oskm, čt, čtkm – data z roku 2013 jsou aktuální, hodnoty za rok 2014 nejsou k dispozici – není ještě vydaná Ročenka dopravy MD k roku 2014.</p>		
29	A2	ve studii jsou data pouze cestujících vlakem, ale chybí modal split – žádáme kompletní přehled modal splitu za všechny mody v klíčových relacích ve variantě BP i všech projektových	Modalsplitové tabulky budou doplněny v dalším odevzdání studie, a to po stabilizaci přepravní prognózy, viz níže.	ANO	
30	A2	prověřte znovu navýšení počtu cestujících v regionální dopravě na úseku Plzeň – Blovice – Nepomuk v projektových variantách	V tomto prostoru je výhledová dopravní nabídka regionální dopravy v projektových a bezprojektové variantě velmi podobná – mírný nárůst rozsahu dopravy a malé zkrácení cestovních dob => nemá výrazný vliv na modal split. Ale bude prověřeno se snahou hledat další přínosy.	ANO	
31	A2	prověřte znovu navýšení počtu cestujících v regionální dopravě v okolí Českých Budějovic v projektových variantách	Bude prověřeno se snahou hledat další přínosy.	ANO	
32	A2	doplňte na str. 12, tabulka 1.2 – Blovice - firma Arteo 25 -49 zaměstnanců, PROMINENT SYSTEMS spol. s r.o. 250 – 499 zaměstnanců, FAIVELEY TRANSPORT LEKOV a.s. 250 – 500 zaměstnanců, Zeten spol. s r. o. 25 – 49 zam., PRESSOL TSCHIECHIEN s.r.o. 200 – 249 zaměstnanců	Bude doplněno.	ANO	
33	A2	doplňte na str. 15 Blovice do výčtu sídel s počtem obyvatel nad 4 tisíce – Blovice mají podle ČSÚ 4141 obyvatel (k 1. 1. 2014)	Bude doplněno.	ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
34	A2	str. 73 – 74 železniční nákladní doprava obecně – žádáme aktualizovat statistiky o nová data a doplnit, jakým způsobem mají tyto obecné ukazatele sestupného trendu vztah ke zpracovávané SP	<p><u>Vývojové řady ND:</u> čt, čtkm – data z roku 2013 jsou aktuální, hodnoty za rok 2014 nejsou k dispozici – není ještě vydaná Ročenka dopravy MD.</p> <p><u>Přepravené tuny a počty vlaků na řešené trati:</u> poslední hodnoty k roku 2013 byly získány ze strany SŽDC (studie se zpracovávala ke konci roku 2014, kdy data ještě nebyla k dispozici). Pokud jsou data k roku 2014 již zpracována a SŽDC je poskytne, bude doplněno a časové řady aktualizovány.</p> <p><u>Vliv sestupného trendu:</u> jedná se o celorepublikové statistiky, které nelze obecně aplikovat na všechny tratě. V prognóze je důležitým ukazatelem vývoj HDP a konkrétní komoditní skupiny, které jsou na hodnocené trati převáženy s jejich afinitou k dopravním segmentům.</p>	Co lze ANO	
35	B	Výkresová část: výkres č. B.3.4.1. Dívčice – hrana u kusé koleje č. 3 se jeví jako nadbytečná – Jihočeský kraj nepředpokládá obnovení provozu na trati Dívčice – Netolice	S variantou stejně nesouhlasí O12 a OŘ Plzeň.	NE	
36	B	výkres B.3.15.1 - Chybí hodnota užitečné délky u koleje č. 2	Bude doplněno.	ANO	
37	B	ve výkresech situací stanic chybí legendy, není patrné, co některé barvy znamenají	Bude doplněna.	ANO	
38	A1	Formální chyby: str. 36 Koordinátor dopravy v Jihočeském kraji je JIKORD, ne Jikorid; str. 40 – Nezvěstice - druhý řádek má být pro cestující, vypadlo r; str. 44 – Strakonice - 2. řádek ... 200 m západním směrem, vypadlo m; str. 53 první odstavec, poslední věta - ...se Štáhlaví – správně se Štáhlavy, nebo ...ve vztahu Plzně a Štáhlav; str. 53 druhý odstavec - Výše uváděné relační objemy...; str. 56 tučně vytištěný odstavec...pro všechny posuzované varianty...; str. 66 tabulka....Nezamyslice – má být Nezvěstice; str. 67 první odstavec ř. 9 – opět má být o pět přímých vlaků, ř. 18 převedených, 20 zatížení;	Bude opraveno.	ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		str. 69 poslední odstavec – 66 % + 15 % + 18 % = 99 %, vlivem zaokrouhlení se „ztratilo“ 1 %; str. 71 ...Byly stabilizovány výhledové horizonty			
SŽDC OZŘP (O12)					
1	A1	Výhybna Nemanice II V textu chybí zdůvodnění návrhu na prodloužení koleje č. 2 na 950 metrů a vložení odbočné výhybky pro rychlost V=100 km/hod.	Bude doplněno.	ANO	
2	B	ŽST Hluboká nad Vltavou Variantně je navrhováno zřízení poloostrovního nástupiště s centrálním (úrovňovým) přechodem. Upozorňujeme na nutnost splnění příslušných ustanovení nařízení komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18.11.2014, týkající se zajištění bezpečnosti nevidomých či zrakově postižených osob a to s ohledem na využívání tohoto přechodu jako součást bezbariérových cest, představující jedinou cestu pro všechny cestující. Z hlediska řízení provozu nelze zajistit dozor.	Viz první připomínku O7.	ANO	
3	B	ŽST Zliv Ve stanici je navrhována nová lávka jako přístup na ostrovní nástupiště. Lávka splňuje všechny legislativní požadavky, nicméně předpokládáme, stejně jako je tomu u stávající lávky, že bude využívána cestujícími minimálně. Doporučujeme proto navrhnout místo lávky podchod. Současně požadujeme navrhnout variantní řešení se zřízením dvojice jednostranných nástupišť (z toho jedno vnější u výpravní budovy, při současné úpravě napojení manipulační koleje a vlečky).	Zpracovatel pochybuje, že zřízení podchodu odradí cestující od přecházení kolejí. Podchod nebyl navržen z důvodu možného prosakování podzemní vody z blízkých rybníků. Tato varianta byla také prověřována, ale jako vhodnější se zpracovateli jevila varianta s jedním oboustranným nástupištěm. Vzhledem k neuspokojivým výsledkům ekonomického hodnocení a potřebě snížení IN však budou řešení všech stanic revidována.	NE ANO	
4	B	ŽST Dívčice S navrženým variantním zapojením dopravní koleje č. 3 jako kusé nesouhlasíme. Není také zcela zřejmé, co je myšleno textem: „...aby mohlo být rozvázáno TZZ na trati do Netolic a SZZ/TZZ na hlavní trati.“ Při jízdách manipulačních vlaků z/do Netolic (v Netolicích se uskutečňují nakládkové manipulace) by nutně docházelo ke zbytečnému přestavování vlaku mezi dopravní kolejí č. 3 a např. dopravní kolejí č. 4. Realizací koleje č. 3 jako kusé by se také vyloučila možnost jízdy (i jen příležitostných) přímých vlaků České Budějovice – Netolice bez nutného přestavování vlaku z/na koleje č. 1, 2, příp. 4.	Zpracovatel souhlasí, že toto řešení není úplně vhodné a nebude dále sledováno. Jedná se o variantní řešení s vnějším nástupištěm před VB.	ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		Nevhodné je navržení zapojení manipulační koleje č. 108 pouze do číčenického zhlaví. Zkomplikovalo by to obsluhu a manipulaci při výměně zátěže na vlečce DIAMO. Dlouhodobě zde má docházet k dopravě ucelených vlaků s materiálem pro rekultivaci odkalovacích nádrží.	Na vlečce existuje rozsáhlé kolejiště, kde může manipulace probíhat. Zapojení k.č. 108 do číčenického zhlaví bude muset být zabezpečeno, což bude znamenat zvýšení IN.	NE	
5	B	ŽST Protivín Nesouhlasíme s variantním vybudováním nástupní hrany délky 220 metrů jen u jedné dopravní koleje. Není zřejmý navrhovaný rozsah zabezpečení posunových cest na manipulačních kolejích sudé kolejové skupiny. Ve variantě B navíc s redukcí zapojení do ražicko-putimského zhlaví. Nutné je umožnit zabezpečené pravidelné jízdy z/do obvodu depa (pokud nedojde k jeho utlumení, příp. uzavření). Požadujeme doložit posouzení potřebného rozsahu dopravních kolejí s ohledem na potřeby nákladní dopravy.	Bude doplněna druhá hrana. Zabezpečeno je pouze nezbytné minimum. Bude zřetelněji znázorněno. Bude prověřeno. Doplníme.	ANO ANO ANO ANO	
6	B	ŽST Ražice Nesouhlasíme s variantním zřízením jen dvou nástupních hran. Při mimořádnostech v dopravě, nebo změně GVD by bylo vyloučeno křížování vlaků osobní dopravy hlavní tratě při současném pobytu přípojných Os vlaků z/do Putimi. Upozorňujeme na navržený centrální přechod a nutnost splnění příslušných ustanovení nařízení komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18.11.2014. Bez zdůvodnění je navrženo zrušení kolejí č. 101 a 102 – využívá OTV Ražice.	Viz připomínku 13 O6; při přeloženém křížování a následné potřebě další nástupní hrany je možné Os z/do Tábora přestavit na volnou manipulační kolej a uvolnit tak nástupní hranu. Viz první připomínku O7. Koleje budou zachovány.	NE --- ANO	
7	B	ŽST Čejetice Upozorňujeme na navržený centrální přechod a nutnost splnění příslušných ustanovení nařízení komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18.11.2014.	Viz první připomínku O7.	---	
8	B	ŽST Blovice Požadujeme opětovně posoudit i v souvislosti s kapitolou 3. „Závěry“ navrhované zřízení kolejových spojek mezi hlavními kolejemi č. 1 a 2 pro rychlost 120 km/hod v návaznosti na možnou změnu výhledového GVD – viz bod 10 připomínek.	V návaznosti na možnou změnu výhledového GVD může být navrženo jiné řešení.		
9	B	ŽST Nezvěstice V textu není řádně zdůvodněn návrh paralelních kolejových spojek mezi hlavními kolejemi č. 1, 2. Požadujeme přehodnotit konfiguraci kolejiště v souvislosti s možnou změnou výhledového GVD s cílem snížení investiční náročnosti.	V návaznosti na možnou změnu výhledového GVD může být navrženo jiné řešení.		
10	B	ŽST Starý Plzenec	V návaznosti na možnou změnu výhledového		

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		Požadujeme opětovně posoudit i v souvislosti s kapitolou 3. „Závěry“ navrhované zřízení kolejových spojek mezi hlavními kolejemi č. 1 a 2 pro rychlost 100 km/hod v návaznosti na možnou změnu výhledového GVD – viz bod 10 připomínek.	GVD může být navrženo jiné řešení.		
11	B	ŽST Putim Upozorňujeme na navržený centrální přechod a nutnost splnění příslušných ustanovení nařízení komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18.11.2014.	Viz první připomínku O7.	---	
12	B	ŽST Písek V přiloženém schématu (i v situaci CB-P_B.4.2.1) je zakreslena čerchovaně kolej č. 101. Není zřejmé, o jakou vlečkovou kolej se jedná. V místě je kusá účelová manipulační kolej č. 5a, která je společně s manipulační kolejí č. 5b (včetně čelní rampy) postradatelným zařízením.	Postradatelnost žst. Písek nemá zpracovatel k dispozici. Obě koleje budou navrženy ke snesení.	ANO	
13	B	ŽST Písek město Navržené řešením nástupišť neumožní v případě mimořádností v dopravě nebo při změně GVD křižování dvou osobních vlaků. Resp. při křižování u vlaku, který zastaví na dopravní koleji č. 2 a bude čekat na vlak z protisměru, nebude možné uskutečnit nástup a výstup cestujících. Konstrukce GVD tak bude touto skutečností trvale omezena. Navrhujeme proto variantně posoudit i možnost zřízení dvou nástupních hran u oboustranně zapojených kolejí.	Zpracovatel si je nedostatků vědom, ale vzhledem k prostorovému uspořádání stanice znamená variantní řešení zrušení VNVK. Bude posouzeno.	ANO	
14	B	Dále navrhujeme ve stanicích, kde to konfigurace kolejíště umožní, zřídit jedno nástupiště jako vnější jednostranné u výpravní budovy tak, aby nebyli všichni cestující nuceni pravidelně využívat podchod.	Zpracovatel v principu souhlasí, ale považuje za důležité přihlédnout i k předpokládanému dalšímu směřování cestujících (cílová stanice x přestup).	ANO	
15	A1	V popise zabezpečovacího zařízení se uvádí, že v ŽST Strakonice a Plzeň již bude v provozu nové SZZ. Je nutné doplnit, že nové SZZ bude již i v ŽST Horažďovice předměstí. Chybí zde také popis navrhovaného technického řešení traťového zabezpečovacího zařízení na sousedních traťových úsecích odbočných tratí (mimo studií přímo dotčených úseků) Dívčice – Netolice (organizování dopravy dle SŽDC D3), Čičenice – Volary (organizování dopravy dle SŽDC D4), Čičenice – Týn nad Vltavou (organizování dopravy dle SŽDC D1), Strakonice – Volary a Strakonice – Březnice (organizování dopravy dle SŽDC D3), Horažďovice předměstí – Klatovy (organizování dopravy dle SŽDC D1) a Nepomuk – Blatná (organizování dopravy dle SŽDC D3).	Tato informace bude zpracována, sousední úseky jsou v TZ zpracovány v kapitole Úpravy na přípojných tratích.	ANO	
16	A1	V popisu stávajícího stavu nejsou nikde zmíněna zařízení pro diagnostiku jedoucích železničních vozidel, která jsou v současnosti na trati umístěna, a není také uvedeno, kde tyto indikátory budou umístěny v cílovém stavu a kam budou	Informace o stávajících zařízeních pro diagnostiku jedoucích železničních vozidel bude doplněna, konkrétní situování indikátorů	ANO, částečně	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		svedeny jejich indikace.	v cílovém stavu bude řešeno v případném následujícím stupni PD. Vzhledem k tomu, že je v cílovém stavu na této trati počítáno s nasazením DOZ, předpokládá se přenos jejich indikací na CDP Praha.		
17	A1	V textové části se hovoří o úpravách a přeložkách na trati. Není zde však přesně popsáno, kde se přeložky navrhují a z jakých důvodů.	Bude doplněno.	ANO	
18	A1	Chybí řádné zdůvodnění výstavby nové zastávky Horažďovická Lhota. Horažďovická Lhota je uvedena v tabulce 2.16, v popisu nového sdělovacího zařízení, v modelových grafikonech vlakové dopravy a v B. 2, výkres CB-P B.2.6. Nikde však není uvedeno, z jakého důvodu dochází k návrhu jejího vybudování. Předpokládáme, že je to z důvodu zrušení zastávky Velký Bor, jejíž zrušení však také není ve studii popsáno.	Jedná se o náhradu zrušené zastávky Velký Bor. Bude popsáno.	ANO	
19	A1	3. Dopravně-provozní technologie V popise výhledového stavu jednotlivých ŽST a ani v této kapitole není řádně zdůvodněn navržený počet nástupišť a nástupních hran (především pak v ŽST Protivín, Ražice, Nepomuk, Nezvěstice). Chybí posouzení počtu dopravních kolejí odbočných stanic a stanic, kde dochází k pravidelným manipulacím vlaků nákladní dopravy. Konfigurace kolejiště stanic není možné navrhnout jen pro jeden daný a z velké části následně neměnný GVD. Jedná se o celostátní dráhu, kde není možné vyloučit změny GVD vlivem vnějších vlivů navazujících traťových úseků.	Posouzení doplníme. Souhlasíme, že řešení by optimálně mělo inklinovat k jisté variabilitě provozního konceptu, avšak v aktuálním stavu prvních výsledků ekonomického hodnocení bude zřejmě nutné variabilitu mnohde omezit s cílem redukce IN, nebude-li možno jinak. Možné výhledové dopady navazujících úseků je zajisté nutné respektovat a budou zřejmě dotčeny v diskusi při pojednání připomínek.	ANO	
20	A1	3.2 Jízdní/cestovní doby 3.2.1 Složení typových vlakových souprav Požadujeme upřesnit, zda pro spěšné vlaky relace České Budějovice – Písek město je z hlediska frekvence cestujících nutné nasazení dvojice jednotek ř. 650 a z toho vyplývající navržená délka nástupních hran v ŽST Písek město.	Prověříme, upřesníme. Délka nástupišť se prozatím řídila parametry zastávky Písek centrum nacházející se v pokročilém stádiu přípravy.	ANO	
21	A1	3.5. Personální potřeba V textu je uvedeno, že pohotovostní výpravčí bude pouze ve Strakonicih a Protivíně (zde kvůli trati na Písek). Návrh zřízení pracoviště pohotovostního výpravčího v Protivíně není v souladu s popisem řešení zabezpečovacího zařízení a technologie DOZ v předešlé části studie. Pokyn generálního ředitele č. 9/2013 u této trati také uvádí pohotovostního výpravčího pouze ve stanici Strakonice. Současně v této souvislosti ale ve studii není zmíněna případná personální potřeba nebo navrhovaná vazba z pohledu zabezpečovacího zařízení na odbočné tratě provozované podle předpisu SŽDC D3 Dívčice – Netolice, Nepomuk – Blatná a	Sjednotíme s kapitolou o zab. zař. V pokynu generálního ředitele č. 9/2013 se pro tuto trať uvádí pohotovostní výpravčí v žst. Strakonice a současně se uvádí i pohotovostní výpravčí v žst. Protivín pro trať Zdice – Protivín, a jelikož bylo počítáno i s tratí na Písek, je tento výpravčí počítán. Personální potřebu vzhledem k odbočným tratím prověříme, ev. doplníme.	ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		podle předpisu SŽDC D4 Čičenice – Volary.			
22	A1	<p>Výhledový GVD</p> <p>V nově zdvoukolejňovaném úseku Nepomuk – Plzeň-Kotěrov jsou navrhovány úpravy infrastruktury, které jsou přímo závislé na konkrétním předloženém výhledovém GVD. Jedná se zejména o návrh rychlých spojek ve stanicích Blovice a Starý Plzenec a paralelních spojek ve stanici Nezvěstice. Pravidelně využívat tímto způsobem jízdy proti správnému směru není zcela obvyklým a standardním řešením a to zejména na trati s poměrně nízkým rozsahem dopravy. Předložený výhledový GVD nepovažujeme za tak stabilní a neměnný, že by na základě poloh vlaků daných řešenou studií měla být navrhována investičně nákladná opatření na jeho plnění. V případě následné úpravy polohy jednotlivých vlaků v řádu minut (změny GVD), nebo mimořádnostech v dopravě (zejména u linky R11) bude celý koncept „nabourán“ a část investice nevyužita. Určitými úpravami polohy tras vlaků dálkové nebo příměstské dopravy ve výhledovém GVD (případně současně obou linek) lze navrhnout standardní řešení konfigurace kolejiště jednotlivých stanic. Požadujeme proto v tomto smyslu prověřit možné úpravy výhledového GVD.</p> <p>Současně s ohledem na nezbytné posouzení potřebného počtu dopravních kolejí požadujeme do výhledového GVD zakreslit také trasy vlaků nákladní dopravy. Jedná se zejména o polohu pravidelných skupinových nákladních vlaků, které ve vybraných stanicích manipulují, a tedy obsazují dopravní koleje.</p>	<p>Záležitost k projednání – viz výše komentář k připomínce O6/O7. Řešení jistě není obvyklé, ale možné se správně popisovanými riziky – uznáváme.</p> <p>Otázka úprav GVD – v oblasti Nezvěstic je vůle k úpravám jistě malá, sahající maximálně k překladu jízd proti správnému směru do úseku Nezvěstice – Starý Plzenec dle stávajícího kolejového návrhu. Nicméně provozní koncept je do jisté míry značně ovlivněn podílem jednokolejnosti trati a omezujícími konstrukčními podmínkami především v R11. Dokladovaná konstrukční poloha má alternativu s křížováním R ve Strakonici (bude doložena), avšak s riziky ve značném dopadu na koncept v trati č. 200, šíří uzlu v ČB včetně případné trvalé přímé vozby od Brna atd.</p> <p>Typové trasy nákladní budou doplněny.</p>	Dle projednání	
23	A1	<p>Příloha 2.2. – 2.4. Schémata stanic – navrhovaný stav</p> <p>S ohledem na lepší přehlednost považujeme za potřebné, aby do této přílohy byly doplněny i schémata ŽST Strakonice a Horažďovice předměstí (stejná jako jsou v příloze 2.1.).</p>	Bude doplněno.	ANO	
24	B	<p>Výkresová část B.3,4</p> <p>Výkres CB-P B.2.10.1. Střelské Hoštice – odjezdová návěstidla L1, L2 jsou umístěna vlevo kolejí a přímo v ose přejezdu.</p> <p>Výkres CB-P B.2.13.1. Blovice – ve výkresu chybí přejezd na nepomuckém zhlaví.</p> <p>Výkres CB-P B.2.15.1. Starý Plzenec – odjezdové návěstidlo L1 je umístěno těsně za přejezd, odjezdové návěstidlo L2 úplně chybí.</p>	<p>Bude opraveno.</p> <p>Bude doplněno.</p> <p>Bude opraveno a doplněno.</p>	ANO	
25	A2	<p>V kapitole 3. Závěry je uvedeno, že se v tuto chvíli jeví jako nezbytné snížení rozsahu navrhovaného zdvoukolejnění a další snížení rozsahu železničních stanic s cílem redukce nákladů za železniční svršek a spodek, trakci a zabezpečovací zařízení.</p> <p>K tomuto uvádíme, že v případě požadovaného dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení z CDP Praha bude vždy nutné vyřešit minimálně</p>	Bereme na vědomí.	---	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		problematiku nástupišť, z čehož pak dále vyplývají i významné zásahy do konfigurace kolejíště. Úsek Nepomuk – Plzeň-Koterov doporučujeme dále sledovat jako dvoukolejný, současně je ale nezbytné přehodnotit výhledový GVD tak, aby mohly být úsporněji řešeny dotčené stanice.			
SŽDC OTH (O13)					
1	A1	K 1.1.2015 nabývá účinnosti Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii (dále jen „TSI INF 2015“). Tato TSI INF 2015 modifikují původní systém kategorizace drah. Předpokládáme, že nově bude trati České Budějovice - Plzeň příslušet kategorie P5/F2. V tomto smyslu upravte požadavky na výkonnostní parametry uvedené v tabulce 2.7 technické zprávy.	Bude prověřeno.	ANO	
2	A1	V posouzení stávajícího stavu uveďte výčet překážek, které brání zavedení průjezdného průřezu Z-GC.	Bude doplněno.	ANO	
3	A1	V rámci popisu projektových variant je v části „konfigurace stanic“ uvedeno, že přístup na nástupiště přes centrální přechod je zcela bezbarierový. Toto tvrzení není správné, jelikož bez dalších opatření není centrální přechod samostatně přístupný pro osoby s omezením orientace (předně slabozraké). Jelikož je zajištění bezpečnosti těchto osob ve vztahu k centrálnímu přechodu problematické (nutné zajistit střežení nebo použití výstražný systém, který není schválen ani pro něj není opora v platné legislativě), centrální přechody jako jediný přístup na nástupiště nenavrhněte (viz připomínky k jednotlivým stanicím).	Viz první připomínku O7. Text bude upraven.	ANO	
4	A1	Upravte popis úprav železničního spodku z „V úsecích, kde bude měněn železniční svršek, je navrženo zajištění traťové třídy zatížení D4, oprava odvodnění a vyčištění šterkového lože“ na: „v úsecích kde bude navržena rekonstrukce žel. svršku je současně navržena rekonstrukce žel. spodku včetně všech součástí odvodnění“.	Bude upraveno.	ANO	
5	A1	Podobně jako v případě zpracování jiných SP požadujeme provedení jednoduché analýzy, které přejezdy jsou přímo zrušitelné, nahraditelné mimoúrovňovým křížením nebo které bude nutné s ohledem na územní technické možnosti ponechat. Speciálně v případě projektových variant, které sledují modernizaci trati pro rychlost 160 km/h, u kterých se s ohledem na zvyšování bezpečnosti výše uvedené postupy zásadně sledují.	Analýza bude provedena.	ANO	
6	A1	V souvislosti s řešením problematiky prostředků pro zjišťování volnosti je na straně 68 technické zprávy uvedena úvaha na téma problematika lomů kolejnic. K této problematice sdělujeme, že systém defektoskopické kontroly kolejnic se řídí předpisy SŽDC S2/3 resp. SŽDC S3/4 a SŽDC S67, kdy je systém dohledací činnosti navázán na defektoskopická kontrolní měření. Interval měření jsou stanoveny ve vyhlášce 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah. Detekce celistvosti kolejnicových pasů pomocí funkce zabezpečovacího zařízení je chápána pouze jako pomocná funkce zab. zař., do systému zajišťování provozuschopnosti se nezařazuje. Úvahy o využívání kolejových obvodů v rámci zajišťování provozuschopnosti nebo úvahy vztahující se k metodice nedestruktivních měření do studie proveditelnosti neuvádějte. Vámi navrhované řešení: „aby v rámci této stavby došlo ke zřízení defektoskopického vlaku“ je nesystémové a s vlastní přípravou stavby nesouvisí.	Bude provedeno dle požadavku.	ANO	
7	A1	Využití přejezdové konstrukce: „Betonové zádlahové panely uložené na betonových pražcích na písčném podsypu. U komunikací s větší intenzitou budou krajní panely uloženy v závěrných zídkách. Tato konstrukce bude použita u místních komunikací a silnic nižšího dopravního významu.“ nepřipadá v projektových variantách v úvahu, neboť se jedná o starší typy konstrukcí montované pouze na rošt s dřevěnými pražci. Uvádějte konstrukce přejezdových vozovek ze železobetonových konstrukcí a dílců.	Bude upraveno.	ANO	
8	B	žst. Nemanice II. - kolej č. 202 prodlužte užitečnou délkou na 800 m. - Pokud má být ve výhledu zprovozněn terminál KD přilehlý k této výhybně, prodlužte užitečné délky kolejí liché skupiny na 800 m. - Prověřte vzdálenost KP a KV za výhybkou v koleji č. 202 vzhledem k oblouku spojovací koleje č. 103, tak aby vyhovovala požadavkům ČSN 736360-1.	Pokud bude terminál KD vyžadovat užitečné délky kolejí 800 m, bude je muset zajistit ve vlastní stavbě. Bude prověřeno.	NE ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
9	B	Žst. Hluboká nad Vltavou <ul style="list-style-type: none"> - Ve variantách A, Ap, B a C nelze navrhovat centrální přechod jako jediný přístup na nástupiště, jelikož se nejedná o plně bezbarierový přístup ve smyslu požadavků TSI PRM. - Ve výkresu 3.2.1 chybí návěstidla pro směr Plzeň. 	Viz první připomínku O7. Návěstidla jsou ponechána stávající (bude zvýrazněno).	NE ANO	
10	B	Žst. Zlív <ul style="list-style-type: none"> - Ve všech variantách je ponechán propad rychlosti v km 227,270 – 227,548. Doporučujeme prověřit alespoň ve variantě Bp a Cp odstranění propadu traťové rychlosti na 120 km/h. 	Bude prověřeno.	ANO	
11	B	Žst. Dívčice <ul style="list-style-type: none"> - Okomentujte v TZ z jakého důvodu je navržen rozdílný počet hran mezi variantami řady A a řad B,C. 	V obou variantách jsou navrženy tři hrany, přičemž zřízení třetí rezervní hrany neznamena výrazné zvýšení IN. Ve variantě A je navíc navržena čtvrtá hrana pro případné vlaky směr Netolice.	NE	
12	B	Žst. Čičenice <ul style="list-style-type: none"> - Ve výkresu B.3.5.1(2) chybí označení směru Záboří u Čičenic. Oproti původnímu stavu není tento směr zapojen samostatně do zhlaví, ale do traťové koleje české Budějovice – Čičenice, což je zhoršení oproti původnímu stavu. - První výhybka ze směru Vodňany je transformovaná, opravte popis, který je uveden pouze pro základní směr. - Schéma v příloze 2.2.5 uvádí chybné zobrazení nástupiště mezi kolejemi č.2 a č.4 – ve směru České Budějovice nemá jazykovou část. - Rozložte křižovatkovou výhybku na budějovickém zhlaví tak, že otočíte pořadí kolejových spojek – nejdříve z koleje č. 1 do č. 3 následně z koleje č. 1 do č. 2. Dílčí zkrácení kusé koleje č.6 považujeme za možné. - Ve směru Plzeň navazuje rychlost 120 km/h. Ve variantě A, Ap nahraďte první výhybku ze směru Plzeň typem 1:26,5-2500. 	Označení směru bude doplněno. V uvedeném směru je v současné době osobní doprava zastavena a není přepokládáno její obnovení. Místo této tratě je samostatně zapojena trať směr Vodňany, kde je uvažováno s hodinovým intervalem vlaků osobní dopravy, přičemž je zachována šířka přejezdu ve zhlaví stanice. Popis bude opraven. Schéma bude upraveno. Rozložení křižovatkové výhybky a použití štíhlejší výhybky bude prověřeno.	ANO NE ANO ANO ANO	
13	B	Žst. Protivín <ul style="list-style-type: none"> - Budějovické zhlaví řešte na pro rychlost v hlavní koleji 100 km/h. - S ponecháním DKS 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. - Ve variantě B, C rozložte křižovatkovou výhybku na plzeňském zhlaví (za cenu zkrácení užitečné délky koleje č.3). 	Vzhledem k nepříznivým výsledkům ekonomického hodnocení bude rozsah a konfigurace stanice revidována. Zpracovatel bude pamatovat na zmíněné připomínky.	ANO	
14	B	Žst. Ražice <ul style="list-style-type: none"> - Ve variantě A, Ap, B a C doplňte rekonstrukci koleje a výhybek zapojení koleje č.2 do traťové koleje ve směru Putim. - Ve variantě A, Ap, B a C nelze navrhovat centrální přechod jako jediný přístup na nástupiště, jelikož se nejedná o plně bezbarierový přístup ve smyslu požadavků TSI PRM. Řešení přístupu na nástupiště sjednotte podle varianty Bp, Cp. - Řešení odbočky ve variantě Bp a Cp řešte tak, aby byly dodrženy alespoň hodnoty náhlé změny nedostatku převýšení podle tabulky 2 normy ČSN 736360-1. 	Bude doplněno. Viz první připomínku O7. Zpracovatel neví, co konkrétně máte na mysli,	ANO NE NE	

Číslo	Část	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
			ale vzhledem k výsledkům EH a výši IN budou varianty s tímto řešením opuštěny.		
15	B	Žst. Putim - Ve variantě Ap nelze navrhovat centrální přechod jako jediný přístup na nástupiště, jelikož se nejedná o plně bezbarierový přístup ve smyslu požadavků TSI PRM.	Viz první připomínku O7.	NE	
16	B	Žst. Čejetice - Ve variantách A, B a C nelze navrhovat centrální přechod jako jediný přístup na nástupiště, jelikož se nejedná o plně bezbarierový přístup ve smyslu požadavků TSI PRM.	Viz první připomínku O7.	NE	
17	B	Žst. Katovice - Ocelový podjezd km 279,8 bude nutné vzhledem ke změně polohy osy kolejí rekonstruovat. V situaci není vyznačeno.	.	ANO	
18	B	Žst. Střelenské Hoštice - Doplňte popis GPK obluku v koleji č. 1 (prostor podél nástupiště).	.	ANO	
19	B	Žst. Nepomuk - Ve výkrese B.3.12.1 opravte údaje o užitečných délkách kolejí. - Rozložte křižovatkovou výhybku na plzeňském zhlaví.	Bude opraveno.	ANO	
20	B	Žst. Blovice - Koleje vleček jsou rekonstruovány ve větší než nezbytné míře. Pokud bude snaha o úspory, omezte rekonstrukce kolejí vleček, změnu polohy kolejí řešte vyrovnáním směru a výšky, pokud jsou posuny cca do 15 cm a kolej je ve stavu umožňující tyto posuny. Vlečkové koleje mohou být zapojeny ve svých původních polohách viz vlečka ZETEN – poloha koleje č. 4.	.	ANO	
SŽDC OAE (O14)					
1	A1	<u>1. Zabezpečovací zařízení (zpracoval: Ing. Jelínek, 972 244 572)</u> Obecně V některých dopravních jsou navrhovány úroňové přístupy na nástupiště, s čímž souvisí nezbytné omezení rychlosti v těchto místech na 50 km/h. K uvedenému záměru sdělujeme, že z pohledu našeho odboru doporučujeme jako nejbezpečnější (uložit zpracovateli) řešit přístupy na nástupiště zásadně mimoúrovňově, tj. podchody a rychlost z uvedeného důvodu neomezovat a aby tak nevznikala (trvalá) omezení provozu.	Po schválení a zavedení výstražné zařízení centrálních přechodů nebude k omezení rychlosti důvod a cestující většinou preferují úroňový přístup před mimoúrovňovým.	NE	
2	A1	Zabezpečovací zařízení Popis návrhů řešení železničního zabezpečovacího zařízení ve stavbě je uveden zvlášť pro jednotlivé varianty. Přitom se jedná o totožné pasáže textu. Navrhujeme jejich vyčlenění z variant do samostatné části textu s tím, že jednotlivým variantám by pak byly uváděny samostatně pouze případné odlišnosti (vzniknou-li). Tímto se navrhovaná řešení zpřehlední a případné dodatečné rozdíly vyniknou a budou lépe srovnatelné.	Zamyslíme se nad tím.	možná	
3	A1	Zabezpečovací zařízení, Venkovní zařízení, Návěstidla Odstavec třetí, týkající se dopisu našeho odboru, upravte. Naším dopisem bylo pouze upozorněno na některé skutečnosti, které však platí dlouhodobě a nebyly z naší strany v poslední době nijak měněny. V případě potřeby na straně zpracovatele doporučujeme případně uvést upozornění na nutnost řádného řešení problematiky v dalších stupních příprav následných staveb jejich zpracovateli.	Tato problematika bude dále řešena s MD za účasti O14 vedoucí k úpravě vyhlášky 173.		
4	A1	Zabezpečovací zařízení, Prostředky pro zjišťování volnosti Uvedený předpoklad výstavby PočN na celém rozsahu kolejiště trati a současně zřízení KO na základě požadavku zadavatele (SŽDC) v rámci studie akceptujeme. Předpokládáme však, že v projektové dokumentaci konkrétní stavby bude skutečný rozsah dále řešen (i s ohledem na ekonomickou stránku věci).	Souhlasíme a podporujeme tento postup.		

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
5	A1	Zabezpečovací zařízení, Výstavba národního vlakového zabezpečovače Opravte formulaci, že výstavba NVZ je v rozporu s evropskou legislativou; v žádném případě se o rozpor nejedná. V souvislosti s požadavkem zadavatele (SŽDC) by bylo relevantní ve SP popsat možná rizika z pohledu financování z prostředků EU.	Bylo změněno, že není v plném souladu a ohrožuje plné financování stavby z EU.		
6	A1	<u>2. Sdělovací zařízení (zpracoval: Kolář, 972 244 342)</u> Bez připomínek.	Bereme na vědomí.	---	
7	A1	<u>3. Elektrotechnika a energetika (zpracoval: Ing. Tošovský, 972 244 273)</u> Varianta bez projektu – bez připomínek Obecně k dalším variantám: Při návrhu situování neutrálních polí (zejména v blízkosti zastávek) volit jejich polohu tak, aby byl možný provoz souprav vlaků s řidičím vozy a spřažených elektrických jednotek. Návrh vlastního neutrálního pole musí splňovat požadavky uvedené v ČSN EN 50 367 ed.2. V případě elektrizace úseku trati Písek – Písek město navrhujeme řešit nízkou podjezdnou výšku nadjezdu v km 57.400 úpravou konstrukce nadjezdu.	Poloha neutrálních polí bude prověřena. Nízká podjezdná výška v km 57.400 Písek – Písek město, byla řešena zahloubením trati.	ANO NE	
SŽDC O26					
1		Část A. Textová část kapitola 2.1 Výchozí stav z výčtu staveb na str. 12, které budou pro potřeby této SP považovány za výchozí stav, byla sice odstraněna stavba „Peronizace v ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009“; údaje týkající se rekonstrukce ŽST Pačejov a navazujících traťových úseků však nebyly opraveny v některých dalších částech SP, kde je i nadále uvažováno s přestavbou ŽST Pačejov a navazujících částí tratových úseků (např. tabulky na str. 16 a 17 – řádky týkající se typu ZZ apod.)	Bude opraveno.	ANO	
2		kapitola 2.3.7 Podvarianta V – Úpravy tratě Čičenice – Vodňany (Volary) text této kapitoly (str. 97) je v rozporu s doporučením projektanta zavést přímé vlaky České Budějovice – Prachovice, z uvedeného doporučení je zřejmé, že přepravní prognóza musela prokázat smysluplnost těchto spojů (předpokládáme, že jinak by projektant jejich zavedení nedoporučoval), není tedy jasné, proč je v této kapitole toto doporučení zpochybněno; případná úspora při jízdě vlaků mimo Čičenice činí podle našeho odhadu cca 6 – 7 minut	Komentář v textu se netýká zavedení přímých vlaků, ale stavby traťové spojky.	---	
3		v dokumentaci chybí porovnání nákladů a přínosů plynoucích s vybudováním tzn. Vodňanské spojky, ze kterého projektant vyvodil závěr tuto spojku nebudovat	Bude doplněno.	ANO	
4		Kapitoly 2.2 – 2.4 Kolejové řešení stanic – navrhovaný stav ŽST Hluboká nad Vltavou Ve variantách A, Ap, B a C požadujeme prověřit variantu s umístěním vnějšího nástupiště u 2. SK a jednostranného poloostrovního nástupiště u 1. SK.	Bude prověřeno.	ANO	
5		ŽST Zliv V obou navrhovaných variantách kolejového řešení stanice chybí nástupištní	Časové ztráty cestujících při příchodu na nástupiště nejsou ve studii hodnoceny.	NE	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		<p>hrana u koleje č. 4 před výpravní budovou. S ohledem na stávající i očekávaný obrat cestujících v této stanici (již v současnosti jde o stanici s jedním z největších obrátů cestujících na řešené trati) považujeme řešení bez nástupištní hrany s možností přímého přístupu od výpravní budovy za zcela nevhodné. Takové řešení zbytečně zatěžuje ekonomické hodnocení stavby časovými ztrátami cca poloviny cestujících, která je zcela zbytečně nucena používat pro přístup na nástupiště nadchod.</p> <p>Z výše uvedených důvodů požadujeme doplnit nástupištní hranu i u 4. SK a odpovídajícím způsobem upravit vjezdové/odjezdové rychlosti do této staniční koleje (na hlubockém zhlaví 80 km/h a na dívčickém 100 km/h).</p> <p>Pro příchod na ostrovní nástupiště je navržen nadchod. Požadujeme prověřit a nákladově porovnat rovněž variantu s vybudováním podchodu.</p>	<p>Nelze však předpokládat, že by případné úspory času vyvážili zvýšení investičních nákladů plynoucích výstavby dalšího nástupiště a užití štíhlejších výhybek.</p> <p>Podchod bude prověřen.</p>	ANO	
6		<p>ŽST Dívčice</p> <p>Ani v jedné z navrhovaných variant kolejového řešení stanice nesouhlasíme s vybudováním podchodu. Vzhledem k očekávanému obratu cestujících považujeme výstavbu podchodu za neefektivní. Nástupiště 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 zachovat lichou předjízdou kolej a usnadní manipulaci s Mn vlaky ve směru do Netolic.</p> <p>Vybudování nástupiště pro vlaky ve směru na Netolice je potřeba odpovídajícím způsobem zdůvodnit, v současnosti není v úseku Dívčice – Netolice pravidelná osobní doprava provozována (variantně lze ponechat nástupiště u 3. SK na straně ke Zlivi, aby byl případně umožněn úrovnový přestup mezi nástupišti v záhlaví 1. a 2. koleje a nástupištěm u 3. SK.</p>	<p>Souhlasíme a podporujeme tento postup. Bude prověřeno.</p>	ANO	
7		<p>ŽST Čičenice</p> <p>Vjezdovou/odjezdovou rychlost na/ze 3. SK ve směru na Vodňany požadujeme ve všech navrhovaných variantách kolejového řešení stanice zvýšit na 80 km/h. Zvýšení rychlosti přinese větší stabilitu do přestupních vazeb a povede i ke zkrácení staničních intervalů.</p> <p>Vybudování nástupiště pro vlaky ve směru na Týn nad Vltavou je potřeba odpovídajícím způsobem zdůvodnit, v současnosti není v úseku Čičenice – Týn nad Vltavou pravidelná osobní doprava provozována.</p>	<p>Bylo zmíněno, že není v plném souladu a ohrožuje plné financování stavby z EU. Ke zvýšení rychlosti nevidíme důvod. Upozorňujeme, že traťová rychlost v předmětném směru je nyní pouze 50 km/h a vzhledem k směrovým poměrům trati nelze předpokládat její razantní zvýšení.</p>	NE	
8		<p>ŽST Protivín</p> <p>Absence nástupištní hrany u 3. SK s přímým přístupem od výpravní budovy je ve všech navrhovaných variantách kolejového řešení stanice akceptovatelná pouze v případě, že Jihočeský kraj nepočítá v prostoru ŽST Protivín s výstavbou</p>	<p>Bereme na vědomí.</p> <p>Bude prověřeno.</p>	<p>---</p> <p>ANO</p>	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		přestupního terminálu IDS. Jako alternativní řešení se jeví např. vybudování ostrovního nástupiště mezi 1. a 2. SK doplněné o jazykové nástupiště u 0. SK pro končící vlaky ve směru od Písku a vybudování vnějšího nástupiště u 3. SK. Ve variantě B a C požadujeme zvýšit vjezdovou/odjezdovou rychlost ve směru na Putim na 80 km/h. Navrhovaná rychlost 60 km/h je s ohledem na excentrickou polohu nástupišť na číčenické straně nedostatečná a zbytečně prodlužuje jízdní dobu i staniční intervaly.			
9		ŽST Ražice Počet nástupištních hran ve stanici navržený ve variantách A, Ap, B a C považujeme za nedostatečný. Ve většině variant modelových GVD je navrženo křížování vlaků linky R11 a Os Č. Budějovice – Strakonice do prostoru ŽST Protivín. Vzhledem k tomu, že část trati v úseku Nemanice II – Strakonice zůstává minimálně z části ve všech variantách jednokolejná, je vysoce pravděpodobné, že při výlukové činnosti, která generuje zpoždění v intervalu cca 15 – 30 minut, bude docházet k překládání křížování popř. otáčení souprav právě do ŽST Ražice, na což však není stanice vyjma variant Bp a Cp uzpůsobena. Vjezdovou rychlost ve směru od Putimi na 2. SK požadujeme ve všech variantách kolejového řešení stanice zvýšit na 80 km/h. S ohledem na excentrickou polohu výpravní budovy na strakonické straně považujeme rychlost pouze 60 km/h za nedostatečnou. Zvýšení rychlosti přinese jak větší stabilitu v přestupních vazbách, tak zkrácení jízdních dob a staničních intervalů.	Bude prověřeno.	ANO	
10		ŽST Katovice Požadujeme ponechat prostorovou rezervu pro případné vybudování vnějšího nástupiště také u 3. SK s přístupem z podjezdu v ulici Nádražní.	Bude navrženo.	ANO	
11		ŽST Střelské Hoštice Požadujeme ponechat prostorovou rezervu pro případné vybudování vnějšího nástupiště také u 3. SK s přístupem přes přejezd na horažďovickém zhlaví.	Bude navrženo.	ANO	
12		ŽST Pačejov Ve schématu stanice chybí popis rychlostí ve výhybkách.	Bude doplněno.	ANO	
13		ŽST Nepomuk Vzhledem k tomu, že stanice vytváří potenciál pro vybudování přestupního terminálu vlak-bus, požadujeme upravit rychlosti v kolejových spojkách tak, aby byl umožněn vjezd i odjezd na 3. SK ve směru do/z Plzně i do/z Pačejova na správnou traťovou kolej rychlostí 80 km/h. Pro potřeby zajištění snadného přestupu vlak-bus tak bude možné lépe a bez výrazného rychlostního omezení využívat nástupiště u 3. SK přiléhající přímo k výpravní budově.	Bude navrženo.	ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
14		ŽST Blovice Kolejové řešení stanice požadujeme upravit tak, aby byla k dispozici rovněž třetí nástupištní hrana u koleje před výpravní budovou. Stanice opět vytváří potenciál pro vznik přestupního terminálu vlak-bus, z tohoto důvodu je tedy žádoucí situování alespoň jedné nástupištní hrany u výpravní budovy pro zajištění přímého přestupu z vlaku na autobus. Umístění nástupištní hrany přímo před výpravní budovou se rovněž pozitivně projeví v ekonomickém hodnocení v podobě úspory času u cca jedné poloviny cestujících, která nebude nucena používat pro cestu na nástupiště podchod. Podle našeho názoru navíc nelze vyloučit ukončení některých sedlových spojů příměstské dopravy právě v ŽST Blovice, což rovněž vyžaduje doplnění třetí nástupištní hrany. Variantně lze uvažovat buď s doplněním vnějšího nástupiště o 4. SK a vybudováním ostrovního nástupiště mezi 1. a 2. SK, nebo se změnou konfigurace stanice tak, že ostrovní nástupiště bude situováno mezi 1. a 0. SK a vnější bude u 2. SK.	Řešení stanice bude upraveno.	ANO	
15		ŽST Nezvěstice Ve schématu stanice v příloze 2.2.17 není uvedena celková délka 6. SK.	Bude doplněno.	ANO	
16		ŽST Putim Nástupiště požadujeme situovat k přejezdu na ražicko-protivínském zhlaví. Díky přesunu nástupišť dojde ke zkrácení docházkové vzdálenosti na zastávku, což se opět pozitivně projeví v ekonomickém hodnocení studie. Zároveň požadujeme upravit kolejové řešení ŽST Putim následujícím způsobem: Zrušit 3. SK bez náhrady, na píseckém zhlaví ponechat pouze výhybku č. 2 pro rychlost alespoň 60 km/h a kolejové spojky na ražicko-protivínském zhlaví (nově pro rychlost alespoň 60 km/h) přesunout do prostoru, kde dochází k vzájemnému oddělení trati ve směru na Ražice a Protivín, cca do km 7,500/0,970. Kolejové řešení stanice se tímto způsobem zjednoduší a díky využití již existujícího souběhu tratí Putim – Ražice a Putim – Protivín vznikne v obvodu ŽST Putim „dvoukolejný úsek“ o délce cca 1,5 km.	Bude prověřeno.	ANO	
17		ŽST Písek S ohledem na excentrickou polohu nástupišť a výpravní budovy požadujeme zvýšit vjezdovou rychlost na 3. SK ve směru od Putimi zvýšit na 80 km/h.	Bude prověřeno.	ANO	
18		Navrhované délky nástupišť pouze 90 m ve většině stanic a zastávek v úseku České Budějovice – Strakonice neumožňují vedení vlaků ve složení 2x ř. 650. Vedení vlaků dvěma jednotkami řady 650 nelze v tuto chvíli vyloučit, naopak s ohledem na stávající zkušenosti např. z trati České Velenice – České Budějovice jej lze ve špičkách pracovních dní předpokládat. Z tohoto důvodu požadujeme prodloužit nástupiště navrhovaná dosud pouze v délce 90 m na 120 m, tak jak je	Nástupiště 90 m plně dostačuje 3dílné jednotce RegioPanter (640), která by byla v provozu celodenně. Vzhledem ke své kapacitě by nebylo zapotřebí zdvojovat tyto jednotky.	NE	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		tomu i v úseku Strakonice – Plzeň.			
19		<p>Provozní koncept</p> <p>Ve všech variantách provozního konceptu, kde je elektrizován úsek Písek – Písek město (vyjma varianty A1p), je uvažováno se souběžným vedením vlaků linky R26 a nově zavedených spěšných vlaků České Budějovice – Písek město. Vlaky obou linek jsou však v uvedených případech vedeny v obou směrech v odstupu pouze 10 – 15 minut. Vzhledem k velmi podobné zastavovací politice obou linek (R26 i Sp České Budějovice – Písek) se obáváme odlivu cestujících ve směru z linky R26 do nových spěšných vlaků, které mají de facto identickou jízdní dobu a oproti lince R26 obsluhují navíc i zastávky České Budějovice sev. zast. a Protivín zast., takže jsou schopny zajistit územní obsluhu efektivněji. Vlaky linky R26 tak mohou z výše uvedených důvodů zatěžovat ekonomické hodnocení studie pouze provozními náklady, aniž by přinesly odpovídající užitek. Navíc právě vlaky linky R26 a jejich časová poloha jsou příčinou enormního požadavku na podíl zdvoukolejnění ve variantách A2p, Bp i Cp, což investiční náklady na modernizaci tratě výrazně navyšuje. Ve variantě A1p si sice časové polohy linky R26 a Sp vlaků České Budějovice – Písek město vzájemně nekonkurují a ani vzájemná poloha protisměrných spojů těchto linek nevyžaduje oproti současnému stavu navýšení rozsahu zdvoukolejnění, nicméně díky cca hodinovému prokladu obou linek není podle našeho názoru zajištěna odpovídající obsluha centrální části Písku přímými vlaky z Českých Budějovic (ve špičce v hodinovém intervalu).</p>	Případný přeliv cestujících mezi těmito linkami bude prověřen.	ANO	
20		Z výše uvedených důvodů požadujeme prověřit distribuci cestujících mezi linkami R26 i Sp vlaky České Budějovice – Písek město a smysluplnost vedení vlaků linky R26 v celém úseku České Budějovice – Praha a zároveň prověřit možnost variantního ukončení stávající linky R26 v Protivíně s návazností na linku R11, popř. v Písku s návazností na Sp vlaky České Budějovice – Písek město. Požadavek na prověření alternativního ukončení linky R26 v Protivíně, event. v Písku se týká i modelové varianty GVD A1p, kdy sice nedochází k souběžnému vedení inkriminovaných linek R26 a Sp vlaků České Budějovice – Písek město, nicméně díky vzájemnému cca hodinovému prokladu obou linek není ani ve špičce zajištěna přímá obsluha centra Písku v hodinovém taktu, což je podle našeho názoru pro tuto relaci klíčové.	Může být prověřeno.	Dle jednání	
21		Do dokumentace požadujeme doplnit informaci, která z dosud navrhovaných variant provozního konceptu umožní a za jakých podmínek vybudování zastávky s pracovním názvem Písek-Budějovické předměstí v prostoru křížení železniční tratě s ulicí Šobrova. Vybudování této zastávky požadujeme zahrnout i do ekonomického hodnocení studie.	Se zastávkou uvažováno nebylo, jelikož ani ve vyjádření z Jihočeského kraje o ní není zmínky (vyjádřili se pouze o vybudování zastávky Písek centrum). Nutno si uvědomit, že výstavba této zastávky by vedla k dalšímu zvýšení IN.	Dle jednání	

Číslo	Část	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
22		V dosud předložených podkladech nebyla dle dohody prověřena a ekonomicky ohodnocena varianta celodenní přímé obsluhy v relaci České Budějovice – Prachatice (viz záznam z jednání dne 18. 11. 2014). V dokumentaci je doloženo pouze vedení posilových spojů v dopravních špičkách, což popírá logiku železničního spojení jako páteřního prostředku veřejné dopravy. V případě celodenní obsluhy, která by mohla být zajištěna prodloužením stávajícího ramene osobních vlaků Čičenice – Prachatice – Volary – Nové Údolí do/z Českých Budějovic, lze navíc získat nové přímé spojení do Volar s jízdní dobou pod 2 hodiny. Z tohoto důvodu požadujeme i nadále prověřit variantu s tzv. Vodňanskou spojkou.	Posouzení realizace „vodňanské spojky“ a zavedení celodenní dvouhodinové obsluhy se zpracovatel zabýval. Vyjádření přepravního potenciálu těchto dvou možností je uvedeno v části A.2 na str. 67.		
23		Navržený provozní koncept s křižováním vlaků linky R11 v ŽST Horažďovice předměstí se nám v tuto chvíli jeví s ohledem na možnosti zajištění přípojných vazeb v jihočeské části trati za výhodnější. Zároveň však požadujeme prověřit a ekonomicky ohodnotit také alternativní provozní koncept s přesunem křižování vlaků linky R11 do Strakonic, včetně nutných úprav provozního konceptu na přípojných tratích, kde dojde z důvodu přesunu křižování vlaků linky R11 do Strakonic ke ztrátě, popř. prodloužení přestupní doby (mj. prodloužení stávajících Os Tábor – Ražice až do Strakonic z důvodu výrazného prodloužení přestupní doby v Ražicích a zajištění odpovídajícího spojení ve směru od Tábora a Písku do Strakonic a z důvodu psychologického zkrácení přestupní doby mezi Os od Tábora a rychlíkem linky R11 do Plzně a zpět a vyřešení otázky zajištění přípoju v Protivíně a v Číčenicích).	Při přesunu křižování do Strakonic by ale muselo zřejmě dojít k rozdělení ramene na Brno v ČB (viz připomínka 18 O6), jelikož by zde vznikaly dlouhé prostoje vzhledem k současným odjezdům linky z ČB. A také by se k tomu vázala ona prodloužení přestupních dob.	Dle jednání	
24		Zabezpečovací zařízení S ohledem na možnost objektivního porovnání vyčíslených nákladů na zřízení kolejových obvodů a zajištění přenosu kódu VZ, požadujeme doložit nákladové srovnání s jinými tratěmi podobného charakteru, kde byly kolejové obvody a zajištění přenosu kódu VZ rovněž zřizovány.	Kolejové obvody byly navrženy dle požadavku.		
25		Není zřejmé, proč projektant ZZ předpokládá vybudování TZZ typu AB v úseku Plzeň – Horažďovice předměstí. V úseku Nepomuk – Horažďovice předměstí je vybudování TZZ tohoto typu neodůvodněné a s ohledem na předpokládaný model GVD nepotřebné. Naopak vybudování AB v úseku Plzeň – Nepomuk je nutnou podmínkou pro zajištění navrhovaného provozního konceptu.	Rozsah AB bude upraven.	ANO	
26		Z textové části týkající se ZZ není zřejmé, v jakém rozsahu je navrženo pokrytí tratě kolejovými obvody. Vzhledem k tomu, že v úseku Nepomuk – České Budějovice je plně postačující TZZ typu AH (ve většině úseků s návěsným bodem na trati), není podle našeho názoru nutné zřizovat kolejové v celé délce trati, ale pouze tam, kde je podle TS 1/2012-Z nutné zajistit přenos kódu VZ.	Byl požadavek zajistit rychlost nad 120km/hod. Dle TS1/2012-Z je požadavek zajistit kód v celé línii trati.		

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
27		Ve stanicích, kde je uvažováno s vybudováním centrálního přechodu, je nutné zahrnout do nákladů ZZ rovněž náklady zabezpečení tohoto přechodu (PZZ).	Bude doplněno.		
28		Vzhledem k předpokládané dálkové obsluze ŽST Písek město je nutné uvažovat rovněž s vybudováním nového TZZ i v úseku Záhoří – Písek město.	Ano, souhlasí, je uvažováno.		
29		Počet pohotovostních výpravních uvedený v Tabulce 3.13 Personální potřeba, varianta A1, A1p, A2p, B, Bp, C a Cp v části A.1 Technické řešení a dopravní technologie není v souladu v pokynem 9/2013 GŘ, kde je uvažováno s pracovištěm pohotovostního výpravního pouze v ŽST Strakonice, nikoliv i v ŽST Protivín.	Bylo projednáno s CDP Praha		
30 31 32		<p>Ekonomické hodnocení a přepravní prognóza</p> <p>U žádné z projektových variant, která navyšuje stávající podíl dvoukolejnosti, není započítán ekonomický přínos v podobě výrazného poklesu nároků na výluky s náhradní autobusovou dopravou po dokončení stavby i během samotné realizace dílčích staveb (nově bude díky dvoukolejnosti možné zachovat i při výlukách provoz alespoň po jedné traťové koleji). V průběhu hodnotícího období se jedná o tisíce hodin výluk spojených s tisíci hodin zpoždění i zvýšenými provozními náklady. Přínos ze zdvoukolejnění bude navíc patrný již v době výstavby, kdy bude možné část dokončovacích prací v podobě podbíjení, laníčkování apod. realizovat již za provozu po jedné z traťových kolejí, tzn. bez NAD.</p> <p>Všechny projektové varianty, které uvažují alespoň s částečným zdvoukolejněním trati, tak vykazují pozitivní přínos pro ekonomické hodnocení studie v podobě různě velkého poklesu nároku na výluky s NAD, který bude závislý na rozsahu zdvoukolejnění, i v podobě velkého poklesu časové ztráty cestujících spojené s přestupem do autobusu NAD, delší jízdní doby NAD, ztráty přípoje apod. Bezprojektová varianta, která ponechává stávající podíl dvoukolejnosti, však žádný pozitivní dopad v podobě poklesu výluk s náhradní autobusovou dopravou ani poklesu časových ztrát cestujících nepřináší.</p> <p>S výlukami pro zajištění provozuschopnosti dopravní cesty a odpovídající bezpečnosti provozu je nutné počítat prakticky hned po dokončení stavby. Dopady výluk s náhradní autobusovou dopravou budou navíc díky charakteru provozovaných linek zejména v dálkové dopravě (rameno linky R11 Plzeň – České Budějovice – Brno) i díky řadě přestupních uzlů na trati velmi zásadní:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozpad přípojných vazeb nejen v Českých Budějovicích a Plzni bude generovat časovou ztrátu v podobě čekání na další přípojný vlak (v ideálním případě hodinového taktu 60 minut pro jednoho cestujícího); • v případě, že bude docházet k čekání přípojové skupiny na zpožděný vlak, dojde naopak k přenosu zpoždění na nepřestupující cestující, popř. cestující přestupující z jiných směrů; 	Je nutné si uvědomit, že samotná stavba bude také znamenat výluky a omezení provozu na dobu 8 let.	projednání	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		<ul style="list-style-type: none"> díky délce provozovaných linek dálkové dopravy bude docházet k přenosu zpoždění prakticky po celé línii Plzeň – České Budějovice – Brno, časová ztráta tak postihne násobně větší počet cestujících, než je přepravován pouze v dílčím úseku tratě zatíženém výlukovou činností; díky postupnému zkracování jízdních dob na ramenech Plzeň – České Budějovice bude rozdíl v jízdní době vlaku a NAD oproti současnému stavu do budoucna nadále narůstat, což negativní dopady výlukové činnosti ještě více prohloubí a velmi omezí možnost případného krácení zpoždění za místem výluky, navíc již dnes generují výluky prakticky v kterémkoliv úseku Plzeň – České Budějovice zpoždění v intervalu 20 – 30 minut prvotní zpoždění vzniklé v úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí se pak díky minimální možnosti jeho krácení přenesou do dalších přestupních uzlů na ramenech Plzeň – České Budějovice – Brno (Protivín, Číčenice, Ražice, Strakonice, Horažďovice předměstí, Nepomuk, Jihlava, Okříšky atd.), kde bude hrozit buď ztráta přípoje spojená s čekáním na další spoj, nebo čekání přípoje na zpožděný vlak, což bude naopak generovat časovou ztrátu pro nepřestupující cestující. 			
33		Součástí předloženého ekonomického hodnocení není ani pozitivní přínos v podobě zajištění pravidelného 30 minutového intervalu příměstské dopravy v okolí Plzně. Současný stav infrastruktury mezi Plzní a Nepomukem umožňuje vedení osobních vlaků pouze v nepravidelném intervalu 20/40 minut, po navrhovaném zdvoukolejnění tohoto úseku bude naopak možné zpravidelnění intervalu a zrovnoměrnění nabídky příměstského spojení v intervalu 30/30 minut, což není ekonomicky nijak ohodnoceno, byť se jedná o nezpochybnitelný přínos navrženého řešení, který se promítne minimálně v poklesu časové ztráty v podobě čekání na vlak.	To je záležitostí přepravní prognózy. Obecně lze ale konstatovat, že takový spekulativní přínos je těžko vyčíslitelný a obhajitelný.	NE	
34		Řešená trať na několika místech úrovně kříží silnice I. a II. třídy s různou intenzitou provozu. Požadujeme prověřit, zdali není možné dosáhnout pozitivního přínosu do ekonomického hodnocení studie také v podobě úspor ze silniční dopravy v případě náhrady vybraných přejezdů s největší intenzitou provozu mimoúrovňovým křížením.	Může být prověřeno		
35		Obecně S ohledem na aktuální stav rozpracovanosti studie nemůže být první, byť výrazně negativní, výsledek ekonomického hodnocení podnětem pouze k okamžité redukci navrženého technického i provozního řešení, tak jak bylo prezentováno na pracovních poradách k řešení studii. Aktuální výsledky hodnocení studie musí být v této fázi naopak podnětem k hledání dalších dosud neohodnocených a řádně nepodchycených přínosů navrženého řešení.	Nutné je oboje. Je nutné si uvědomit, že náklady převyšují přínosy o cca 6 mld. Kč!!!		

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
SŽDC SSZ					
1		1. Předložené náklady jednotlivých variant se nám zdají nadhodnocené. Doporučujeme prověřit vstupy do ekonomického hodnocení, časové úspory vyplývající ze zkrácení jízdních dob, prověřit úsporu počtu potřebných souprav umožněné jejich obraty, prověřit počty a náklady na zaměstnance řízení dopravy, uvedené počty výpravčích, operátorů a dispečerů se nám jeví jako nadhodnocené, garantem pro poskytnutí relevantních počtů je OJ CDP Praha.	Všechny údaje jsou ve studii doloženy, můžete je tedy prověřit.	---	
2		2. Zpracovatel navrhuje redukcí navrženého technického řešení. Domníváme se, že pokud by ze zpracovaného EH naopak vyplývalo, jaké navýšení objednávky regionální resp. dálkové osobní dopravy by napomohlo prokázání ekonomické efektivity, vytvoříme určitý prostor pro jednání s oběma objednateli regionální dopravy v otázce zavedení taktové dopravy ve špičce 30 min popřípadě s MD v otázce dopravy dálkové pro zavedení špičkové dopravy s intervalem 60 min. Ze zkušenosti víme, že předložíme-li objednatelům konkrétní čísla jsou schopni s rozšířením objednávky pracovat, což může celému projektu napomoci a není nutné hned na začátku přípravu přistupovat k redukcí technického řešení.	<p>Zpracovatel děkuje za podnět ke zlepšení EH. Ovšem přepravní poptávka v řešeném prostoru je v souladu s dopravní nabídkou. Navýšení rozsahu dopravy by samozřejmě vedlo k navýšení počtu cestujících, ale tento nárůst by nebyl přímo úměrný (zjednodušeně - dvojnásobný počet vlaků nepovede k dvojnásobnému zvýšení počtu cestujících). Je nutné si taky uvědomit, že se zvýšeným počtem vlaků rostou i provozní náklady. Taktéž rozsah dopravy je často možné navýšit i ve variantě BP.</p> <p>Zpracovatel ovšem upozorňuje, že připomínka SŽDC SSZ je v rozporu s připomínkou OPS (O6), která naopak požaduje snížení rozsahu regionální dopravy.</p>	NE	
3		3. Dáváme ke zvážení zahrnout do varianty „bez projektu“ ŽST Pačejov včetně přilehlých úseků. U této akce budeme vzhledem k novým skutečnostem, schopni prokázat EH (i když bude velmi citlivé) a tím napomoci ke snížení nákladů navrhovaných variant. Samozřejmě je nutno uvažovat při tomto kroku s tím, že dojde k redukcí části Benefitů.	K projednání		
4		4. Určitě nedoporučujeme již v rámci zpracování SP snižovat náklady na minimální hodnoty, protože je velmi pravděpodobné, že při zpracování následujících stupňů dokumentací a podrobnějším rozpracování technického řešení budeme velmi limitováni. Na základě výběru konkrétní varianty provést rozbor vycházejícího z cílové dopravní technologie by bylo možné přehodnotit rozsah infrastruktury žst a minimalizovat jejich rozsah.	Souhlasíme. Zpracovatel nenavrhuje snižování jednotkových cen, ale právě omezení rozsahu infrastruktury.	---	
5		5. Je s podivem, že tato železniční trať, která je již ve stávajícím stavu z hlediska veřejné dopravy bezkonkurenční (z Plzně do ČB dojede vlak rychleji než auto) ani po zrychlení nedokáže oslovit větší počet převedené dopravy jenž by prokázalo EH? Tento fakt je nepochybně též důsledkem konzervativní objednávky osobní dopravy. Domníváme se, že by pomohlo doporučení pro navýšení objednávky dopravy viz bod 2.	Že již ve výchozím stavu je vlak rychlejší než automobil, bylo ve studii zdůrazňováno (dle SLDB 60% cestujících na této relaci již nyní vlak využívá). Zrychlení dálkové dopravy povede ke zlepšení dopravní nabídky, která povede k dalšímu převodu cestujících z IAD na železnici.	NE	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
			Variantně se tento nárůst pohybuje mezi 150-250 cestujícími/den. Lze konstatovat, že již víceméně nelze cestující na této relaci odkud „brát“ a všichni z IAD na železnici nepřejdou. Na této dálkové relaci je dopravní nabídka dlouhodobě (i výhledově) v souladu s přepravní poptávkou. Tak jako v připomínce o regionální dopravě navýšení rozsahu dopravy nebude adekvátní vůči přínosům. Opět je nutné brát v potaz navýšení provozních nákladů a možného navýšení rozsahu dopravy i ve variantě BP.		
SŽDC OŘ					
1		Připomínky SBBH Plzeň Z předložené studie proveditelnosti není zřejmý záměr týkající se pozemních objektů (výpravní budovy, železniční zastávky, zastřešení nástupišť, přístřešky pro cestující apod.) - chybí popis řešení této profese v rámci jednotlivých variant. Požadujeme doplnit do "A.1 Technické řešení a dopravní technologie".	Bude doplněno.	ANO	
2		Mimoúrovňové přístupy na nástupiště v neobsazených železničních stanicích a zastávkách požadujeme ve všech variantách navrhovat bez výtahů.	Bude posouzeno individuálně. Řešení s rampami je pro cestující nepohodlné a v některých stanicích i nemožné.	NE	
3		Připomínky SEE Plzeň Trakční vedení v trati daném úseku je z roku 1961 - 1968, proto požadujeme jeho kompletní výměnu z důvodu vyčerpání uvažované životnosti TV (včetně trakčních pod-pěr). Většina pohyblivých kotvení v mechanických děleních je provedena podle již nepoužívaných sestav bez možnosti náhrady původních dílů.	Rozsah výměny TV je ve studii pro jednotlivé varianty popsán zjednodušeně, Varianta bez projektu – staticky narušené stožáry, Varianta A – České Budějovice – Plzeň komplexní výměna, Protivín – Písek ponecháno, Varianta Bp - České Budějovice – Plzeň komplexní výměna, Protivín – Písek dotrolejování, zdvoukolejnění.		
4		Značná část úsekových odpojovačů je pouze s ručním ovládáním. Ve všech úsecích požadujeme kompletní výměnu ovládání úsekových odpojovačů tj. úsekových odpojovačů, kabeláže a ovládacích pultů ÚO a to včetně modernizace POZ.	Je v textu studie uvedeno – výměna všech odpojovačů a motorových pohonů, předpokládá se většina odpojovačů s motorovým pohonem, ovládání je v části silnoproud.		

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
5		Ukolejnění trakčních podpěr je nutno přepracovat, aby vyhovovalo současným platným normám.	Je v textu studie uvedeno – ochrana před nebezpečným dotykem podle platných norem.		
6		Požadujeme, aby pro ovládání trakčního vedení na manipulačních kolejích nebyly použity úsekové odpojovače místního významu (odpojovače se zkratovači).	V rámci studie se schéma napájení a dělení TV neřeší, bude respektováno v dalším stupni dokumentace.	NE	
7		Rekonstrukci TV navrhnout tak, aby nebylo třeba zesilovacího vedení.	Zesilovací vedení je navrženo dle energetických výpočtů pouze v jednokolejných úsecích, je možné ho nahradit použitím sestavy TV s trolejí 150 mm ² Cu a nosným lanem 120 mm ² Cu, nemá vliv na celkové náklady, bude řešeno v dalším stupni po aktualizaci energetických výpočtů.	NE	
8		V žst. Ražice požadujeme ponechat koleje č.101,101A a 102. Koleje slouží jako příjezdové k Opravně trakčního vedení.	Koleje budou zachovány.	ANO	
9		V žst Nepomuk požadujeme na OTV dvě manipulační koleje. (nerušit stávající)	Bude navrženo.	ANO	
10		Společné stanovisko k technologii TNS Veškerá data od EOV, OSV a EZS (zabezpečené objekty ve správě SEE Plzeň) požadujeme připojit na DDTS server na ED Plzeň a České Budějovice dle rozsahu působnosti.	V působnosti elektrodispečera ED České Budějovice je traťový úsek České Budějovice – Střelské Hoštice a v působnosti elektrodispečera ED Plzeň je traťový úsek Plzeň – Horažďovice předměstí.	ANO	
11		Vzhledem k tomu, že studie neobsahuje rekonstrukci zařízení nn, požadujeme do dalšího stupně projektové dokumentace zpracovat nové rozvody nn, EOV a osvětlení v jednotlivých žst.	Bude zpracováno.	ANO	
12		Je nutné dořešit problematiku využití EPZ v žst. Protivín.	Bude projednáno.	ANO	
13		Upozorňujeme, že trakční transformátory v TNS Strakonice byly vyrobeny v roce 1966, proto požadujeme jejich výměnu.	Bude zpracováno.	ANO	
14		Zároveň je nutno řešit rekonstrukci rozvodny R27kV včetně FKZ na TNS Nezvěstice např. výstavba zastřešené kobkové rozvodny.	Bude zpracováno.	ANO	
15		Připomínky SSZT České Budějovice V přípravné dokumentaci je uvedena možnost napájení PZS na trati, vzdálených více než 3 km od stanice, z trakčního vedení. S tímto řešením zcela zásadně nesouhlasíme a požadujeme u všech PZS napájení buď ze stávající přípojky, nebo z	Bude zpracováno. Jedná se o schválený způsob napájení, ale souhlasíme s výhradou, bude preferována přípojka z NN. Bude opraveno na:	ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		nejbližší stanice. Napájení PZS z trakce je použito na trati Rybník – Lipno a přináší nepřetržité provozní komplikace, zejména při výlukové činnosti. Činnost PZS je závislá na napětí v troleji, údržba SSZT musí při jakékoliv napěťové výluce TV řešit, co s PZS, kdy dojde k vyčerpání zdrojů, výpadky přenosového systému, napájeného ze stejných zdrojů jako PZS. Při dlouhodobých výlukách trakčního vedení dochází k vyčerpání baterií a následně k problémům při uvádění zařízení zpět do provozu. Dále nejsou spolehlivé ani napájecí transformátory, umístěné na trakčním vedení. Toto řešení napájení PZS vzhledem k nabytým zkušenostem opravdu do běžného železničního provozu není vhodné!	Tento způsob napájení bude proveden i u přejezdů, které budou vzdálené od SÚ sousední stanice (cca dále než 3 km). V případě, že nebude možné zajistit napájení z přípojky NN, bude provedeno napájení z TV. To bude v případě dvoukolejných úseků provedeno dle směrnice a v případě jednokolejných úseků dle opatření definované SSZT.		
16		Rozhodnutí, zda budovat či nebudovat kolejové obvody na trati, závisí zejména na postupu modernizace železničních vozidel a infrastruktury v celé síti tratí SŽDC. Pokud v době, kdy by mělo dojít k modernizaci trati, bude již systém ETCS značně rozšířen na ostatních tratích a tím i na hnacích vozidlech, je samozřejmě jednodušší již kolejové obvody a národní VZ nevybudovat. Pokud tomu ale tak nebude a ETCS bude stále jen ojedinělou záležitostí, postrádá modernizace smysl, protože všechny vlaky budou bez existence národního VZ a kolejových obvodů nucené jezdit nejvýše rychlostí 100 km/h. Domníváme se, že projekt stavby by měl být řešen alternativně pro obě varianty - s kolejovými obvody a národním VZ i bez KO a pouze s ETCS.	Ano souhlasíme, ale bude ponecháno. Národní implementační plán z 10.2.2015 nařizuje výstavbu ETCS po modernizaci daného úseku trati. V současnosti se připravuje set staveb ETCS, pro zajištění plnění závazků ČR.	NE	
17		Připomínky SSZT Plzeň Při modernizaci trati České Budějovice – Plzeň (za SSZT Plzeň úseku Horažďovice př. – Plzeň-Koterov) musí být provedena náhrada stávajících zabezpečovacích a sdělovacích zařízení novými včetně veškeré kabelizace (mimo ŽST Horažďovice předměstí, kde v současné době probíhá rekonstrukce ŽST) z důvodu nevyhovujících technických parametrů pro budoucí nároky na provozované zařízení a dále z důvodu, že zařízení jsou již na hranici životnosti.	Souhlasím, Horažďovice předměstí je však nutné budovat na výhledové rychlosti. Vzhledem k měnícím se pravidlům, nelze vyloučit i zásah do nich.	---	
18		Připomínky ST České Budějovice Jelikož se výsledky přestavby projeví nejdříve tak za 10 let, mělo by být zkrácení jízdních dob znatelné. To podporuje variantu C. Únosnost spodku na D4 a výhledová rychlost 120 km/h, kde to jen trochu jde, se jeví správná. Studie vyčkává a ponechává jednokolejný úsek Nemanice I až Nemanice II; tam bude nutné akce koordinovat, až se ukáže výsledná varianta připojení 4. koridoru.	Bereme na vědomí.	---	
19		Připomínky ST Plzeň Studie proveditelnosti vychází z určitých předpokladů a zadání, jejichž technické řešení není detailně v tomto stupni řešeno.	---	---	
20		Záměr stavby musí vycházet z předpokladu, že nově navržené parametry tratě je možno dosáhnout pouze za předpokladu splnění všech dotčených předpisů a	---	---	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		norem souvisejících s plánovaným záměrem stavby.			
21		Upozorňujeme na nutnost dodržení všech souvisejících předpisů v místech plánovaného zavedení nových rychlostí a rychlostního profilu V ₁₃₀ .	Bereme na vědomí.	---	
22		V místech změny rychlosti nutno zohlednit stávající stav tratě a dalším stupněm dokumentace potvrdit rozsah úprav železničního spodku a svršku.	Bereme na vědomí.	---	
23		Nesouhlasíme s ponecháním stávajícího železničního svršku ve stávajícím stavu - bude-li v takových místech tratě požadována změna jakéhokoli stávajícího parametru tratě (traťové zatížení, rychlost, změna GPK apod.).	Bereme na vědomí.	---	
24		Železniční stanice Starý Plzenec vyžaduje vzhledem ke stávající konfiguraci a stáří plzeňského zhlaví celkovou rekonstrukci bez ohledu na výslednou variantu.	Stanice je rekonstruována ve všech variantách.		
25		Upozorňujeme, že v úseku tratě Horažďovice - Pačejov na koleji č. 2 bude výhledově zavedeno omezení nejvyšší traťové rychlosti z důvodu stavu železničního svršku.	Bude dále sledováno.		
26		Železniční přejezdy dotčené plánovanou stavbou nutno uvést do legislativně i stavebně správného a vyhovujícího stavu. Stávající stav nutno posoudit dalším stupněm dokumentace.	Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.		
27		Použití betonových záďlažbových panelů uložených na písčitém podsypu není přípustné - řešení nutno upravit.	Bude opraveno.	ANO	
28		Připomínky ST Strakonice Z hlediska výběru příslušné varianty máme pouze jednu zásadní připomínku - ve všech variantách požadujeme zachovat přístup na stávající účelové koleje pro potřeby ST - např. kolej č. 13A v žst. Čičenice.	Přístupy budou zachovány.	ANO	
29		Do přejezdů méně zatížených jsou navrženy záďlažbové panely na pískovém loži. Nám známá konstrukce záďlažbových panelů uložených na dřevěných podkladech (nebo pískovém podsypu) není vhodná a nesouhlasíme s jejím použitím.	Bude opraveno, např. na celopryžové konstrukce, nebo betonové na ocelových nosičích.	ANO	
30		Připomínky ÚE - majetkové oddělení Upozorňujeme na projednávání prodeje pozemků: k.ú. Starý Plzenec - část p.p.č. 256/1 + pod garážemi (prostor před garážemi) žkm 338,760, k.ú. Hluboká n/Vltavou p.p.č. 725, 726, 727, 1922-část v žkm 223,820-223.840, k.ú. Modlešovice 552/2 v žkm 269.650, k.ú. Zdemyslice p.p.č. 638/2 žkm 327.7-327.930.	Bereme na vědomí.	---	
31		Připomínky ÚŘP – odbor technologie Část A.1 – Technické řešení a dopravní technologie Všeobecné připomínky: Vzhledem k faktu, že se jedná o stavbu s horizontem využívání na několik desítek let, podporujeme varianty na co nejširší zdvoukolejnění mezistaničních úseků. Nad	Vysoké náklady na zdvoukolejnění bohužel nejsou vyváženy získanými přínosy.	NE	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		rámec studie požadujeme zvážit a prověřit, vzhledem k rozsahu především osobní dopravy variantu zdvoukolejnění úseku Nemanice II - Hluboká nad Vltavou, která v současné studii není zpracována a která byla nastíněna v územně technické studii z roku 2007.			
32		Rozsah osobní dopravy se může během plánované doby užívání stavby několikrát změnit.	Souhlasíme, ale rozsah osobní dopravy pro účely SP vychází z požadavků jednotlivých objednavatelů. Naopak, je-li daný projekt omezen v IN, je nutné omezit provozní koncept a z něj plynoucí infrastrukturní potřeby na kompromis vůči ekonomickému hodnocení.	--	
33		Ve výhledu týkajícím se rozsahu nákladní dopravy je nutné zohlednit možnost, že bude vládou ČR rozhodnuto o dostavbě JE Temelín, čímž by došlo k navýšení přeprav na této i přilehlých tratích. Kromě toho je nutno zohlednit i krátkodobější přepravy, jako je např. momentální přeprava kontaminovaných zemin na vlečku DIAMO Mydlovary do žst. Dívčice.	Zpracovatel s připomínkou souhlasí, ale je nutné si uvědomit, že výstavba Temelínu a přeprava kontaminovaných zemin bude probíhat i ve stavu Bez projektu. Případné navýšení rozsahu nákladní dopravy v této oblasti z dopravně-technologického hlediska lze realizovat ve všech variantách, tedy i v bezprojektové.	NE	
34		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 vyrovnaní týdenních nerovnoměrností v přepravě. V souvislosti s tím požadujeme zachování předjízdových kolejí pro nákladní dopravu v případech, že nejsou v kolizi s rekonstrukcí kolejí pro osobní dopravu – viz připomínky k ŽST Čičenice, Protivín a Starý Plzenec.	Bude prověřeno.	ANO	
35		K umístění DOZ v trati (body 2.3.1.1., 2.3.3.1. a 2.3.5.1.) si dovoluujeme připomenout dokument Stanovisko OŘ Plzeň k návrhu CDP Praha, č. j. 08405/2013-OŘ PLZ vč. přílohy – nutnost vybudování TZZ do dopravní D3 Netolice.	Bereme na vědomí	---	
36		V úseku Nemanice - České Budějovice by měl být do modelového grafikonu zapracován i model pro trať 220. V některých variantách jsou pro modelový GVD trati 190 využívány současně obě traťové koleje, a např. navrhované křižování osobních vlaků v Nemanicích II v lichou hodinu by znemožňovalo vedení pražských rychlíků v současné poloze, kdy se míjejí v mezistaničním úseku Nemanice - ČB.	Trasy je možné zpracovat. Návrh je a bude koordinován s minimální variantou SP IV. TŽK. Ve střednědobém/dlouhodobém horizontu lze předpokládat úpravy v konceptu IV. TŽK, pokud bude realizován projektový stav úseku Nemanice I – Ševětín.	ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
37		V oblasti řešení zabezpečovacího zařízení není řešena problematika funkcionality VNPN dle technické specifikace.	Toto je nutné projednat, v případě výstavby ETCS je to problém. Na trati nebude zřízen systém TRS.		
38		V dokumentaci se uvažuje v některých mezistaničních úsecích s automatickým hradlem s kódováním (vzhledem k traťové rychlosti). Upozorňujeme, že v současné době není ukončen ověřovací provoz AH s kódováním.	Ano, souhlasím. JE však toto řešení požadováno. Je nutné splnit podmínku, že se bude jednat o zavedené zařízení.		
39		2. Technické řešení; 2.3 Projektové varianty; 2.3.1 Varianta A (A1, A2) 2.3.1.1. Popis návrhu jednotlivých železničních stanic Žst. Zliv (viz. příloha 2.2.3.) V samostatné stavbě mimo studii proveditelnosti se připravuje zřízení indikátoru horkoběžnosti a plochých kol mezi Hlubokou n/V a Zliví, z tohoto důvodu požadujeme ponechání koleje 104 v prodloužení nové koleje č. 4 pro možnost odstavení vlaku v případě kladné indikace. Současná přístupová lávka na ostrovní nástupiště mezi kolejemi 1 a 3 je využívána k bezpečnému přechodu kolejí na nástupiště cestujícími minimálně. V případě výstavby nové lávky s výtahy musí být tato navržena tak, aby bylo znemožněno přecházení kolejí úrovnově, i když zde bude nástupiště výšky 550 mm nad TK, případně doporučujeme zvážit vybudování podchodu místo lávky.	Kolej 104 bude zachována. Zpracovatel pochybuje, že by byl podchod využíván více než nadchod.	ANO ---	
40		Žst. Dívčice (viz. příloha 2.2.4.) V žst. Dívčice je 3. kolej navržena jako kusá, což znemožňuje přímé jízdy vlaků ve směru ČB - Netolice a opačně. Pravidelná osobní doprava zde sice není vedena, přesto jsou zde několikrát ročně zaváděny komerční vlaky v této trase, a zajištění jejich jízdy by bylo v tomto případě velmi složité. Na trati do Netolic jsou vedeny i Mn vlaky, jejichž technologie by byla při tomto zapojení také složitější. Ohledně kolejového zapojení doporučujeme variantu dle příl. 2.3.4., případně dobudování kolejové spojky mezi 1. a 3. staniční kolejí při kolejovém uspořádání dle přílohy 2.2.4.	Zmíněná varianta není preferována a bude upravena.	ANO	
41		Žst. Číčenice (viz. přílohy 2.2.5., 2.3.5.) Pro potřeby nákladní dopravy požadujeme ve všech variantách zachovat dopravní oboustranně napojené koleje v prostoru současných kolejí č. 11 a 13.	Proč?	možná	
42		Žst. Protivín (viz. přílohy 2.2.6., 2.3.6., 2.4.6.) Pro potřeby nákladní dopravy požadujeme ve všech variantách zachovat dopravní oboustranně napojenou kolej v prostoru současné koleje č. 8, v souvislosti s tím doporučujeme změnit konfiguraci číčenického zhlaví tak, aby byla prodloužena užitečná délka současných kolejí č. 10 a 12 do nevyužitého prostoru směrem k současným kolejím č. 14 a 16. V každém případě požadujeme sudou kolejovou skupinu počínaje kolejí č. 6 ponechat v žst. Protivín na ražickém zhlaví průjezdnou	Proč?	možná	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		dle znázornění v návrhovém stavu v příloze 2.2.6., nikoliv zakončenou kusou kolejí přibližně v prostoru současného stavědla 2 dle návrhů v příloze 2.3.6. a 2.4.6.			
43		Žst. Ražice (viz. příloha 2.2.7.) V žst. Ražice požadujeme změnu uspořádání nástupišť. Ve stanici požadujeme minimálně 3 nástupištní hrany pro možnost křižování vlaků na hlavní trati a současném umožnění přestupu na přípojný vlak směr Písek. Navrhujeme vytvořit ostrovní nástupiště mezi koleje 1 a 3, případně podporujeme variantu odsunu staniční koleje 1 a rozmístění nástupišť dle přílohy 2.4.7.	Viz připomínka O6 č. 13.	NE	
44		Žst. Čejetice (viz. Příloha 2.2.8.) Navrhujeme změnu v uspořádání nástupišť v žst. vybudováním ostrovního oboustranného nástupiště mezi kolejí 1. a odsunutou kolejí 2. Vzhledem k místním poměrům (přístup z centra Čejetic k žst. podél výpravní budovy) požadujeme otočení přístupu na nástupiště (ze strany blíže výpravní budově).	Přístup pěších je možný i mezi zahradami a je cca o 200 m kratší než po hlavní silnici.	NE	
45		Žst. Katovice (viz. Příloha 2.2.10.) V žst. Katovice je pouze jedno nástupiště. V tomto řešení se zbavujeme možnosti křižování dvou vlaků osobní přepravy. Požadujeme dobudování druhého vnějšího nástupiště v žst. Katovice u koleje číslo 3 a posun vnějšího nástupiště u koleje číslo 1 tak, aby bylo možné vybudovat přístup k nástupištím z prostoru silničního podjezdu.	Výhledové GVD nepotvrdily potřebu dvou nástupních hran. Bude však ponechána prostorová rezerva pro druhé nástupiště.		
46		Žst. Střelské Hoštice (viz. Příloha 2.2.11.) V žst. Střelské Hoštice je pouze jedno nástupiště. V tomto řešení se zbavujeme možnosti křižování dvou vlaků osobní přepravy. Požadujeme dobudování druhého vnějšího nástupiště v žst. Střelské Hoštice u koleje číslo 3 a posun vnějšího nástupiště u koleje číslo 1 tak, aby bylo možné vybudovat přístup k nástupištím z prostoru železničního přejezdu na Horažďovickém zhlaví.	Výhledové GVD nepotvrdily potřebu dvou nástupních hran. Bude však ponechána prostorová rezerva pro druhé nástupiště.		
47		Žst. Blovice (viz. Příloha 2.2.16.) V žst. Blovice požadujeme změnu uspořádání nástupišť, vybudování ostrovního nástupiště mezi staničními kolejemi číslo 2 a 4 tak, aby ve stanici byly vybudovány 3 nástupištní hrany (křižování vlaků při nepravidelnostech, mimořádnostech v dopravě, pobyt vlaků Plzeňské linky, atd.).	Řešení stanice bude upraveno.	ANO	
48		Požadujeme změnit číslování manipulační koleje - označeny č. 5, 5a – mají být č. 3, 3a (v celé dokumentaci včetně přílohy 2.2.16.)	Řešení stanice bude upraveno.	ANO	
49		Doporučujeme prověřit, zda užitečná délka 510 m u 1. Staniční koleje je dostatečná (proti současnému stavu jde o podstatné zkrácení, v dokumentaci (A.1. Technické řešení a dopravní technologie) je uvedeno, že se na trati předpokládají nákladní vlaky až 740 m)	Užitečná délka 510 m u 1. SK není v rozporu s předpokládanou délkou nákladních vlaků. Podstatné zkrácení je důsledek zdvoukolejnění a užití štíhlých výhybek.	NE	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
50		Žst. Starý Plzenec (viz. Příloha 2.2.18.) Požadujeme ponechat v žst. Starý Plzenec ještě jednu dopravní kolej pro nákladní dopravu v liché skupině (č. 3), zejména pro pobyt nákladního vlaku při přetížení uzlu Plzeň.	Bude navrženo.	ANO	
51		V tabulce 2.15 (Železniční stanice a výhybny, Strakonice – Plzeň-Koterov, Varianta A) je v žst. Starý Plzenec uveden mimoúrovňový přístup na nástupiště, v části 2.3.1.1. (Popis návrhu jednotlivých železničních stanic.) je uveden přístup z železničního přejezdu – požadujeme upřesnit.	Na obě vnější nástupiště je přístup mimoúrovňový z prostoru přilehlé komunikace navazující na železniční přejezd.		
52		2.3.1.2. Popis řešení jednotlivých profesí Zabezpečovací zařízení Všeobecné řešení zabezpečovacího zařízení Předpoklady pro řešení: Nové SZZ v provozu lze uvažovat kromě žst. Strakonice a Plzeň-Koterov (v případě předchozí realizace v rámci staveb uzlu Plzeň) také v ŽST Horažďovice Předměstí.	Souhlasím, Strakonice je však nutné budovat na výhledové rychlosti. Vzhledem k měnícím se pravidlům, nelze vyloučit i zásah do nich.		
53		Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení Doporučení pro realizaci DOZ Vyjma umístění pracovišť pohotovostních výpravčích (v žst. České Budějovice, Strakonice a Plzeň) 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 dopravních zaměstnanců v žst. Číčenice (vazba na provoz radiobloku dle předpisu D4 na trati Číčenice - Volary, obsluha odbočných tratí do Volary + Týna nad Vltavou, obsluha dopravní Záboří u Číčenic, 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).	Je to určitě možné		
54		Připomínky ÚT – TN Obecně Při posouzení variant modernizace se jeví jako smysluplná a opodstatněná pouze varianta C – zdvoukolejnění celé trati, všech úseků. Dokonce se domníváme, že by při obdobné akci mělo dojít ještě k většímu rozsahu úprav trati – srovnání některých oblouků a propadů rychlosti tak, aby byla dosažena alespoň v ucelených úsecích rychlost 160 km/h. Modernizace trati ve 21. století na rychlost 120 km/h je nedostatečná a jen prohloubí zaostávání železnice na tomto rameni. Naopak, v případě vyšších rychlostí a podstatném zkrácení jízdních dob lze na tomto rameni povýšit železnici na bezkonkurenční dopravní prostředek. Je nutné si uvědomit, že	Bereme na vědomí.	---	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		již v současné době je při porovnání železnice – IAD – železnice konkurenceschopná – osobním autem vzdálenost Č. Budějovice – Plzeň při dodržování všech rychlostních limitů nelze v běžném provozu za dvě hodiny ujet.			
55		V projektu zcela chybí zmínka o integraci železnice s ostatními druhy dopravy. V menších sídlech se jedná o zřízení parkoviště pro individuální automobilovou dopravu, ve větších městech pak vazby na MHD a veřejnou autobusovou dopravu. Tyto parkovací plochy budou generovat nové cestující a mohou mít za následek i zvýšení počtu vlaků osobní dopravy od jejich objednatelů – to vše ovlivní na ekonomiku stavby.	Vše je popsáno v kapitole 1.4.3.6. Vazba dopravních systémů na železniční dopravu.		
56		Z dopravně provozního hlediska požadujeme zdvoukolejnění úseku Nemanice I – Nemanice II – Hluboká nad Vltavou – Zliv. Při výlukách dochází ke zpoždování NAD o cca 20 minut jen v intravilánu města Č. Budějovice	Bude prověřeno.	ANO	
57		Zpracovat EH i pro ostatní varianty	Dle dohody se zadavatelem bylo v této fázi studie zpracováno předběžné ekonomické hodnocení jen u vybraných variant. V další fázi bude ekonomické hodnocení rozšířeno.	ANO	
58		Technické řešení a dopravní technologie Na několika místech je uváděna trakční soustava 25 kV, 15 Hz – opravit na 25 kV, 50 Hz Strana 17, tabulka 2.5 – opravit typ SZZ v ŽST Horažďovice předměstí a Pačejov Strana 20, tabulka 2.8 – v úseku Protivín – Putim je nové TZZ 3. kategorie typu AH 88 bez návěštního bodu	Bude opraveno.	ANO	
59		Popis návrhu jednotlivých železničních stanic a traťových úseků Výh. Nemanice II – nesouhlasíme s umístěním nové výhybky do přejezdu P1131 (km 217,931) - Proč je nová výhybka v prodloužené koleji č. 2 navržena na rychlost 100 km/h ?	Bereme na vědomí. Kvůli zkrácení staničních intervalů při pravidelném křížování.	---	
60		Přeložku tratě Protivín/Ražice – Putim navrhnout tak, aby byl odstraněn propad rychlosti ze 100 km/h na 70 km/h v žkm 1,120 – 1,897 (výkres CB-P_B.2.3)	Tato varianta pravděpodobně nebude dále sledována.	NE	
61		Ve variantě A požadujeme provést rekonstrukci zastávek (výška nástupiště 550 mm, redukce délky nástupiště, osvětlení, přístřešek)	Bude doplněno.	ANO	
62		Připomínky ÚT – V-OPS Obecně Z hlediska povinností provozovatele dráhy a správce koleje a drážních zařízení jsou při respektování zásadních a technických připomínek akceptovatelné všechny navržené varianty. Při použití logického úsudku a zahrnutí širších souvislostí se nejvhodnější variantou jeví varianta B (samozřejmě i C), včetně vybudování	Bereme na vědomí.	---	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		dvoukolejně trati České Budějovice – Zliv, Nepomuk – Plzeň a koncepčního vyřešení zapojení města Písek. V této souvislosti je na místě ještě podotknout, že zkrácení jízdní doby České Budějovice – Plzeň k 90 min je velice konkurenceschopné v tomto úseku ke všem ostatním druhům pozemní dopravy (včetně IAD) a je při mimořádnostech i životaschopné jako náhradní objízdná trasa spojení Praha – České Budějovice.			
63		Proč GVD neuvažuje s expresním spojením Plzeň – České Budějovice.	Expresní spojení není uvažováno ani ze strany MD (v „Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy“ se uvádí pouze linky R11 a R26), které je objednatelem dálkové dopravy. Rozsah rychlíkových spojů v řešeném prostoru byl potvrzen MD. Těmito podklady se zpracovatel řídil. Ex při současné existenci R, jakožto řešení parciálních přepravních vztahů, lze zdůvodnit pouze tehdy, pokud by je přepravně plnil samotný vztah ČB a Plzně, popřípadě Strakonice (dle zastavovací politiky) – tomu však nic nenásvědčuje.	NE	
64		A.1. Ve všech variantách je v odstavci Řešení mezistaničních úseků uvedena zavádějící formulace ohledně zvyšování traťové rychlosti dochází pouze úpravou parametrů GPK, využitím jejich mezních až limitních hodnot a navržením rychlostního profilu pro nedostatek převýšení do 130 mm a 150 mm a pro vozidla s naklápěcí skříní. Ve všech těchto úsecích je nutné počítat s komplexní rekonstrukcí trati.	Ke zvyšování rychlosti dochází právě až po obnově tratě. Text bude doplněn.	ANO	
65		A.1.; 2.3.3 Varianta B V řešených železničních stanicích požadujeme navrhnout komplexní rekonstrukci všech dopravních kolejí.	Bude prověřeno.	ANO	
66		Přejezdy – křížení dráhy se silnicemi I. třídy a s vybranými silnicemi II. třídy (s vysokým dopravním momentem) požadujeme řešit mimoúrovňově.	Návrh byl proveden dle dopravních momentů. Neexistuje konkrétní hodnota dopravního momentu pro rozhodnutí o mimoúrovňovém křížení. Je možno znovu projednat v širší pracovní skupině.		
67		A.1.; přílohy 2.2.14. Žst. Nepomuk Posoudit nutnost zřízení nástupištní hrany u koleje č. 6. (Případně zrušit.)		ANO	
68		A.1.; přílohy 2.2.16. Žst. Blovice	Řešení stanice bude upraveno.	ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		Změnit řešení kolejí č. 5 a 5a, včetně vlečky „Cihelna Blovice“ tak, aby nebyla použita výhybka č. 5 jako křižovatková.			
69		V průběhu další přípravy uvažovat a projednávat možnost zrušení vlečky „Cihelna Blovice“.	Rušení vlečky není předmětem této studie. Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.	NE	
70		A.1.; přílohy 2.2.18. Žst. Starý Plzenec Doplnit dopravní kolej č. 3 v zrcadlové podobě koleje č. 4 (se začátkem odbočení za přejezdem).	Bude navrženo.	ANO	
71		A.2.; 3 Závěr Posuzování a projednávání této studie pojmout poněkud velkoryseji. V podstatě se jedná o koridorovou stavbu evropského (středoevropského) významu.	Význam tratě je bohužel maximálně meziregionální.	NE	
72		Připomínky SŽDC - SŽE Plzeň CBE V dokumentaci stavby "Modernizace trati České Budějovice - Plzeň" požadujeme doplnit: Všechny nově vzniklé a upravované elektrické přípojky pro napájení traťového zařízení z místního rozvodu NN, nebo trakčního vedení budou upraveny pro montáž elektroměru schváleného typu SŽE Hradec Králové.	Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace.		
73		Připomínky TÚDC Praha K studii proveditelnosti výše zmiňované stavby včetně doplnění souboru A.2 o str. 58-66 nemá ČD-T, SKS CBE ani SKS PLZ připomínky. Upozorňuji na komunikační vedení a zařízení v majetku SŽDC,s.o.-TÚDC a ČD-T,a.s. v celém úseku trati Nemanice I-Horažďovice předm. dále v kompetenci ČD-T, SKS PLZ.	Bereme na vědomí.	---	
74		<u>Vyjádření ČD-Telematika a.s., odbor Výstavba skupina Plzeň:</u> Studie proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“ řeší ve všech variantách typizované vybavení trati sděl. zařízením, včetně nové kabelizace (optické i metalické). K současnému návrhu nemá ČD-Telematika a.s. připomínek. Konkrétní požadavky na doplnění sděl. zař. a technologií bude možné posoudit po zrealizovaných stavbách, které mají připravované modernizaci trati předcházet. Dokumentaci požadujeme předložit k vyjádření i v dalších stupních, rovněž pak zajištění účasti našich informovaných zástupců na jednáních.	Bereme na vědomí.	---	
POVED					
1		Stanovisko ke studii proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň vám zašle KÚ PK - Odbor dopravy a silničního hospodářství jako naše společné stanovisko.	Bereme na vědomí.	---	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
PK					
1		Předložená studie proveditelnosti vymezuje širší řešené území poblíž tratě, přičemž na území Jihočeského kraje se zaměřuje též na oblast města Písek. Na území Plzeňského kraje doporučujeme blíže se zaměřit na město Sušice. Toto město je sice již vzdálenější od řešené trati, ale je v osobní dopravě na trati 190 významným zdrojem cestujících. Důkazem je například fakt, že traťový úsek Sušice – Horažďovice předměstí je jedním z nejvytíženějších na území Plzeňského kraje v kategorii regionální drah. Domníváme se, že město Sušice má tak pro trať 190 obdobný význam jako město Písek, byť je od její trasy o něco dále vzdáleno.	Bereme na vědomí, ale je mimo oblast zadání.	projednání	
2		Za nedostatečné považujeme projektované délky nástupních hran. Ty jsou stanoveny na území Plzeňského kraje v základní délce na 120 m, což odpovídá například dvěma dvoudílným jednotkám RegioPanter. Jejich kapacita sedících cestujících je do 300 cestujících, což s přihlédnutím na potenciální nárůst cestujících v regionální dopravě je spíše málo. Ideální kapacitu z tohoto hlediska nabízí například souprava složená z jedné dvoudílné a z jedné třídílné jednotky RegioPanter (přes 350 míst k sezení), jejíž délka činí dle našich informací zhruba krátce přes 130 m. V případě provozu klasických souprav toto odpovídá 5 vozům, což je též dostačující. Proto bychom požádali na území Plzeňského kraje o prodloužení nástupišť na minimální délku 135 až 140 m. V úseku Plzeň – Nepomuk toto považujeme za klíčové a nutné, v úseku Nepomuk (mimo) – Horažďovice předměstí se nebráníme diskuzi, ale i zde to považujeme za vhodné (i přesto, že například žst. Pačejov byla již dříve vyprojektována s kratší délkou nástupišť, se kterou jsme však od počátku nesouhlasili).	V úseku Plzeň – Nepomuk může být zapracováno. V úseku Nepomuk – Horažďovice př. je rozhodnutí na straně zadavatele (s ohledem na přípravu staveb Horažďovice př. a Pačejov).		
3		Dále bychom měli drobné připomínky k některým datům ve studii proveditelnosti. Na straně 18 souboru PDF přílohy A.1 je uveden v žst. Pačejov a žst. Horažďovice předměstí mimoúrovňový přístup na nástupiště. Pakliže se jedná o současný stav – pokud zásadně nepokročila rekonstrukce žst. Horažďovice předměstí – přístup by měl být stále úrovněvý, byť stanicemi prochází trať o dvou traťových kolejích. Na straně 55 pak nejsou v souladu roky vložení pražců a kolejnic na modernizovanou trať, což je zřejmě chyba, jinak to nepovažujeme za logické.	Jedná se o popis výchozího stavu, tj. žst. Horažďovice př. po rekonstrukci s mimoúrovňovým přístupem. Popis žst. Pačejov bude uveden do souladu.	NE ANO	
4		Starý Plzenec – nástupiště jsou nově vysunuta do oblasti začátku větvení se plzeňského zhlaví, což se nám nejeví z hlediska regionální dopravy jako problematické. Za potenciální problém považujeme vyprojektování pouze jediné předjízdny koleje, což může do určité míry snižovat v některých případech propustnost trati (zejména při mimořádnostech, dopravních špičkách apod.). Doporučujeme toto přehodnotit vzhledem k relativně vysokému plánovanému rozsahu regionální a dálkové dopravy a stanici vyprojektovat mírně velkoryseji. Na druhou stranu zde v navrženém stavu dochází ke zlepšení směrové geometrie staničních kolejí, takže oba aspekty je nutné vyvážit,	Druhá předjízdna kolej bude navržena.	ANO	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
5		Nezvěstice – zde je kolejové řešení dostačující, ale pro možnost zachování plného využití předjízdňných kolejí pro trať 190 doporučujeme pro trať 175 vybudovat krátké nástupiště (50 m) u kusé koleje 8,	Pravidelné využití koleje č. 6 se pro vlaky tratě 190 nepředpokládá. V případě mimořádností je možné kolej č. 6 uvolnit přestavením vlaku tratě 175 z koleje č. 6 na manipulační kolej č. 4.	NE	
6		Blovice – zde naopak považujeme kolejové řešení za nedostačující. V této železniční stanici by mohly být potenciálně ukončovány vybrané vlaky ze směru Plzeň, v současnosti jsou zde ukončovány spoje Plzeňské linky (Kozolupy – Blovice), a kromě toho by zde dle našeho názoru měla být možnost komfortního předjíždění vlaků. Z tohoto důvodu by zde měly být plně funkční dvě předjízdňné koleje (pro každou traťovou kolej jedna) a odpovídající počet nástupišť (ve studii proveditelnosti jsou navrženy pouze dvě nástupní hrany, ideální by bylo realizovat minimálně tři – v případě delší blokáce jedné hrany odstavenou soupravou apod.),	Řešení stanice bude upraveno.	ANO	
7		Ždírec u Plzně – vlivem zdvojkolejení ztrácí železniční stanice smysl a je transformována pouze na zastávku. Proti tomu nemáme námitek, Nepomuk – kolejové řešení stanice a počet nástupišť shledáváme jako dostačující, Pačejov – řešení vnímáme jako minimalistické, nicméně s ohledem na objem osobní dopravy jako akceptovatelné	Konstatování.		
8		Rádi bychom se též vyjádřili k jednotlivým návrhovým grafikonům. Obecně bychom nejdříve shrnuli naše požadavky: <ul style="list-style-type: none"> pro regionální dopravu je klíčový uzel kolem minuty X:30 v žst. Nezvěstice (vazba směr Příkosice, BUS směr Spálené Poříčí), výhledově sledujeme směřování do uzlu Plzeň na minuty X:15/X:45 – tyto požadavky jsou při dosažení určitých jízdních dob v souladu a nedochází k jejich vzájemnému narušení, pro konkurenceschopnost regionální dopravy je klíčový interval 30 minut v příměstském úseku u Plzně, a to s minimalizací vlivu předjíždění dálkovou dopravou, minimálně v přepravních špičkách považujeme za důležité v úseku Plzeň – Horažďovice předměstí (–Strakonice/Sušice) proklat dálkové dopravy vlaky kategorie Sp na výsledný interval asi 60 minut. Sp vlaky dále zastaví v žst. Blovice, příp. žst. Nezvěstice. Na základě finančních možností objednatele by pak mohly více zastavovat i v úseku Nepomuk – Horažďovice předměstí, ale to v současné době není možné jednoduše předpovídat 	<ul style="list-style-type: none"> není připomínka k předjíždění dochází u 1 páru vlaků za špičkovou dvouhodinu, což nevnímáme jako silné snížení konkurenceschopnosti regionální dopravy s vlaky Sp není uvažováno pouze ve variantě Bez projektu, kde je od nich upuštěno z kapacitních důvodů 	-- -- --	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
9		<p>Výše zmíněné segmenty regionální dopravy jsou v návrhových grafikonech respektovány, přesto však vnímáme určité problémy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • varianta BP (bez projektu): zde chybí jak Sp vlaky, tak pravidelný interval vlaků kategorie Os. Variantu považujeme za zcela nevhodnou, nesouhlasíme s tím, aby vlaky jezdily ve svazku a v nepravidelných intervalech. Navržený GVD je z těchto důvodů pro objednatele regionální dopravy neakceptovatelný. • varianty A a B: zde je realizován pravidelný interval vlaků Os, vlaky kategorie Sp jsou relativně v prokladu s dálkovou dopravou, ale jistě lze dosáhnout prokladu ve větší míře optimálního. Předjíždění vlaků kategorie Os vlaky kategorie R je realizováno jízdou vlaku kategorie R v nesprávném směru a s vysokými nároky na přesnost dosahování žst. Nezvěstice všemi vlaky, kde dochází k potkávání dvou vlaků kategorie Os a jednoho vlaku kategorie R. V případě mírného zpoždění vlaku kategorie R se obáváme přenosu zpoždění na regionální dopravu a potenciálního vzniku nestability systému. V případě zahuštění dálkové dopravy na interval 60 minut nebude takto navržený systém fungovat, což též považujeme za značnou slabinu pro dlouhodobý výhled, • varianty C: tyto varianty grafikonu shledáváme jako nevhodné, jelikož v příměstském úseku narušuje dálková doprava pravidelný interval 30 minut příměstské dopravy. Grafikon v takové podobě nemůžeme akceptovat, nepravidelnost intervalů na příměstské trati nechceme do GVD vnášet. 	<ul style="list-style-type: none"> • vlaky Sp zde nejsou vedeny z kapacitních důvodů. Z důvodu rozsahu jednokolejnosti a delších dob obsazení mezistaničních úseků jednotlivými vlaky je přistoupeno ke svazkování, aby byl nabídnut i vyšší rozsah dopravy během špičky, oproti současnému stavu (od 6 do 8 ráno jedou 4 vlaky Os do Plzně a až před 8. hodinou 1 z Plzně). • rizik z aktuálně doloženého provozního konceptu založeného na křížování R v Horažďovicích a ze všech omezujících konstrukčních podmínek dálkové a regionální vozby plynoucí situace v oblasti Nezvěstic si je zpracovatel vědom a potvrzuje, že v případě určitého zpoždění dálkového vlaku bude zřejmě odpovídajícím způsobem v řádu jednotek minut ovlivněna vozba regionální; nicméně pokud nebude v Plzni narušena výhledová těsná přípojná vazba na zpoždění Os, zřejmě nelze hovořit o výrazné nestabilitě systému. Konstrukce R11 bude předmětem projednání připomínek a bude dokladována alternativa s křížováním ve Strakonících, která má pozitiva vůči přípojným vazbám v úseku Horažďovice – Plzeň, avšak na druhé straně negativa k přípojným vazbám např. v Protivíně s ovlivněním zřejmě celého provozního konceptu trati č. 200 atd. • Interval 60' v R byl přepravní prognózou prověřován a byl pro dopracování dopravně-technologického návrhu i ve 		

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
			<p>výhledu označen za neopodstatněný (přepravně i z pohledu provozních nákladů – náležitosti na špičkový proklad); je však zajisté pravdou, že mělo-li by na 60' dojít, konstrukce dokládaného modelu v Nezvěsticích není možná a šlo by k úpravě – např. na model s křížováním R ve Strakoniciích se všemi dopady.</p> <ul style="list-style-type: none"> dálková doprava narušuje pravidelnost intervalu u 1 páru vlaků za špičkovou dvouhodinu (rozdíl 3 min ve směru do Plzně, 5 min v opačném). Opět k tomu dochází kvůli eliminaci zastavení z dopravních důvodů v Katovicích a přesunu křížování vlaků R do Horažďovic předměstí. 		
10		Společně s vyjádřením proto zasiláme možnou podobu návrhu grafikonu pro dlouhodobý horizont – grafikon je do určité míry nadčasový, ale v regionální dopravě respektuje požadované uzly, v dálkové dopravě je velkorysejší (až interval 60 minut), nicméně část vlaků R lze jednoduše transformovat na vlaky kategorie Sp s více zastaveními. Krátké Os do Blovic lze ukončovat i v Nepomuku, ale variantně by mělo být možné obojí. Na rozdíl od studie proveditelnosti však zachovává časové polohy R v Horažďovicích předměstí a v úseku Příkosice – Nezvěstice předpokládá 1 až 2 minuty zkrácení jízdních dob u vlaků kategorie Os v každém směru oproti současnému stavu. Grafikon je však především ukázkou, že trasy vlaků kategorie R a Os by za určitých podmínek mělo být možné konstruovat bez předjíždění.	Není připomínka. Přesun křížování do Horažďovic je z důvodu jednak krácení jízdních dob, jednak z eliminace zastavování v Katovicích pouze z dopravních důvodů.	--	
11		Dále je ke grafikonům nutné konstatovat, že v Nepomuku nemůžeme akceptovat nepřipoje mezi vlaky R/Sp a Os pro cesty v relaci Plzeň – Blatná a zpět. Trať 191 je primárně vázána na vlaky kategorie R směr Plzeň. Dalším bodem jsou v GVD navržené přestupní doby na vedlejší tratě, které považujeme za příliš krátké.	Není připomínka. Vazba Plzeň – Blatná je zajištěna každé 2 hodiny přestupem na/z vlaku Sp (min. 4 min). Opět rozvázání přestupu s R je dán přesunem křížování. V tomto ohledu by byl příznivější alternativní návrh v konstrukční poloze R11, který bude dokladován, který však má svá jistá negativa především v jihočeském úseku trati.	--	

Číslo	Část	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
12		Nevýhodou tratě 190 je právě její určitá odlehlost od větších sídel (Vodňany, Písek, Sušice) a řešení kvalitní návazné dopravy do těchto významných sídel by proto mělo dle našeho názoru být součástí studie proveditelnosti. Pokud nejsou ze strany SŽDC akceptovatelné k prověření varianty vybudování spojky mezi tratěmi 185 a 190 pro přímou jízdu vlaků Plzeň – Sušice bez úvratě či prověření možnosti využití vlečkového systému v městě Sušice pro osobní dopravu přímo do centra města, doporučujeme studijně prověřit alespoň variantu elektrizace úseku Horažďovice předměstí – Sušice pro možnost přímého vedení linky Plzeň – Sušice.	Mimo zadání.	projednání	
13		Na závěr bychom si Vás dovolili informovat, že Plzeňský kraj zveřejnil Aktualizovaný Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 – 2016 http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/aktualizovany-plan-dopravni-obslužnosti-plzenskeho-kraje-na-lea-2012-2016 . Aktualizace je věnována velkou částí železniční dopravě. Pro přípravu infrastrukturních studií je zajímavá kromě textové části hlavně příloha č. 9 pasporty tratí, kde je možné najít záměry Plzeňského kraje pro jednotlivé tratě či orientační počty cestujících pro vybrané úseky tratí v jeho územní působnosti.	Bereme na vědomí.	---	
JČK, JIKORD					
		Po prostudování studie proveditelnosti včetně doplňujících ekonomických hodnocení pro varianty A, Ap sdělujeme, že v rámci dalšího jednání preferujeme variantu Bp. Tato varianta umožňuje z provozně-technologického hlediska vhodné zajištění přípojných vazeb a dále realizaci samostatného segmentu spěšných vlaků na rameni České Budějovice – Písek město bez určitých omezení. Výhledově je právě tento segment perspektivní a umožnil by nám významně omezit autobusovou dopravu v závazku veřejné služby mezi oběma městy za předpokladu zavedení integrovaného dopravního systému, jehož realizace se připravuje v jádrové oblasti Českobudějovicka počínaje r. 2016 s perspektivou rozšíření do okresních měst.	Bereme na vědomí.	---	
MD ČR					
1		V dokumentu A.2 Převážná analýza a ekonomické hodnocení je v kapitole 1.4.3.5 Rozsah dopravy nesprávně uveden rozsah zastavování linky dálkové dopravy R26. Dlouhodobá zastavovací koncepce linky nezahrnuje obsluhu stanice Hluboká nad Vltavou.	Bude opraveno.	ANO	
2		V kapitole ekonomického hodnocení není uvedena úspora nasazených vozidel dálkové dopravy plynoucí z prodloužení obrátové doby linky R11 v Plzni. Úspory lze dosáhnout jak v případě rozlomení linky, tak i se stávajícím konceptem.	Vyjádření provozních nákladů ve vhod zahrnuje obecně všechny náklady na provoz dané linky. Případná změna nákladů (např. na strojvedoucí) vyplývá z organizace provozu dopravce (např. vytížení zaměstnanců) a závisí na mnoha faktorech. Jakoukoli změnu	NE	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
			provozních nákladů tak nelze spolehlivě prokázat a vyčíslit.		
3		Modelové GVD navrhuji v projektových variantách posun křižovacího místa linky R11 do stanice Horažďovice předměstí. Tato varianta byla v podkladovém materiálu objednatele uvedena jako nejméně vhodná. Očekáváme proto komentář, jaký bude mít tato změna dopad nejen do tras osobních vlaků na trati 190, ale také do regionální dopravní obsluhy na trati 185 do Sušice a Klatov a na trati 198 do Vimperka a Volar. Jde především o dopad do provozních konceptů na přípojných tratích. Zlepšení přestupních vazeb v osách Č. Budějovice – Horažďovice – Sušice a Plzeň – Horažďovice – Sušice je na úkor analogických vazeb na trati 198.	Komentář bude doplněn.	ANO	
4		Zkrácením cestovní doby a posunem křižovacího místa do Horažďovic předměstí v těchto variantách je rozvolněn uzel Plzeň, který tak dává více než dostatečný prostor pro obrat soupravy a výrazně prodlužuje přestupní doby. Opačná situace panuje v Českých Budějovicích, kde je nadále zachován ostrý uzel a obrátový čas je velmi krátký, až nedostatečný. Byla projektantem posouzena opačná varianta, resp. varianta, kdy je uzel Plzeň rozšířen jen na nutný čas pro obrat soupravy a zlepšena situace v uzlu České Budějovice? Jak tato úprava mění požadavky na infrastrukturní opatření a jaký má dopad do tras regionální dopravy? Z pohledu objednatele je klíčové umožnit budoucí rozlomení linky R11 - možnost krátkého obratu a následná úspora vlakové soupravy jsou k tomu nutným předpokladem.	V doložených GVD je ve vyšších variantách rozvolňován i uzel v ČB. Bylo uvažováno se zachováním současné podoby ramene linky. Při přesunu křižování linky R11 do Strakonic, může dojít k rozvolnění uzlu v Budějovicích, ale v Plzni zase ke snížení obrátového času. Délky těchto dob jsou odvislé od jednotlivých variant. Varianty s přesunem křižování do Strakonic a s tím souvisejících dopadů je v současnosti zpracovatelem prověřována. Změny infrastruktury a dopady budou teprve analyzovány dle navrženého konceptu.	--	
5		Požadujeme prověřit nezbytnost realizovat protihluková opatření způsobem PHS o výšce 2 - 3 m a v délce přibližně 28 km.	Bude prověřeno.	ANO	
6		Textová část A1, str. 12: „Trať je plně elektrizovaná střídavou trakční soustavou 25 kV 15 Hz“ Trať je elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz – pravděpodobně se jedná o překlep, požadujeme opravit. Tentýž překlep se opakovaně vyskytuje v dalších částech studie.	Bude opraveno.	ANO	
7		Současné dílčí odevzdání neprokázalo z hlediska ekonomické i finanční analýzy, že předložené varianty řešení jsou nad požadovanou hranicí efektivity. V současném stavu studie ještě není dopracována do výsledné podoby, zejména s ohledem na neúplnost ekonomického hodnocení jednotlivých variant modernizace. K dispozici tak jsou prozatím výsledky pro varianty A, Ap, B a Bp, které ani v jednom z případů nevykazují požadovanou ekonomickou efektivitu. V současném odevzdání není dopracováno ekonomické hodnocení pro varianty C a Cp, které mají nejvyšší investiční náklady, ale zároveň poskytují nejrozsáhlejší přínosy plynoucí z	Bereme na vědomí.	---	

Číslo	Část	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	Zpracováno (DATUM)
		modernizace železniční infrastruktury.			
8		<p>Za současného stavu rozpracovanosti se Ministerstvo dopravy ztotožňuje s doporučením zpracovatele ve smyslu snahy o nalezení takové varianty modernizace, která bude úspornější, ale zároveň zachová nejvyšší možný rozsah přínosů. Z pohledu Ministerstva dopravy je žádoucí, aby v rámci dalšího zpracovávání studie proveditelnosti bylo co nejdříve nalezeno řešení, které bude provozně vyhovující a ekonomicky efektivní, neboť trať je součástí sítě TEN-T. Může se jednat i o variantu, která doporučí vhodnou kombinaci návrhových a bezprojektových variant v jednotlivých úsecích řešené trati. K takovému řešení požadujeme předložit v rámci dokladů stanovisko odboru přípravy jízdního řádu, odboru základního řízení provozu a odboru operativního řízení a výluk SŽDC, s. o. s cílem zajištění úprav železniční infrastruktury v návaznosti na příslušnou dopravní technologii a v závislosti na požadavcích příslušných odborných složek provozovatele dráhy.</p>	<p>Vzhledem ke struktuře přínosů (varianta Bp), jejichž 60% tvoří úspora PN infrastruktury, zpracovatel nedoporučuje sledovat varianty, které ponechávají některé úseky ve stavu „Bez projektu“. Na výsledcích varianty A, resp. Ap, je patrné, že ani ponechání velké části traťových úseků ve stavu „Bez projektu“ nevedlo k výraznému zlepšení výsledků ekonomického hodnocení.</p>	---	