

NÁZEV AKCE: SP trati Kralupy n/Vlt – Neratovice – Dřísy

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: projednání připomínek k 2. dílčímu plnění

DATUM: 8. září 2021, 9:00 – 12:00

MÍSTO: Videokonferenčně (MS TEAMS)

ÚČASTNÍCI: Dle prezenční listiny

ZAZNAMENAL(A): Ing. Tomáš Němec

Přílohy: Vypořádání připomínek k 2.DO

Náplní jednání bylo především projednání připomínek k 2. dílčímu plnění SP trati Kralupy n/Vlt – Neratovice – Dřísy.

Na jednání bylo dohodnuto následující:

MD ČR

- *Souhlasí s vypořádáním*

SŽ O6

- *Souhlasí s vypořádáním*

SŽ O11

- *Souhlasí s vypořádáním, problematika kapacity úseku Neratovice – Všetaty/Dřísy bude dále řešena na separátním jednání*

SŽ O13

- *Nezaslal připomínky*

SŽ O14

- *Souhlasí s vypořádáním*

SŽ O23

- *Souhlasí s vypořádáním*

SŽ O24

- *Souhlasí s vypořádáním*

SŽ OŘ Praha

- *Bude zasláno dodatečně*

IDSK

- *Souhlasí s vypořádáním*



ROPID

- Souhlasí s vypořádáním

ŽESNAD.cz

- Souhlasí s vypořádáním

Tento záznam byl vyhotoven během uvedeného jednání a na konci jednání byl odsouhlasen všemi přítomnými (viz prezenční listina).



SP trati Kralupy n/Vlt. – Neratovice – Dřísy

8.9.2021 Projednání připomínek k 2. DP

Jméno a příjmení	Firma, organizace	Email	Telefon	Zaškrtnutím tohoto pole vyjadřujete svoji přítomnost na videokonferenčním jednání
Zdeněk Melzer	SUDOP PRAHA a.s.	zdenek.melzer@sudop.cz	605229132	Potvrzení mé účasti na jednání
Norbert Mondek	SUDOP Praha a.s.	norbert.mondek@sudop.cz	+420 735 193 197	Potvrzení mé účasti na jednání
Luděk Minář	MD ČR O130	ludek.minar@mdcr.cz	606658864	Potvrzení mé účasti na jednání
Martin Hýbl	IDSK	hybl.martin@idsk.cz	725 741 618	Potvrzení mé účasti na jednání
Markéta Rožníková	SUDOP Praha a.s.	marketa.roznikova@sudop.cz	739093277	Potvrzení mé účasti na jednání
Pavel Konopásek	Správa železnice, GŘ O6	konopasek@spravazeleznice.cz	602 289 077	Potvrzení mé účasti na jednání
David Fuksa	Správa železnic (O6)	fuksa@spravazeleznice.cz	+420 725 919 470	Potvrzení mé účasti na jednání
Radim Klusáček	Správa železnic, O6	klusacek@spravazeleznice.cz	725359820	Potvrzení mé účasti na jednání
Michal Kliský	MD, O910	michal.klisky@mdcr.cz	607 078 557	Potvrzení mé účasti na jednání
Lumír Rubek	Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury	lumir.rubek@mdcr.cz	724 757 585	Potvrzení mé účasti na jednání
Vítězslav Vacula	ROPID	vacula.vitezslav@ropid.cz	234704520	Potvrzení mé účasti na jednání
Miroslav Valenta	ROPID	valenta.miroslav@ropid.cz	720947869	Potvrzení mé účasti na jednání
Pavel Kryže	Správa železnic, GŘ O11	kryze@spravazeleznice.cz	972 741 580	Potvrzení mé účasti na jednání
Radek Čechal	OŘ Praha, PO Kolín	cechal@spravazeleznice.cz	724 389 162	Potvrzení mé účasti na jednání
Silvie Smetanová	OŘ Praha, SSZT Praha východ	Smetanova@spravazeleznice.cz	727827190	Potvrzení mé účasti na jednání
Tomáš Beran	Správa železnic, O6	Beran@spravazeleznice.cz		Potvrzení mé účasti na jednání
Jan Dvořák	Správa železnic	DvorakJan@spravazeleznice.cz		Potvrzení mé účasti na jednání
Vojtěch Jelínek	Správa železnic, GŘ, O14/1 (OZT)	Jelinek@spravazeleznice.cz	725 501 661	Potvrzení mé účasti na jednání
Andrea Plíšková	SUDOP PRAHA a.s.	andrea.pliskova@sudop.cz	605229124	Potvrzení mé účasti na jednání
Jan Louženský	Správa železnic, GŘ O11	louzensky@spravazeleznice.cz	602435699	Potvrzení mé účasti na jednání
Pavel Říha	SŽ GŘ O11	riha@spravazeleznice.cz	602 762 249	Potvrzení mé účasti na jednání
Daniel Gaudl	Orlen Unipetrol Doprava	Daniel.Gaudl@unipetrol.cz	736508384	Potvrzení mé účasti na jednání
Jan Blecha	SŽ, OŘ Praha, PO Kralupy nad Vltavou	blehaj@spravazeleznice.cz	725791295	Potvrzení mé účasti na jednání
Milan Zedník	Správa železnic, státní organizace; Odbor	zednikm@spravazeleznice.cz	601 102 272	Potvrzení mé účasti na jednání
Arnošt Dudek	Správa železnic, státní organizace, O14	dudek@spravazeleznice.cz		Potvrzení mé účasti na jednání
Radek Horyna	SŽ, GŘ O23	horynar@spravazeleznice.cz		Potvrzení mé účasti na jednání
Tomáš Hartman	Správa železnic GŘ O13	hartman@spravazeleznice.cz	607007972	Potvrzení mé účasti na jednání
Matěj Mareš	SUDOP PRAHA a.s.	matej.mares@sudop.cz	731648798	Potvrzení mé účasti na jednání
Jaroslav Tyle	ŽESNAD.CZ	office@zesnad.cz	602590462	Potvrzení mé účasti na jednání
Jan František Sedláček	GŘ SŽ O14	SedlacekJ@spravazeleznice.cz		Potvrzení mé účasti na jednání
Pavel Houda	ČD Cargo a.s., PJ Praha - (ŽESNAD)	pavel.houda@cdcargo.cz	725721430	Potvrzení mé účasti na jednání
Daniel Pilát	SŽ O26	pilatd@spravazeleznice.cz	731100335	Potvrzení mé účasti na jednání
Roman HOUDEK	SŽ, OŘ Praha, ŘP	HoudekR@spravazeleznice.cz	+420 720 961 354	Potvrzení mé účasti na jednání
Tomáš Němec	SUDOP Praha a.s.	tomas.nemec@sudop.cz	605229135	Potvrzení mé účasti na jednání

Studie proveditelnosti tratí Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021					
Připomínkový				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
1	SŽ, GŘ O6	B.3.1	Údaje v tabulkách 2.6 a 2.7 pro varianty V1/V2 neodpovídají údajům v CBA tabulkách.	Bude opraveno.	Ano
2	SŽ, GŘ O6	B.3.1	Text v kapitole 2.4 a údaje v tabulce 2.8 pro osobní dopravu neodpovídají údajům v CBA tabulkách.	Bude opraveno.	Ano
3	SŽ, GŘ O6	B.3.1	Údaje v tabulkách 2.10, 2.11., 2.12 neodpovídají údajům v CBA tabulkách.	Bude opraveno.	Ano
4	SŽ, GŘ O6	B.2.1	Do kapitoly 4.3.3 doporučujeme uvést, že nová TNS Neratovice bude koncipována jako dvojité (údržba nebo výpadek jednoho transformátoru neovlivní funkčnost druhého).	bude doplněno, nicméně předpokládáme návrh konkrétního řešení TNS v navazujících stupních dokumentace	Ano
5	SŽ, GŘ O6	B.2.2	V úvodním textu kapitoly 3.2 je uvedené, že „...varianta bez projektu není vhodná pro provoz (dlouhých) nákladních vlaků nadregionálního významu.“ Doporučujeme zdůraznit, že hlavním důvodem je absence elektrizace ve stávající trase a nedostupnost trasy pro rozhodné relace bez úvratě. Je zde rovněž uvedeno 40 vlaků za den v maximální variaci odpovídajících horizontu 2032, avšak je vhodné uvést, v jakém dílčím úseku řešené trasy (zřejmě v úseku Neratovice – Tišice).	Bude zdůrazněno a upraveno. V úvodním textu se vycházelo primárně z vyjádření sdružení ŽESNAD.CZ.	Ano
6	SŽ, GŘ O6	B.2.2	V tabulce 3.4 je uveden rozsah výhledové nákladní dopravy, který může odpovídat pouze jednomu z dílčích úseků řešeného spojení vykazujícího v dílčích úsecích proměnu v počtu vlaků. Opět se zřejmě má jednat o počet vlaků v dílčím úseku Neratovice – Tišice. Požadujeme tuto informaci k předmětné tabulce alespoň uvést a přehled počtu nákladních vlaků doplnit i o ostatní úseky primárně řešeného spojení Kralupy nad Vltavou – Dřísy/Všetaty.	Bude řešeno v návaznosti na přepravní prognózu, viz příp. č. 8.	Ano
7	SŽ, GŘ O6	B.2.2	V návaznosti na výše uvedené k rozsahu nákladní dopravy na jednotlivých dílčích úsecích upozorňujeme ke kapitolám 7.2 a 7.3 na skutečnost, že budou tímto ovlivněny i výpočty propustnosti, jelikož je zřejmé, že v ukazateli N jsou započítány ve všech úsecích nákladní vlaky ve stejném počtu (maximálním z celého spojení).	Bude řešeno v návaznosti na přepravní prognózu.	Ano
8	SŽ, GŘ O6	B.2.4	V tabulce 4.4 není zřejmé, ke kterému z úseků trasy Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy se uváděné výhledové dopravní výkony vztahují. Je velmi žádoucí i ve vazbě na dopravně-technologické posouzení, aby byl výhledový rozsah nákladní dopravy popsán k jednotlivým dílčím úsekům podrobněji, včetně podílu vlaků se zdrojem/cílem své trasy na předmětném spojení a vlaků tranzitujících (v projektovém stavu). Uvedené počty vlaků zřejmě odpovídají úseku Neratovice – Tišice, tzn. v projektovém stavu s 32 vlaky (RPDI) – dle závěru z kapitoly 4.3.3 – tranzitujícími převedenými z trasy přes Prahu a 5 vlaky se zdrojem/cílem přepravy např. v Neratovicích?	Úseky budou zpodrobněny	Ano
9	SŽ, GŘ O6	B.2.4	Je v pořádku, že je vzato v potaz stanovisko ŽESNAD.CZ, avšak ať už ze stanoviska nebo ze SP není zřejmé, proč by relace/vlaky uvedené v tabulce 4.3 měly projíždět řešené spojení poté, co projdou přepracováním namísto v ŽST Praha-Libeň v ŽST Nymburk seř. n. a dále mohou pokračovat na Ústí nad Labem přes Mělník. Je snad důvodem nikde neuvedený požadavek na další nácestné manipulace v úseku Neratovice – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem? Proč by tomu tak mělo být? Pokud nikoliv, je přetrasování těchto vlaků s přepracováním zátěže (např. i do směrů Plzeň, České Budějovice atd.) záležitostí změn vlakovotby mimo předmětné spojení Kralupy nad Vltavou – Dřísy. Proto považujeme za vhodné výše uvedené projednat (a případně potvrdit s doplněním vysvětlení do textu SP) za účasti ŽESNAD.CZ.	Do zprávy bude doplněna informace: Uvedené vlaky manipulují na levobřežní trati ve stanicích Kralupy n.V., Hněvice a Lovosice, proto dále ve směru na Ústí n. L. nevyužívají pravobřežní trať.	Ano
10	SŽ, GŘ O6	obecně	Bude-li na základě projednání SP nutné řešit kapacitu úseku Neratovice – Všetaty (nedojde-li např. ke snížení rozsahu nákladní dopravy vlivem výše uvedeného), pak doporučujeme prověřit situaci (proveditelnost), kdy by Tišická spojka odbočovala již v prostoru mezi přejezdem P2673 a zastávkou Tišice (kolej spojky vedena v prostoru zástavby v souběhu se stávající kolejí ve směru Všetaty, úrovněově přes přejezd P2674).	Uvedené by znamenalo zdvoukolejnění přejezdu P2674, na kterém již v současné době není dodržena vzdálenost křižovatek 30m od nebezpečného pásma přejezdu. Zároveň je s ohledem na blízkost nástupiště nutné upozornit na problematiku rozhledových poměrů na přejezdu. Je nutný souhlas SŽ O13, jelikož se jedná o řešení odlišné od standardního, kdy je při zvyšování počtu kolejí na přejezdu požadována jeho zrušení/náhrada mimoúrovňovým křížením. Na separátním jednání s O6 a O11 bude diskutována separátní simulace a na základě jejích výsledků bude rozhodnuto o dalším postupu.	Ano
11	SŽ, GŘ O6	obecně	Vzhledem k předloženým výsledkům ekonomického hodnocení není blíže komentována (připomínkována) konfigurace ŽST Kralupy nad Vltavou navržená pro projektovou variantu V2, která vykazuje obzvláště ve výhledu po dostavbě RS4 výraznou nerovnoměrnost ve využití jednotlivých nástupních hran a zřejmě by bylo vhodné prověřit úpravu, vedoucí k racionalizaci počtu hran při hlavních staničních kolejích 1 a 2 (např. s eliminací stávající SK č. 1 bez nástupiště), a to za účelem přiblížení nástupišť v liché skupině blíže přístupu cestujících apod.	Návrh technického řešení, včetně konfigurace ŽST Kralupy n/Vltavou, byl projednán na pracovním jednání.	konstatování
12	SŽ, O6/2	obecně	Prosíme o prověření technického řešení umožňujícího zvýšení rychlosti v úseku km 14,3 - 14,8 tak, aby zde nákladní vlaky, které nebudou zastavovat v nově navrhované výhybně Libiš, mohly projíždět rychlostí 100 km/h a nevznikal pro ně v uvedeném úseku rychlostní propad.	V uvedeném úseku trať kříží nadzemní teplovod. Řešení může být upraveno v navazujících stupních dokumentace na základě podrobného zaměření.	vysvětleno
13	SŽ, O6/2	obecně	S ohledem na rychlosti v mezistaničních úsecích Neratovice - Všetaty a Všetaty - Dřísy prověřte navýšení rychlosti v tišické spoje na 100 km/h. Druhotným efektem zvětšení poloměru směrového oblouku by bylo rovněž mírné oddálení navrhované spojky od přírodní rezervace Všetatská černava.	Může být upraveno za cenu většího zásahu do pole	ano
14	SŽ, O6/2	obecně	Byly prověřeny izolační vzdálenosti od trakčního vedení pod produktovodem v km cca 14,780? Byla do nákladů stavby promítnuta předpokládaná vyvolaná opatření na produktovodu?	Dle ručního měření se spodní hrana teplovodu nachází cca 8,3 m nad TK. Úpravy směrového vedení byly navrhovány s cílem eliminovat zásahy do teplovodu a v nákladech stavby tedy opatření na teplovodu samostatně zahrnuta nejsou (maximálně formou rizik).	vysvětleno

Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021						
Připomínkující				Zpracovatel		
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme	
1	O11 - Louženský	B.2.2., kapitola 1.1	Opravte v textu nad tabulkou 2.2. chybně uvedené "Kralupy nad Labem".	Bude opraveno.	Ano	
2	O11 - Louženský	B.2.2	Doplňte chybějící tabulky kolejí řešených dopraven pro projektové varianty.	Bude doplněno.	Ano	
3	O11 - Louženský	B.2.2	Doplňte chybějící tabulky uvolňovacích rychlostí pro všechna hlavní návěstidla.	Bude doplněna zjednodušená tabulka.	Ano	
		B.2.2.	V rámci varianty V2 (pokud bude dále sledována) je nutné dopracovat také pro ŽST Kralupy nad Vltavou rámcový popis staniční technologie, zejména seřaďovacího obvodu.	Bude dopracováno, v zásadě se příliš neliší od výchozího stavu.	Ano	
4	O11 - Louženský	B.2.2	Přílohou části B.2.2 musí být také dopravní schémata.	Bude součástí (stejně jako v 1. DP).	Ano	
5	O11 - Louženský	B2.2., kapitola 8	V textu uveden již neplatný pokyn SŽDC PO-01/2019-GŘ, který byl nahrazen Pokynem generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ SŽ PO-01/2021-GŘ.	Bude upraveno.	Ano	
6	O11 - Louženský	C	Do situací je nutné doplnit chybějící označení hlavních návěstidel a čísla výhybek.	Ve finálním stavu tech. řešení budou výhybky očíslovány.	částečně	
7	O11 - Louženský	C.4.1.1	Návěstidlo S3 v ŽST Chvatěruby je navrženo chybně ve vzdálenosti cca 50 metrů od rozhodného námezníku (odměřeno orientačně z výkresu), což neumožní požadovanou RS=20 km/hod, případně 15 km/hod bez výluk vlakových cest. Viz připomínka č. 3.	Návěstidla na obou stranách budou umístěna 75m před námezníkem (uvolňovací rychlost 15 km/h).	Ano	
8	O11 - Louženský	C.4.2	Nutné je upravit polohu některých návěstidel s ohledem na zásady ETCS, viz také připomínka č. 3. Například je nesprávně navržena poloha návěstidla S103 s ohledem na vzdálenost k námezníku výhybky v koleji č. 101 (V=90/105 km/hod), dále také poloha návěstidel Lc101 a Lc104 před hrotem příslušné výhybky.	Varianta V2 bude odevzdána ve stavu k 2.DP.	vysvětleno	
9	O11 - Louženský	C.4.2	V rámci modernizace je navrženo v ŽST Kralupy nad Vltavou cekem 10 nástupních hran u dopravních kolejí. Z přílohy P.5.2 části B.2.2. však nevyplývá taková potřeba v rámci dvouhodinové špičky. Ve stanici má být také dle návrhu zachována dopravní kolej č. 1 bez nástupní hrany, z čehož vyplývá nutnost jízdy vlaků osobní dopravy zastavujících pro nástup a výstup cestujících v liché skupině po koleji č. 3, avšak rychlostí jen 60 km/hod. Doporučujeme navrhnou v této koleji rychlost vyšší, nebo navrhnou nástupní hranu i u hlavní koleje č. 1.	Varianta V2 bude odevzdána ve stavu k 2.DP.	vysvětleno	
10	O11 - Krýže	B.2.2	V různých částech dokumentace se uvádí, že se vytváří kapacitní trasa pro nákladní dopravu. Takové konstatování je však v rozporu se stavem popsáním v části B 2.2 dopravní a provozní technologie: v předloženém návrhu je několik zařízení (Dřísy-Křenek – Neratovice, Výh Libiš – Chavatěruby a libčicko-chvatěrubské zhlaví v Kralupech nad Vltavou) s rizikovou úrovní kvality. Blíže viz následující připomínky.	To co primárně řešíme ve variantě V1 – tj. traťové úseky Kralupy – Neratovice a Tišice – Všetaty-Černava vykazuje optimální hodnoty propustnosti. To co přebíráme z výchozího stavu, resp. varianty Deko, tj. ŽST Kralupy nad Vltavou a úsek Neratovice – Tišice vykazuje pro určité období tzv. kritické hodnoty propustnosti.	vysvětleno	
11	O11 - Krýže	B.2.2	Část B 2.2, dopravní a provozní technologie, kap. 74, str. 44: uvádí se „stabilní prvek sítě může mít stupeň obsazení SKRIT = 0,60“ (resp. 0,67 nebo 0,74). Takové tvrzení nemá oporu ve směrnici SŽDC SM124. Při překročení optimální hodnoty ukazatelů kapacity se již jedná o rizikovou úroveň kvality provozu, a tedy nelze předpokládat, že provoz bude stabilní. Je třeba opravit.	Bude opraveno.	Ano	
12	O11 - Krýže	B.2.2	Část B 2.2, dopravní a provozní technologie: Vyhodnocení kapacity mezistaničního úseku Dřísy-Křenek / Všetaty – Neratovice je nedostatečné. Pro takto zatížený úsek pokládáme za nezbytné doložit výpočet relevantních provozních intervalů a následných mezidobí. Dále chybí náležité vyhodnocení úseku Dřísy-Křenek – Všetaty-Černava, kterému musí předcházet doplnění vlaků jedoucích po stávající trati směr Všetaty. Rovněž je třeba zohlednit úrovněové křížení v obvodu Všetaty-Černava. Závěry ohledně kapacity tohoto mezistaničního úseku lze provést až po popsání doplnění. Již na základě dosavadních výsledků však lze predikovat potřebu zkapacitnění úseku Odb Tišice – Neratovice. Je na zvážení provedení separátní simulace pro tento úsek.	Provozní intervaly a mezidobí doložíme, stejně tak i vyhodnocení úseku Tišice – Dřísy-Křenek. V tomto úseku je však vysoký podíl nákladní dopravy, osobní je zastoupena pouze marginálně, proto nelze hodnotit narušení tras nákladních vlaků, které jsou do velké míry operativní. Úsek Tišice – Neratovice vykazuje kritické hodnoty propustnosti.	Ano	
13	O11 - Krýže	B.2.2	Část B 2.2, dopravní a provozní technologie: Na jednání konaném 21. května zaznělo, že stanice Úžice nebude určena ke křižování vlaků nákladní dopravy, v zásadě z důvodu nedostatečných kapacit této stanice (užitečná délka koleje 1 je 470 m, koleji 2a+2 530 m, dále nutno respektovat obsluhu vleček). Tomu odpovídá i sestavený nákrešný jízdní řád, není zde předpokládáno žádné křižování vlaků. V rozporu s tím je však výpočet ukazatelů kapacity – je předpokládáno, že stanice je pro křižování vlaků plně disponibilní. Pokud budou kapacitní výpočty prováděny se zohledněním nemožnosti křižování nákladních vlaků, lze předpokládat rizikovou úroveň kvality. Proto navrhujeme zajistit takové technické řešení stanice, které bude z hlediska křižování nákladních vlaků vyhovující. V dokumentaci jsme nenašli údaj o předpokládané délce nákladních vlaků, domníváme se, že délka staničních kolejí pro účely křižování v ŽST Úžice by měla odpovídat délce nejdelších dopravních kolejí v ŽST Neratovice (tj. cca 630 až 650 m). Zároveň je nutno respektovat obsluhu vleček. V této souvislosti je třeba doplnit popis technologie předávání zátěže na vlečky.	Předpokládaná délka nákladních vlaků je výhledově do 740 metrů, nicméně nelze předpokládat přesnou délku každého vlaku, tomu odpovídá i modelový GVD. V původním výpočtu propustnosti bylo předpokládáno, že cca 25 % vlaků bude délky do 500 metrů, tj. ve vztahu k výpočtu propustnosti bude možnost křižování těchto vlaků v ŽST Úžice a Neratovice. Na základě podnětu byly ukazatele revidovány, a i při absolutním vyloučení křižování nákladních vlaků (mimo místní obsluhu) v ŽST Úžice a Neratovice (tj. všechny vlaky délky 740 m) jsou v úseku Kralupy – Neratovice dosahovány optimální hodnoty propustnosti. Technologie obsluhy vleček se v návrhovém stavu ve vztahu k řešené SP nemění, akorát v ŽST Úžice došlo k prohození výhybky z důvodu dosažení kolejí 2a a 4 z vlečky – konzultováno s místním vlečkařem. Zaslání podkladů k propustnosti bude řešeno separátně ve spolupráci s O11.	vysvětleno	
14	O11 - Krýže	B.2.2	Část B 2.2, dopravní a provozní technologie: Požadujeme vypracovat tabulky návrhu uvolňovacích rychlostí u příslušných návěstidel, návrhu rozsahu VCP, včetně určení vzdálenosti návěstidlo (nikoliv EoA) – rozhodný prvek pro určení uvolňovacích rychlostí.	Bude doplněna zjednodušená tabulka uvolňovacích rychlostí ve vztahu k ETCS.	Ano	

Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
1	SŽ O14/3	B.1	Kap. 1.3 V žádném z variant se nehovoří o aplikační úrovni ETCS, doplňte aplikační úroveň ETCS L2. Podle Plánu implementace ETCS v České republice verze 2021/07/12.	Aplikační úroveň bude doplněna.	Ano
2	SŽ O14/3	B.2.2	Doplňte aplikační úroveň L2. Podle Plánu implementace ETCS v České republice verze 2021/07/12.	Aplikační úroveň bude doplněna.	Ano
3	SŽ O14/1	B.2.1	Kap. 4.2.1, oddíl DOZ - Není zřejmý význam textu "Trať bude nadále řízena z CDP Praha, kde budou provedeny nezbytné úpravy na nový stav. " Trať v současnosti není řízena z CDP a případná instalace systému DOZ a vybavení sálu tedy musí být finančně zahrnuty do nákladů varianty 1.	Text bude upraven. Řízení tratě z CDP Praha je zahrnuto v personální potřebě (viz část B.2.2).	Ano
4	SŽ O14/1	B.2.1	Kap. 4.2.1 - Doplňte informaci o návrhu zřídit v ŽST Úžice centrální přechod s VZPK (je uveden jen v kap. 4.2.6).	Bude doplněno	Ano
5	SŽ O14/1	B.2.1	Kap. 4.2.1 - S ohledem na rozsah úprav a předpokládanou implementaci systému ETCS L2 v rámci staveb dle varianty 1 doporučujeme do předmětné kapitoly také uvést alespoň rámcovou informaci o nutnosti úpravy systému ETCS na navazujících tratích (konkrétně v existujících RBC pro oblast ŽST Kralupy nad Vltavou a dle období realizace také v ŽST Všetaty). Vzhledem k tomu, že posloupnost staveb v dotčené lokalitě není v tento okamžik zafixována nelze vyloučit ani možnost, že výstavba systému ETCS bude na řešeném úseku realizována až jako poslední.	Bude doplněno	Ano
6	SŽ O14/1	B.2.1	Kap. 4.2.6 - Máme pochybnosti o reálnosti zrušení přejezdu P2478 "bez náhrady". Jedná se o přejezd na silnici I/9 s padesátirázovou intenzitou dopravy 997 vozidel/hod. (dle sčítání ŘSD z roku 2016).	Předpokládána je realizace obchvatu silnice I/9. Bude doplněn komentář. Náklady na zabezpečení přejezdu budou zahrnuty.	Ano
7	SŽ O14/1	C.4.1.5	Postádáme alespoň rámcové zakreslení hlavních návěstidel zabezpečovacího zařízení pro odb. Tišice.	Bude doplněno	Ano
8	O14/2	B.2.1 - 4.2.2 a 4.3.2	Kabelizace - V rámci části kabelizace se neřeší optická kabelizace a její případné doplnění.	Zahrnuto v CIN, do textu bude doplněn stručný komentář odpovídající stupni dokumentace	Ano
9	O14/2	B.2.1 - 4.2.2 a 4.3.2	V rámci sdělovacího zařízení se neřeší přenosová technologie a datová konektivita pro plánované kamerové systémy a informační zařízení.	Zahrnuto v CIN, do textu bude doplněn stručný komentář odpovídající stupni dokumentace	Ano
10	O14/2	B.2.1 - 4.2.2 a 4.3.2	Chybí informace, zda se v rámci výstavby DOZ budou budovat dotykové dispečerské terminály a jejich umístění.	Nad rámec podrobnosti SP, bude řešeno ve vyšších stupních projektové dokumentace	vysvětleno
11	O14/2	B.2.1 - 4.2.2 a 4.3.2	Traťové rádiové spojení - Stavba "GSM-R Kralupy nad Vltavou - Neratovice" je oproti běžným stavbám GSM-R stavěna v režimu co nejnižších nákladů. Z tohoto důvodu není na trati budováno přenosové zařízení, dotykové dispečerské terminály a u jednotlivých stožárů BTS není kompletní technologie GSM-R, jak je zvykem, ale jen RRH. Digitální moduly připojené do přenosové sítě jsou umístěny v Kralupech nad Vltavou a Neratovicích. V rámci dalšího stupně dokumentace je potřeba prověření stavu, případně doplnění potřebných částí GSM-R pro splnění spolehlivosti GSM-R pro ETCS L2 na předmětné trati.	Bude doplněn komentář a zahrnuto do CIN.	Ano

Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
1	GŘ O23	B.1 Analytická	V bodě 1.2 Rozsah řešení - doplnit do textu: „V souladu s Konceptcí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, schválenou MD 29.1.2019, je v řešeném traťovém úseku Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy ve všech variantách řešena optimalizace a rekonstrukce stávajících pozemních objektů, u nepotřebných budov jejich demolice , případně novostavby. Toto vychází z hlavního cíle Konceptce, tj. cílem všech stavebních počínů v lokalitách osobních nádraží je vždy a v prvé řadě zlepšení kultury cestování, zkvalitnění služeb pro cestující, zajištění zázemí pro provozovatele drážní dopravy, zajištění nezbytného zázemí provozovatele dráhy a zajištění návazností na ostatní druhy dopravy při současném respektování dalších celospolečenských zájmů (viz. str. 22 Konceptce).“	Kap. 1.2 části B.1 definuje územní rozsah řešení SP. Požadovaný text může být uveden v části B.2.1, kap. 4.2.9.	částečně
2	GŘ O23	V bodě 1.4	V bodě 1.4 Výchozí podklady – doplnit zásadní dokument: „Konceptce při nakládání s nemovitostmi osobních, schválená MD 29.1.2019“	Kap. 1.4. vychází ze zadání SP, odkaz na Konceptci je uveden u popisu řešení jednotlivých projektových variant	vysvětleno
3	GŘ O23	V bodě 3.2.1	V bodě 3.2.1 Popis dopravní cesty: Pro všechny varianty prověřit v celém řešeném úseku Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy stávající technický stav uvedených budov a jejich stávající využití, včetně plánovaných stavebních záměrů. Podklady (zejména Evidenční listy budov, PRRON 2022 až 2026 pro daný traťový úsek, apod.) si vyžádat na Správě pozemních staveb OŘ Praha, případně provést místní šetření budov za účasti zástupce SPS na místě samém. Výstupem poskytnutých podkladů a závěrů z místních šetření bude základní podklad pro kompletní tabulku všech stávajících a navrhovaných pozemních staveb v předmětném traťovém úseku SP, v členění (název poz. objektu, stavební parcela, poloha budovy (staničení), malé foto, obestavěný prostor v m3, zastavěná plocha v m2, stávající využití budovy (technolog. prostory, VPP prostory, komerce), navrhovaný stav budovy do SP, plánovaná koordinační stavba (stavební počín) na budově ve výhledovém střednědobém pětiletém plánu PRRON 2022 až 2026 (Program revitalizace a rekonstrukce osobních nádraží)), vloženou do textu na str. 45.	Návrh řešení pozemních stavebních objektů je uveden v části B.2.1. Kap. 3.2.1 popisuje řešenou síť z pohledu dopravně-technologického. Problematika bude řešena individuálně.	vysvětleno
4	GŘ O23	Část B.2.1 Technické řešení:	V bodě 2.1.10 Pozemní stavební objekty, upozorňujeme, že byl schválen nový Program revitalizace a rekonstrukce osobních nádraží (PRRON pro rok 2022 – 2026) a veškeré informace by měly být aktualizované dle nejnovějšího Programu.	Uvedené údaje vychází z námi dostupných podkladů v době zpracování.	vysvětleno
5	GŘ O23		V bodě 4.2.9 Pozemní stavební objekty, v zastávce Netřeba požadujeme doplnit, že navržený přístřešek bude v souladu s Pokynem SŽ PO-23/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky	Bude doplněno	ano

Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
1	O24	B.2.1	V kapitole B.2.1 technické řešení podkapitola silnoprúdá technologie včetně DŘT doplňte zda izolační vzdálenost trakčního vedení od ocelové konstrukce železničního mostu Kralupy nad Vltavou - Chvatěruby v km 1,508 a Neratovice - Labák v km 34,875 vyhovuje pro výhledové napájení střídavou trakcí, případně navrhněte nutné úpravy.	Most Kralupy n/Vlt - ano, bude doplněno most Neratovice - v rámci této SP neřešeno, novostavba převzata z SP Praha - MB (Deko)	částečně
2	O24	B.2.1	V kapitole B.2.1 technické řešení podkapitola silnoprúdá technologie včetně DŘT je navržen styk soustav v km 6,5 před žst. Úžice. Z textu není zřejmé, že stávající elektrizace stejnosměrnou trakcí končí v km 3,3. Z toho vyplývá prodloužení elektrizace až do uvažovaného styku soustav stejnosměrnou trakcí, žádáme o doplnění. Dále rekonstrukce trakčního vedení včetně zařízení bude vyhovovat výhledové napěťové hladině AC 25 kV.	Bude doplněno	ano
3	O24	B.2.1	V kapitole B.2.1 technické řešení podkapitola silnoprúdá technologie včetně DŘT doplňte podjezdné výšky silničních nadjezdů a zda vyhovuje izolační vzdálenost pro výhledové napájení střídavou trakcí, případně navrhněte nutné úpravy.	Bude doplněno	ano

Studie proveditelnosti tratí Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
1	OŘ Praha - Vláchil		bez připomínek		
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
1	IDSK	Obecné	Doporučujeme v případě realizace tohoto projektu časovou koordinaci se stavbou modernizace trati Praha – Všetaty, aby došlo k dokončení modernizace ŽST Neratovice a traťového úseku Neratovice – Všetaty nejpozději s dokončením stavby tohoto projektu.	Souhlasíme, koordinace těchto dvou staveb bude klíčová.	-
2	IDSK	B.1 5.4.1	Číslo linek, která budou použita pro spěšné vlaky zastavující v ŽST Kralupy nad Vltavou, zatím nejsou určena. Nicméně číslo R45 je užíváno pro spěšné vlaky Praha – Kladno. Doporučujeme označení R44a, R44b a R44c.	Bude upraveno.	Ano
3	IDSK	B.1 5.4.1	V případě realizace varianty V1 plánujeme přímé spěšné vlaky Praha – Slaný s přípojem Kralupy nad Vltavou – Velvary.	Jednalo by se o změnu oproti již projednanému provoznímu konceptu. Bude ponecháno ve stavu k 2. DP.	ne
4	IDSK	B.2.1 4.2.5	V ŽST Úžice a zastávce Netřeba postačují nástupiště dlouhá 80 metrů.	Nástupiště budou zkrácena na dl. 90 m. Je možno řešit v navazujících stupních přípravy, bez vlivu na výsledky SP	Ano
5	IDSK	B.2.1 4.2.6	Požadujeme zachování přejezdu P2473 pro umožnění průjezdu autobusu linky PID 373 obcí Netřeba.	Přejezd je nahrazen objízdou komunikací. Bude navrženo obratiště BUS.	Ano
6	IDSK	B.2.1 4.2.6	U přejezdu P2471 doporučujeme též vybudování chodníku pro přístup od ŽST Úžice do části obce Úžice ležící severně od trati.	Bude doplněno	Ano
7	IDSK	B.2.2 6.3	Pro zajištění námi zvoleného cílového provozního konceptu na tratích 093, 110 a 111 uvažujeme s infrastrukturními opatřeními s cílem zvýšení traťové rychlosti a elektrizace.	Nutné řešit v rámci samostatných staveb - dosud takové projekty nebyly schváleny CK MD, a proto s nimi v rámci SP není uvažováno.	vysvětleno
8	IDSK	P.1.2 a P.1.3	Linka Kladno – Kralupy nad Vltavou – Mladá Boleslav pojede v celé trase pod stejným číslem, např. S53.	Bude upraveno.	Ano
9a	IDSK	B.2.4 3.3	Oproti variantě BP je ve variantě V2 nárůst počtu cestujících na trati 111 do Velvar jen o 12 (z 440 na 452). Podle našeho názoru přímé vlaky do Prahy přilákají více cestujících.	Dopravní model zásadní navýšení počtu cestujících do Velvar neprokázal, zejména proto, že neexistuje žádná konkurenceschopná autobusová linka, ze které by přímý vlak cestující odčerpál. Cestující z Velvar do Prahy využívají vlak již dnes, akorát ve var. V2 jim odpadne přestup v Kralupech.	vysvětleno
9b	IDSK	B.2.4 3.3	Dále uvádíte, že přímé vlaky do Slaného odlákají nějaké cestující z autobusů vedených po D7. Obrázek 3.22 Rozdílový kartogram uvádí u autobusů pokles o 127 cestujících v úseku Praha – Kněževes a o 109 cestujících v úseku Stehelčevy – Knovíz, ale u trati 091 je nárůst cestujících nižší (o 59 v úseku Praha-Podbaba – Roztoky u Prahy a o 108 v úseku Libčice nad Vltavou – Kralupy nad Vltavou). Vysvětlete tento rozpor.	Nejedná se o rozpor, ale v rozdílovém kartogramu se na uvedených úsecích mísí změny na jednotlivých relacích, které mají často opačný efekt. Jak je patrné z rozdílového kartogramu var. V1 (obr. 3.20), dochází na trati Praha - Kralupy k mírnému poklesu počtu cestujících, kteří by ve var. BP jeli např. z Nymburka do Kralup přes Prahu, ve var. V1 ale pojedou přes Všetaty. Ke stejnému efektu dochází i ve var. V2, zde je ale tento pokles "přeбит" nárůstem na relaci Praha - Slaný o uvedených 105 cestujících, které jsou nejlépe patrné v kartogramu těsně před Slaným, kde je vliv jiných relací již minimální.	vysvětleno
10	IDSK	B.3.2 7	Ztotožňujeme se se závěry zpracovatele a také doporučujeme k další přípravě a následné realizaci dle varianty V1, jelikož rekonstrukci ŽST Kralupy nad Vltavou doporučujeme řešit jako samostatnou akci podle upravené metodiky zohledňující nižší úsporu času při posuzování bodové stavby. Nedoporučujeme tuto stavbu zkoumat v rámci jiné akce (např. elektrizace trati Kralupy nad Vltavou – Kladno-Ostrovec nebo Kralupy nad Vltavou – Slaný/Velvary), protože se domníváme, že výsledek ekonomického hodnocení nebude výrazně odlišný od varianty V2 sledovaného projektu. Zároveň je však nutné začít v dohledné době s projektovou přípravou rekonstrukce ŽST Kralupy nad Vltavou nejen pro zajištění realizovatelnosti výhledového provozního konceptu regionální dopravy v objednavce Středočeského kraje, mimo jiné dle varianty V2, ale také pro zajištění bezpečnosti a provozuschopnosti dráhy v oblasti uzlu Kralupy nad Vltavou.		konstatování
11	IDSK	C.4.2	Požadujeme dostatečnou přímou část kolejí u nástupišť směr Kladno/Slaný/Velvary pro spojení 2 jednotek délky 80 metrů. Dále požadujeme vybudování nástupiště délky 160 metrů u 15. SK pro případ mimořádností. I toto nástupiště požadujeme u přímé koleje pro umožnění spojování 2 jednotek.	Varianta V2 bude odevzdána ve stavu k 2.DP.	vysvětleno

Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
1	ROPID	B.2.2	Považujeme za vhodné, aby bylo pro větší srozumitelnost v kapitole 3.2 části B.2.2 pojednávající o výhledovém rozsahu dopravy svazku linek pásmových spěšných vlaků uvedeno, že výše uvedený provozní koncept je v cílovém stavu (to znamená se zavedením přímých spojů do Slaného a Velvar) realizovatelný pouze ve variantě V2, kdy dochází k modernizaci železniční stanice Kralupy nad Vltavou. Tento rozdíl správně reflektuje linkové vedení v přílohách P.1.2 a P.1.3. Současně uvádíme, že nelze použít číslo linky R45 pro vlak v trase Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem, neboť tato linka je vedena na trati č. 120 Praha – Kladno – Kladno-Ostrovec.	Bude doplněno a přeznačeno (R44a, b, c).	Ano
2	ROPID	B.3.1	Není zcela zřejmé, jak zpracovatel hodnotil časové úspory pro varianty V1 a V2. Ve variantě V2 je umožněno spojování / rozpojování jednotek v žst. Kralupy nad Vltavou, z čehož lze předpokládat alespoň mírné zkrácení pobytů dotčených vlaků v této stanici, předložené grafikony jsou však totožné pro obě varianty, tedy i cestovní doby Praha – Slaný a Praha – Velvary jsou pro obě varianty shodné. Nijak nezpochybňujeme atraktivnější spojení vzniknuvší zrušením přestupu v žst. Kralupy nad Vltavou, žádáme však o vysvětlení, zda se jedná o přínosy vzniklé pouze z titulu absence přestupu a tedy vnímaného atraktivnějšího spojení nebo zda byly do ekonomického hodnocení započítány i časové úspory plynoucí z mírně odlišných pobytů v žst. Kralupy nad Vltavou (v tomto případě by se měly projevit rozdíly v grafikonech pro jednotlivé varianty).	Časové polohy jsou dané možnostmi jednokolejné tratě. Časová úspora u var. V2 vyplývá z metodiky vnímané cestovní doby, která každý přestup penalizuje časovou přírážkou ve výši 7 min.	vysvětleno

Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zapracujeme
1	ŽESNAD.CZ	B.2.3	Kap. 2 PROVOZNÍ NÁKLADY VLAKŮ --> Chybí popis výpočtu provozních nákladů nákladních vlaků	Pro sazby nákladních vlaků byly použity vzorové sazby z Rezortní metodiky (vlak 11 a 12). Popis PN nákladních vlaků bude doplněn do části B.2.3.	Ano
2	ŽESNAD.CZ	B.2.4	4.3.2 Přesměrování jízd vlaků --> Nesprávně přepočítané vlaky na páry. Vlaky v našich podkladech byly uvedeny pro přesně daný směr. Prosíme o opravu. Pro vyloučení nejasností, proč vlaky nemohou využít pravobřežní trať až do Ústí n.L., doporučujeme doplnit informaci, že tyto vlaky manipulují na levobřežní trati ve stanicích Kralupy n.V., Hněvice, Lovosice.	Jde pouze o nesprávnou formulaci v textu, v ekonomickém hodnocení bylo uvažováno správně.	ano
3	ŽESNAD.CZ	B.3.1	Přílohy CBA tabulek - PN vozidel --> Provozní náklady nákladních vlaků je třeba podložit výpočtem. Dále doporučujeme upravit hodinové náklady u ucelených vlaků s chemií v dieselové trakci. V loženém směru přepravy jsou z důvodu vysoké hmotnosti vlaku nasazována 2 HV řady 753.6 nebo starší 753.7 (výkon celkem 3000 kW). Pořizovací cena HV řady 753.6 je cca. 50 mil Kč.	Pro sazby nákladních vlaků byly použity vzorové sazby z Rezortní metodiky (vlak 11 a 12), jak je uvedeno ve zprávě. Pro vlaky do/z Neratovic s chemickými produkty bude uvažováno s nasazením 2 dieselových HV ve var. Bez projektu a s nazazením el. HV v projektových var.	Ano
4	ŽESNAD.CZ		V dokumentaci 2. dílčího plnění chybí schémata stanic s údaji užitečných délek kolejí (bylo v 1. dílčím plnění).	Bude součástí (stejně jako v 1. DP).	Ano

Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, 2. dílčí plnění 08/2021					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
1	MD ČR	B.1	"Plán implementace ETCS v České republice; plán předpokládá implementaci systému ETCS v ŽST Kralupy nad Vltavou v roce 2023 (s možným posunem termínu, který dosud není stanoven) a v úseku Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Všetaty v roce 2029" – Nejzazší termín pro implementaci ETCS je stanoven rokem 2026	bude upřesněno	Ano
2	MD ČR	C.4.1.5, C.4.1.6	Prosíme o zdůvodnění odvrátů na tišické spojce. Odvraty jsou na této spojnici dle našeho názoru nadbytečné a komplikují technické řešení. Na všech tratích se uvažuje výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS. Pokud možno prosím odvraty eliminujte.	Technické řešení bylo již projednáno, lze upravit ve vyšších stupních dokumentace. Obecně vnímáme spíše požadavek odborných složek SŽ na realizaci odvrátů.	Vysvětleno
3	MD ČR	CBA	V souvislosti s přesměrováním vlaků ND přes Neratovice není v rámci CBA uvažována žádná úspora s tím spojená. Taktéž externalita na toto nijak nereagují. Žádáme o doplnění.	Přínosy z přesměrování ND přes Neratovice jsou v EH uvažovány.	Vysvětleno
4	MD ČR	CBA, PN vlaků	V rámci PN (nákladních) vlaků jsou pro varianty projektové vs. variantu bez projektu porovnávané vzorové vlaky z metodiky (Vlak 11 – nákladní vlak v motorové trakci a Vlak 12 – NEx, elektrická trakce). V projektové variantě vystupují kromě převedených vlaků z pravobřežky také vlaky, které jsou nově vedeny v elektrické trakci, ale de facto stejné vlaky jako ve var. bez projektu. Vlak 12 však obsahuje neporovnatelně vyšší náklady (celkové sestavení vlaku odpovídá vlaku NEx, nikoliv Pn v elektrické trakci). Je potřeba vlaky, které jsou na trati vedeny i ve stavu bez projektu ocenit adekvátní sazbou.	Pro sazby nákladních vlaků byly použity vzorové sazby z Rezortní metodiky (vlak 11 a 12), jak je uvedeno ve zprávě. Pro vlaky do/z Neratovic s chemickými produkty bude uvažováno s nasazením 2 dieselových HV ve var. Bez projektu a s nasazením el. HV v projektových var.	Ano
5	MD ČR	konceptně	Navrhujeme prodiskutovat mezi zpracovatelem a zadavatelem smysluplnost rozšíření varianty V2 z hlediska prověření dopadu do CBA a délky zpracování o další prvky, které by mohly být přínosy, zejména se jedná o mimoúrovňové zapojení Tišické spojky do tratě Lysá nad Labem – Všetaty a zvýšení rozsahu dvoukolejných úseků mezi žst. Úžice a výh. Libiš v zájmu umožnění letmého křížování nákladních vlaků včetně započítání přínosů z plynulejšího průjezdu uvedeným úsekem.	S ohledem na uvažovaný rozsah dopravy na řešené trati lze důvodně předpokládat, že uvedená opatření by byla z pohledu nákladů a přínosů pro projekt spíše zátěží.	Vysvětleno
6	MD ČR	konceptně	Žádáme o kapacitní prověření úrovněového zapojení Tišické spojky do tratě Lysá nad Labem – Všetaty včetně zdůvodnění návrhu volby rozdílných výhybek v zapojení Tišické spojky a v navazující kolejové spojnici na trati Lysá nad Labem – Všetaty.	Vyhodnocení úseku Tišice – Dřísy-Křenek bude doplněno. Tišická spojka vč. napojení bude navržena pro rychlost 100 km/h.	Ano
7	MD ČR	konceptně	Požadujeme prověřit účelnost přeložky chvatěrubského oblouku	Primárním cílem projektu je elektrizace tratě pro průvoz nákladních vlaků. Návrh takové přeložky byl zvažován, ale nebyl shledán jako účelný.	Vysvětleno
8	MD ČR	konceptně	Požadujeme využít co nejvíce možnosti homogenizace traťové rychlosti, která dle GDPR vykazuje poměrně rozsáhlé propady.	Nesouhlasíme. V rámci projektu dochází v řešených úsecích ke zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 60 km/h na kontinuálních 80 km/h v úseku Chvatěruba - Úžice a až 120 km/h v úseku Úžice - Neratovice s jediným propadem na 90 km/h v oblouku před Neratovicemi z důvodu eliminace zásahu do kříženého nadzemního teplovodu.	Vysvětleno
9	MD ČR	SPOŽES	Nastavení rizik R(2), R(3) a R(4) varianty V1 neodpovídá metodice (příloze č. 2 SPOŽES)	Zahájení realizace je předpokládáno za 6 let a trať je považována za významnou s ohledem na provoz vlaků NEx/Pn. Riziko R(3) bude prověřeno.	částečně
10	MD ČR	formálně	Žádáme korekci textu.	Korekce bude provedena.	Ano
11	MD ČR	formálně	V kap. 1.5 souboru SP_KND_B.2.5 vypadl název stanice Kralupy.	Bude opraveno.	Ano