

Příloha k č.j. 145759/2021-SŽ-GŘ-O11 ze dne 30. srpna 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".		
2	O11 - Louženský	B.2.2	Doplňte chybějící tabulky kolejí řešených dopraven pro projektové varianty.		
3	O11 - Louženský	B.2.2	Doplňte chybějící tabulky uvolňovacích rychlostí pro všechna hlavní návěstidla.		
		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 seřadovacího obvodu.		
4	O11 - Louženský	B.2.2	Přílohou části B.2.2 musí být také dopravní schémata.		
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.		
6	O11 - Louženský	C	Do situací je nutné doplnit chybějící označení hlavních návěstidel a čísla výhybek.		
7	O11 - Louženský	C.4.1.1	Návěstidlo S3 v ŽST Chvatěruby je navrženo chybně ve vzdálenosti cca 50 metrů od rozhodného námezíku (odměřeno orientačně z výkresu), což neumožní požadovanou RS=20 km/hod, případně 15 km/hod bez výluk vlakových cest. Viz připomínka č. 3.		
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 námezíku výhybky v koleji č. 101 (V=90/105 km/hod), dále také poloha návěstidel Lc101 a Lc104 před hrotem příslušné výhybky.		
9	O11 - Louženský	C.4.2	V rámci modernizace je navrženo v ŽST Kralupy nad Vltavou celkem 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.		
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 – Chvatěruby a libčicko-chvatěrubské zhlaví v Kralupech nad Vltavou) s rizikovou úrovní kvality. Blíže viz následující připomínky.		
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.		

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 úrovně 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.		
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, kolejí 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.		
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 uvolňovací rychlosti.		