

NÁZEV AKCE: SP Modernizace trati České Budějovice – Plzeň

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Projednání připomínek k 1. dílčímu plnění

DATUM: 24. listopadu 2016

MÍSTO: SUDOP PRAHA, Olšanská 1a, Praha 3, zas. místnost č. 7

ÚČASTNÍCI: Dle prezenční listiny

ZAZNAMENAL(A): Ing. Matěj Mareš a kol. stř. 205

Přílohy: Vypořádání připomínek k 1. dílčímu plnění

V průběhu jednání byl formou diskuze projednán návrh zpracovatele této SP na vypořádání připomínek k 1. dílčímu plnění 10/2016. Vypořádání jednotlivých připomínek je rozepsáno v samostatném dokumentu, který je přílohou tohoto záznamu. Důležité body a změny oproti návrhu vypořádání připomínek jsou potom uvedeny na následujících řádcích.

V rámci jednání bylo dohodnuto následující:

SŽDC 06

- Přípomínka č. 3 – Zpracovatel vysvětlil a zdůvodnil ve studii použitý postup. Ing. Heinišová akceptuje vypořádání připomínky, ale nesouhlasí s ním.
- Přípomínka č. 5 – Zpracovatel vysvětlil a zdůvodnil ve studii použitý postup. Ing. Heinišová akceptuje vypořádání připomínky, ale nesouhlasí s ním.

SŽDC 012

- Přípomínka č. 10 – Úprava vypořádání: *V textové části studie bude uvedeno, že je navrženo odpojení vlečky Pivovaru Platan Protivín, avšak případné zachování napojení vlečky není znemožněno. (vysvětleno)*
- Přípomínka č. 20 – Úprava vypořádání: *Bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace. V současnosti probíhají na toto téma odborná jednání.*

SŽDC 013

- Přípomínka č. 23 – Úprava vypořádání: *Bude blíže řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.*

SŽDC 014

- Přípomínka č. 26 – Úprava vypořádání: *Principiálně s nahrazováním přejezdů mimoúrovňovým křížením souhlasíme. Za současné situace by však vzhledem k relativně nízké intenzitě dopravy na křížených silnicích došlo k ohrožení ekonomické efektivity celého projektu. Problematiku*



železničních přejezdů by bylo vhodnější řešit individuálně, např. jako v „Analýze zvýšení bezpečnosti úroňových přejezdů na tranzitních železničních koridorech“ (SUDOP PRAHA, a. s., 05/2016).

- Přípomínka č. 31, 32 – Doplnění vypořádání: *Bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace. V současnosti probíhají na toto téma odborná jednání.*

SŽDC O26

- Přípomínka č. 40 – Úprava vypořádání: *Cestovní doba vlaků Sp bude upravena a dále prověřena a odpovídajícím způsobem doložena. ~~Hodnoty uvedené v tabulce 2.3 nejsou přímým odkazem na vstupy do přepravní prognózy. V této tabulce nedošlo k aktualizaci cestovní doby, ačkoli do přepravní prognózy vstupovala již aktualizovaná.~~*
- Přípomínka č. 41 – Úprava vypořádání: *Na žádost zadavatele bude prověřeno a zapracováno. (Případné nezapracování připomínky bude řádně zdůvodněno a řešeno přímo se zadavatelem.)* (ano)
- Přípomínka č. 42 – Úprava vypořádání: *Ano, byla prověřována a bude zapracována (v koordinaci s předchozí připomínkou).* (ano)
- Přípomínka č. 43 – Doplnění vypořádání: *Případné rušení zastávek s minimálním obratem cestujících doporučujeme řešit v dalším stupni projektové dokumentace.*
- Přípomínka č. 46 – Doplnění vypořádání: *V projektových variantách budou během výstavby náklady na údržbu uvažovány ve výši odpovídající stavu Bez projektu. (částečně)*

SŽDC, OŘ Plzeň

- Přípomínka č. 64 – Zapracujeme: ANO

POVED / Plzeňský kraj

- Přípomínka č. 95 – Doplnění vypořádání: *Může být sledováno v dalším průběhu přípravy projektu.*


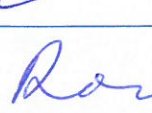

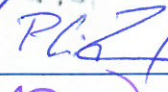
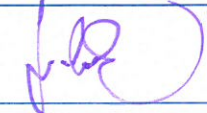
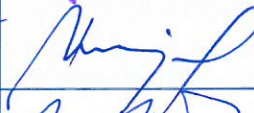
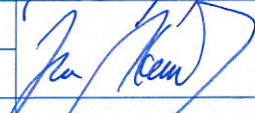
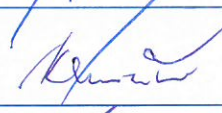
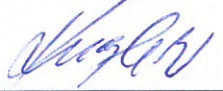
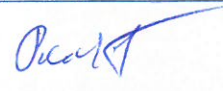
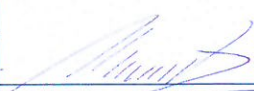

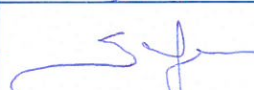

Závěr

- K 30. listopadu 2016 bude odevzdána konečná verze studie se zapracovanými připomínkami, následně bude odevzdaná dokumentace rozeslána dotčeným odborným složkám a objednatelům dopravy s žádostí o výběr doporučované varianty.
-



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP Modernizace trati České Budějovice - Pízeň Projednání připomínek k 1. dílčímu plnění
DATUM	24. listopadu 2016, 11:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA, a.s.; Olšanská 1a, Praha 3 (zasedací místnosti č. 7)

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Matěj Mareš	SUDOP PRAHA	267 094 174 marej.mares@sudop.cz	
Markéta Rozuňková	SUDOP PRAHA	267 094 173 marketa.rozunkova@sudop.cz	
PANZA JSTĚPANSKÁ	SUDOP PRAHA, a.s.	267 094 159 panz.jstepasva@sudop.cz	
ANDREA PLISKOVA	SUDOP PRAHA, a.s.	267 094 478 andrea.pliskoova@sudop.cz	
PAVEL ŽELÁZEK	SUDOP PRAHA, a.s.	pavel.zelazek@sudop.cz 267 094 181	
Radim BŘEVČKA	SŽDC - 026	Brav'ka@sdc.cz 604 564 065	
Jan Křemen	SŽDC, 026	602 162 740 kremen@sdc.cz	
RADIM KLUSÁČEK	SŽDC 026	725 359 820 KLUSACEK@SZDC.CZ	
Jana Kugler	VIKORD, s.r.o.	603 227 865 KUGLER@VIKORD.CZ	
PAVEL PURLKART	PAVED s.r.o.	727 954 248 PURLKART@PAVED.CZ	
VACLAV TACEK	MD 0910	225 131 340 VACLAV.TACEK@MD0910.CZ	
JAROMÍR TURNÍK	MD 0910	602 319 056 jaromir.turnik@maer.cz	
Jan Sedýra	SŽDC, ORP Pízeň - ORP	724 083 054 sedyra@szdc.cz	
Vojtěch Jehlička	SŽDC, 014	372 244 572 jehlicka@szdc.cz	

[illegible]

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
1	SŽDC O6	Technické řešení Bez připomínek.	-	0
2	SŽDC O6	Provozní a dopravní technologie Bez připomínek.	-	0
3	SŽDC O6	Stanovení investičních nákladů Způsob, jakým jsou naceněny investiční náklady technologické části, neodpovídá objektové skladbě ve Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni SP (Sborník). Tímto přístupem nacenění se eliminuje možnost porovnání této stavby s ostatními. Zároveň dochází k disparitě v míře agregace mezi technologickou a stavební částí stavby. Sborník byl mimo jiné zaveden z důvodů sjednocení objektové skladby ve stupni SP a následné porovnatelnosti mezi investičními stavbami. Způsobem, jak je naceněna technologická část, se tento efekt znemožňuje. Proto žádáme o úpravu nacenění technologické části dle platné objektové skladby s minimálním použitím individuálního nacenění.	Investiční náklady technologické části jsou od počátku zpracování Podkladové SP stanovovány jednotlivými profesními specialisty, přičemž toto ocenění je podrobně dokladováno. Sborník umožňuje zahrnutí ocenění profesními specialisty formou individuální kalkulace. K disparitě v míře agregace mezi technologickou a stavební částí stavby dochází vzhledem k povaze těchto částí zcela logicky i v samotném Sborníku a právě u technologické části dochází vzhledem k její složitosti k vysoké míře agregace. Souhlasíme, že Sborník byl zaveden i kvůli nastavení základních vstupů pro studie proveditelnosti, ale přesto je v něm zachována možnost detailnějšího posouzení formou Koeficientu K, případně Individuální kalkulace, jako v tomto případě, protože dalším, a z našeho pohledu významnějším, cílům patří sledování vývoje IN v průběhu projektové přípravy a zejména snaha o co nejpresnější odhad nákladů již v raných fázích projektu při posuzování ekonomické efektivity jednotlivých variant. Vzhledem k detailnímu doložení individuálních kalkulací jednotlivých technologických profesí nesouhlasíme s tvrzením, že je znemožněna porovnatelnost s jinými investičními stavbami.	ne
4	SŽDC O6	Přepravní analýza Kap. 1.4 V textu není uveden způsob, jakým byla stanovena indukovaná osobní doprava v projektových variantách. Žádáme o doplnění.	Bude doplněno.	ano
5	SŽDC O6	Ekonomické hodnocení Kap. 1 V souladu s platnou metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity (tzv. Přechodnou metodikou) je třeba zpracovat ekonomické hodnocení v několika postupných krocích. Součástí hodnocení musí být jako první zpracováno zhodnocení kontextu, stanovení cílů, identifikaci projektu, analýza proveditelnosti projektu s analýzou poptávky a variant. Tyto kroky musí předcházet zpracování finanční, ekonomické a rizikové analýze a měly by být součástí textu ekonomického hodnocení. Žádáme o doplnění.	Tyto části jsou obsaženy v kapitole 1 a 4.	ne
6	SŽDC O6	Kap. 2.2 Zpracovatel ekonomického hodnocení v textu uvádí, že výpočet nákladů na zabezpečení provozuschopnosti a na nezbytné opravy infrastruktury je proveden v souladu s „Metodikou klíčování nákladů na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah a vyčíslení nákladů nutných pro zajištění jejich provozuschopnosti“ (SUDOP PRAHA a. s, 2015). Velmi vítáme, že byla tato metodika vytvořena, nicméně o její podobě a skutečnosti, zda a případně kým byla schválena, nám bohužel není nic známo. Rádi bychom požádali o informace k této metodice, které byla základem pro vyčíslení nákladů na provozuschopnost, případně o poskytnutí metodiky samotné, aby bylo možné se ke stanoveným nákladům na provozuschopnost v této studii vyjádřit.	Materiál byl zpracován pro Státní fond dopravní infrastruktury. Byl konzultován s vybranými složkami SŽDC. Za SŽDC se projednávání účastnili mimo jiné Ing. Kovařík a Ing. Čihák.	0

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
7	SŽDC O6	Kap. 3 V textu je uvedeno, že do ekonomické analýzy byly zahrnuty traťové výluky pro základní údržbu. Podrobnější informace výpočtu a vlastní hodnoty přínosů či dopadů výluk v jednotlivých variantách však v textu dále uvedeny nejsou. Žádáme o doplnění.	Bude doplněno.	ano
8	SŽDC O6	Kap. 4 V analýze rizik zpracovatel uvádí pozitivní dopad na ukazatele ekonomické efektivnosti varianty Bp při zohlednění případných přínosů z převedené nákladní dopravy ze silnice na železnici. Souhlasíme s postupem zpracovatele, že tyto přínosy nebylo možné vzhledem k dosavadním obdrženým pokladům a informacím od společností zaměřujícím se na nákladní dopravu uvažovat v základním hodnocení, nicméně je patrné, jak pozitivní dopad do ekonomického hodnocení tyto přínosy mají, a proto doporučujeme opětovné prověření dat a informací od relevantních společností. Získání podrobnějších informací, které by umožňovaly zohlednění přínosů z převedené nákladní dopravy ze silnice na železnici v ekonomickém hodnocení, považujeme za jeden z klíčových úkolů před dokončením této studie proveditelnosti.	Během průzkumu byly firmy, které projevíly teoreticky možný převod ze silnice na železnici, znovu osloveny, aby konkretizovaly komodity, relace a množství z důvodu relevantního vyčíslení do ekonomického hodnocení. Firmy na opětovný dotaz buď nereagovaly anebo se vyjádřily tím způsobem, že tato data nejsou schopny poskytnout. Z pohledu zpracovatele nemá smysl firmy opětovně oslovovat. Teoretický modální přesun tedy vstupoval pouze do analýzy citlivosti.	ne
9	SŽDC O6	Závěr Žádáme o zohlednění výše uvedených připomínek ve studii proveditelnosti. Zároveň konstatujeme, že posuzované projektové varianty se vzájemně výrazně neliší výší investičních nákladů ani dosaženými výsledky ekonomické efektivity. Výsledky ekonomické efektivity jsou však bohužel velmi hraniční a neobsahují téměř žádnou rezervu. Vzhledem k tomu nelze zatím žádnou z projektových variant prohlásit za ekonomicky stabilní a pro další přípravu nerizikovou variantu. Nadále proto doporučujeme hledat další možné přínosy resp. úspory na straně provozních nákladů.	konstatování	0
10	SŽDC O12	V části A.2.1 – Technické řešení ani části A.3 Dopravní technologie není blíže specifikováno a souhlasným vyjádřením vlastníka, případně rozhodnutím Drážního úřadu o rušení vlečky dokladováno navrhované využití prostoru vlečky č.2084 Pivovar Platan Protivín (ve schématu označena jako vlečka Pivovary).	V textové části studie bude uvedeno, že je navrženo odpojení vlečky Pivovaru Platan Protivín, případné zachování napojení vlečky však není znemožněno.	ano
11	SŽDC O12	V dopravních schématech (případně i v situačních výkresech) je nutné z formálního hlediska doplnit ve stanicích Protivín, Nepomuk, Nezvěstice u kusých dopravních kolejí cestová návěstidla ukončující vlakovou cestu.	Bude doplněno.	ano
12	SŽDC O12	3.13. Situace odb. Srby, var. Dp – formálně chybně je označeno kolejiště jako „žst. Srby“	Bude opraveno.	ano
13	SŽDC O12	Modelový GVD všechny projektové varianty – plán obsazení dopravních kolejí v ŽST Protivín neodpovídá konfiguraci kolejiště, po poslední změně byla navržena kusá dopravní kolej č. 0 s nástupní hranou.	Bude upraveno.	ano
14	SŽDC O12	Modelový GVD všechny projektové varianty – plán obsazení dopravních kolejí v ŽST Ražice neodpovídá konfiguraci kolejiště, dopravní koleje jsou dle schéma č. 3, 1, 2, 4, nikoliv č. 5, 3, 1, 2.	Bude upraveno.	ano

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
15	SŽDC O12	Modelový GVD varianty A(mod) a Ap(mod), příloha 3.2 a 3.3. – plán obsazení dopravních kolejí v ŽST Starý Plzenec neodpovídá konfiguraci kolejiště, nástupní hrany jsou dle dopravního schéma u kolejí č. 1 a 3 nikoliv č. 1 a 2.	Bude upraveno.	ano
16	SŽDC O12	Modelový GVD varianta Dp, příloha 3.5. – varianta umožní provezení požadovaného rozsahu dopravy, avšak oproti variantě Bp(alt) bude stabilita jízdního řádu horší. Při minimálním zpoždění budou vlaky na odbočkách Srby a Ždírec u Plzně zastavovat před jednokolejným úsekem z důvodu křižování. Navržená infrastruktura bude také v budoucnu omezovat možnosti i jen minutových změn poloh vlaků při konstrukci GVD. Přitom rozdíl ve variantách je jen celkem 8,2 km chybějících dvoukolejných úseků. Naopak budou navíc ve variantě Dp zřizovány dvě nové odbočky.	konstatování	---
17	SŽDC O12	Modelový GVD varianta Ep, příloha 3.6. – v této variantě má být Ždírec u Plzně dvoukolejnou stanicí, v modelovém GVD je však zakreslena chybně vodorovnou přerušovanou čarou jako zastávka.	Bude upraveno.	ano
18	SŽDC O12	Dopravní technologie, kapitoly 3.2, Propustnost traťových kolejí str. 17, 2. odstavec, poslední věta zní: „Pro ilustraci jsou uvedeny hodnoty pro variantu Bez projektu, A1, A(mod), Ap(mod), B(alt), Bp(alt) a C.“. To je v rozporu s následujícími tabulkami, kde jsou k dispozici výpočty i pro další varianty.	Bude upraveno.	ano
19	SŽDC O12	Dopravní technologie, kapitoly 3.2, Propustnost traťových kolejí Tabulka na str. 18: využití propustnosti v úseku Blovice – Nezvěstice je v některých variantách vyšší než 100%. Jestliže je počítáno špičkové období (a hodnoty využití propustnosti jsou vyšší než 100%), není správné předpokládat limitní hodnoty propustnosti platné pro celý den. Místo toho je třeba předpokládat limitní hodnoty platné pro špičkové období, tak jak je popisováno v kapitole 3.1. Náležitě je třeba upravit text pod tabulkou, kde navíc znění posledního odstavce je v rozporu s odstavcem předchozím a s tabulkou.	Bude upraveno.	ano
20	SŽDC O12	A.2.1 Technické řešení, 2.3.7 Zabezpečovací zařízení – s ohledem na jízdy vlaků z odbočných tratí a jízdu vozidel nevybavených vlakovou částí systému ETCS L2 požadujeme v rámci další přípravy investiční akce uvažovat s instalací obvyklých návěstidel (dle předpisu SŽDC D1) doplněných o návěsti pro ETCS. Nepovažujeme za vhodné v textu uvádět navrhované jednosvětlové návěsti, které nejsou na naší síti doposud zavedené a schválené.	Bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace. V současnosti probíhají na toto téma odborná jednání.	ano
21	SŽDC O13	Do kolejových spojek mají být přednostně navrhovány výhybky tvaru 1:11-300. Návrh výhybek tvaru 1:9-300 do kolejových spojek se připouští pouze z prostorových důvodů.	Může být řešeno v dalším stupni projektové dokumentace	ne
22	SŽDC O13	Upozorňujeme, že nové návrhy stanic pro doplněné varianty opět nerespektují požadavek na užití krátkých výhybkových pražců za společnými pražci a standardních výhybkových pražců ve výměnové části v případě na sebe navazujících výhybek na betonových pražcích: např. výhybky č. 7 a 8 v žst. Blovice, vých. č. 1 a 2 v žst. Nezvěstice (var. A) apod.	Může být řešeno v dalším stupni projektové dokumentace	ne

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
23	SŽDC O13	Úpravy železničního přejezdu v ev. km 339,658 nezohledňují úpravu vzdálenosti křižovatky od železničního přejezdu ani v jedné z předložených variant. Zároveň není ani v jedné z předložených variant snaha o mimoúrovňové řešení odstranění přejezdu.	Bude blíže řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.	ne
24	SŽDC O13	Návrh žst. Písek město je z hlediska geometrie hlavní koleje nevhodný a nevyhovuje z hlediska požadavků na dodržení standardní hodnoty náhlé změny nedostatku převýšení.	Může být řešeno v dalším stupni projektové dokumentace	ne
25	SŽDC O13	V žst. Starý Plzenec doporučujeme prodloužení podchodu i pod sudou kolejovou skupinou s napojením do ulice Nepomucká.	Technické řešení bylo opakovaně projednáno v rámci Podkladové SP	ne
26	SŽDC O14	A.2.1 Technické řešení, 2 PROJEKTOVÉ VARIANTY 2.3 Návrh technického řešení - vybrané profese 2.3.4 Pozemní komunikace V souvislosti se současným celospolečenským vnímáním přejezdů jako rizikových míst a s návrhem na zvýšení maximální traťové rychlosti až na 160 km/h vnímáme jako vhodné se problematice přejezdů, možnosti jejich rušení nebo nahrazení např. mimoúrovňovým křížením, více věnovat. Nepovažujeme za vhodné ponechávat na trati s rychlostí v intervalu 120 km/h až 160 km/h úrovně křížení se silnicemi I. a II. třídy.	Principiálně s nahrazováním přejezdů mimoúrovňovým křížením souhlasíme. Za současné situace by však vzhledem k relativně nízké intenzitě dopravy na křížených silnicích došlo k ohrožení ekonomické efektivity celého projektu. Problematiku železničních přejezdů by bylo vhodnější řešit individuálně, např. jako v „Analýze zvýšení bezpečnosti úrovně přejezdů na tranzitních železničních koridorech“ (05/2016).	ne
27	SŽDC O14	2.3.6. Silnoproudá technologie Požadujeme změnit v textu. Základní napájení zabezpečovacího zařízení bude z distribuční soustavy a záložní napájení z trakčního vedení.	Bude změněno.	ano
28	SŽDC O14	Do kapitoly požadujeme doplnit větu že „Vybrané silnoproudé technologie budou začleněny do DDTS podle směrnice TS 2/2008.“	Bude doplněno.	ano
29	SŽDC O14	2.3.7 Zabezpečovací zařízení Úpravy na přípojných tratích Čičenice - Volary - v případech tratí řízených podle předpisu SŽDC D3 je v rámci návrhu řešení vždy uvažováno se zřízením vazby D3 a D1 vůči CDP Praha. V případě této trati, kde je provozován technický prostředek pro tratě se zjednodušeným řízením provozu (radioblok), však bude dle návrhu zachováno stávající telefonické sjednávání jízd vlaků. Doporučujeme i pro tento traťový úsek, respektive pro traťový úsek do první dopravní RB, zřídit technickou vazbu pro povolení jízdy vlaku na trať RB bez nutnosti telefonického sjednání jízdy mezi dispečerem radiobloku a dispečerem CDP.	Ano, je to vhodné. Dá se to jako požadavek. V současnosti toto nemáme projednáno, ale bude provedeno v dalším stupni.	částečně

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
30	SŽDC O14	Výstavba TZZ Opětovně upozorňujeme, že pro popsané technické řešení s dělením traťových úseků na prostorové oddíly využitím úseků počítačů náprav a neproměnných návěstidel je možné pouze při splnění některé z následujících podmínek: - Jízda vlaků výhradně pod dohledem systému ERTMS/ETCS, a to včetně údržbových vozidel SŽDC. Pro případné zcela výjimečné jízdy vozidel nevybavených, nebo s mobilní částí ERTMS/ETCS v poruše, musí být přijata administrativní opatření pro zajištění bezpečnosti - jízda pouze jednoho vlaku v mezistaničním úseku nebo prostorovém oddílu v případě konvenčního AH. Doplnění použitých světelných návěstidel (odjezdových a oddílových) o novou návěst s významem neplatnosti návěstidla pro vozidla jedoucí pod dohledem systému ERTMS/ETCS. Taková návěst v tento okamžik není stanovena a SŽDC o jejím zřízení zatím neuvažuje.	Doplněno. O návěsti je nutné rozhodnout v dalším stupni, nyní můžeme uvažovat jak zhasnutí návěstidel (je plný provoz pod dohledem ETCS) s ponecháním jednosvětlové návěsti, nebo zřídit světelnou návěst Neplatné návěstidlo, což je zavedena návěst.	ano
31	SŽDC O14	Návrh nijak neupřesňuje, v jakém rozsahu budou návěstidla pro jízdu při výpadku ETCS tj. na AH rozmístována ani na jakou zábrzdnu vzdálenost. Budou-li pouze vjezdová a odjezdová návěstidla se samostatnými předvěstmi apod. Řešení by mělo být specifikováno technicky i provozně a akceptováno SŽDC - zejména úsekem řízení provozu GŘ.	Bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace. V současnosti probíhají na toto téma odborná jednání. V případě výpadku ETCS bude provoz dle předpisů. Jízda v=100km/hod a tomu budou odpovídat i jednotlivé prvky.	vysvětleno
32	SŽDC O14	Viditelnost návěstidel Druhý odstavec - návrh uvádí použití nové jednosvětlové návěsti. Z textu není zřejmé, zdali je myšleno nové technické řešení svítilny návěstidla (viz následující požadavek na průměr svítilny), nebo návěst snovým významem ve smyslu předpisu SŽDC D1. Jedná-li se o druhý případ, doporučujeme možnost zřízení takého návěsti potvrdit od gestorského útvaru předpisu SŽDC D1 (tzn. GŘ SŽDC O12). Obecně pak doporučujeme návěstidla nákladově uvažovat v rozsahu standardní výbavy svítilnami.	Bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace. V současnosti probíhají na toto téma odborná jednání. Návěstidla byla uvažována v nákladové části jako klasická. Jedinosvětlové návěsti pro ETCS budou použity pouze v okamžiku úplného pokrytí a využití ETCS. To vzhledem k času výstavby uvažovat.	vysvětleno
33	SŽDC O14	Třetí odstavec - požadujeme doplnit, že v případě zkrácení doby viditelnosti je bezpodmínečně nutné, aby bylo projektantem zamýšleného řešení doloženo, že navržené řešení (zkrácení doby viditelnosti návěstidla) nezpůsobí zhoršení možnosti bezpečného zastavení drážního vozidla. Tento požadavek je nutno vnímat zejména s ohledem, že jízda podle hlavních návěstidel bude dle předloženého návrhu uplatňována při poruchách traťové nebo mobilní části ETCS, nebo při zajištění vozidel do dopravy ze zaústěných tratí.	Doplněno	ano
34	SŽDC O15	Z hlediska ochrany přírody a krajiny nejsou v této fázi dokumentace konkrétní opatření navržena a řešena.	Vzhledem k tomu, že nebyly provedeny žádné podrobné průzkumy a předpokládáme, že návrh opatření vyplývá z podmínek stávající platné legislativy, nejsou navržena konkrétní opatření.	0
35	SŽDC O15	Problematika odpadů není v dokumentaci uvedena.	Z hlediska nakládání s odpady není třeba v tomto stupni dokumentace uvádět žádné podrobné údaje. Nejsou známy objemy odpadů a nebyly provedeny žádné průzkumy kontaminace šterkového lože.	0

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
36	SŽDC O15	K části hluk a vibrace máme následující připomínky: na str. 113 v první tabulce nejsou uvedeny vypočtené hodnoty hluku pro noční dobu v GVD 2014/2015.	bylo zpracováno	ano
37	SŽDC O15	Sloupce s diferencí hlukové zátěže v různých obdobích by měly být označeny příslušněji: např. „Rozdíl hodnot hluku v období 2000-2015“ apod.	bylo zpracováno	ano
38	SŽDC O15	ke kapitole 4.12.3 – pokud se jedná o jednotlivé chráněné objekty (RD) – prověřit, zda daný prostor (před obytnými místnostmi směrem ke trati) je významný z hlediska pronikání hluku zvenčí, alternativně řešit IPO vč. výměny vzduchu (pokud takové opatření bude efektivnější, než PHS, která by mohla být dražší než chráněný objekt). Stanice Strakonice a Horažďovice pm. již byly modernizovány, není tedy zřejmé, proč jsou navrhovány další PHS.	Významné fasády z hlediska pronikání hluku a IPO budou řešeny v dalším stupni projektové dokumentace. Ve stanicích Horažďovice a Strakonice bylo uvažováno s odlišnými rychlostmi pro zastavování a průjezdy vlaků. Ve studii je uvažováno s rychlostmi bez zastavování, s plnými rychlostmi pro daný úsek.	ne
39	SŽDC O15	str. 118 – chybně uvedené již neplatné Nařízení vlády 148/2006 Sb.	bylo zpracováno	ano
40	SŽDC O26	Část A.3 Dopravní technologie: v případě spěšných vlaků Č. Budějovice – Písek město je oproti původní verzi studie (05/2016) dosahováno díky projíždění ŽST Dívčice časové úspory pouze 1 min., což je úspora plynoucí pouze z délky původně uvažovaného pobytu těchto vlaků v Dívčicích, ve výpočtu tak zcela chybí časová úspora plynoucí ze samotného projetí stanice rychlostí 140 km/h; chyba je patrná i s ohledem na skutečnost, že jízdní doby uvedených spěšných vlaků v úsecích Číčenice – Dívčice a Dívčice – Zliv zůstaly identické jako v případě původně uvažovaného zastavení v Dívčicích; současně pravděpodobně není u těchto spěšných vlaků započítán přínos plynoucí z využití upraveného rychlostního profilu pro nedostatek převýšení do 150 mm; reálná úspora z projetí ŽST Dívčice a odpovídajícího využití V150 tak podle našeho názoru musí u těchto vlaků činit cca 2 – 2,5 min.; zkrácení cestovní doby mezi Českými Budějovicemi a Pískem uvedenými spěšnými vlaky se navíc nepromítlo Tabulky 2.3 v textové části, kde je pro relaci ČB – Písek centrum uváděna stejná cestovní doba jako v předchozí verzi studie (46,75 min.), špatné hodnoty tedy patrně vstupují i do přepravní prognózy a ekonomického hodnocení	Cestovní doba vlaků Sp bude upravena a dále prověřena a odpovídajícím způsobem doložena.	ano
41	SŽDC O26	u rychlíků linky R11 došlo patrně vlivem využití upraveného rychlostního profilu V150 v úseku České Budějovice – Protivín oproti předchozí verzi studie ke zkrácení cestovní doby o 1 min. pouze v lichém směru, v sudém směru zůstala cestovní doba stejná, což nepovažujeme za pravděpodobné, uvedené úpravy cestovních dob požadujeme prověřit a řádně zdůvodnit	Na žádost zadavatele bude prověřeno a zpracováno. (Případné nezpracování připomínky bude řádně zdůvodněno a řešeno přímo se zadavatelem.)	ano
42	SŽDC O26	byla prověřována možnost zkrácení provozní intervalů na budějovickém zhlaví ŽST Protivín v souvislosti s nově navrhovaným dvoukolejným výběhem směrem do Číčenic	Ano, byla prověřována a bude zpracována (v koordinaci s předchozí připomínkou).	ano

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
43	SŽDC O26	Část A.4 Převážná analýza vzhledem k předpokládaným investičním nákladům na jejich stavbu (obnovu), s ohledem na předpokládaný obrát cestujících i předpokládaný provozní koncept požadujeme ve spolupráci s dotčenými objednateli zvážit nutnost obnovy, resp. stavby zastávek s minimálním obrátem cestujících; týká se především zastávek Zbudov, Milenovice, Sodoměř u Písku, Modlešovice, Pracejovice, Dolní Poříčí, Střelské Hoštice, Horažďovická Lhota (Velký Bor) a Jetenovice	Touto otázkou se zpracovatel zabýval v části A4. kap. 1.4.10. POVED neuvažuje s redukcí míst zastavení. Dle vyjádření JIKORD nemusí docházet k obsluze zastávek Zbudov a Milenovice. V této kapitole je doporučena redukce dalších míst zastavení s nízkým využitím (především v úseku mezi Horažďovicemi předm. a Strakonice) a náhrada jejich obsluhy autobusy/MHD. Tato skutečnost je v kompetenci koordinátora dopravy a případné omezení obsluhy zastávek musí projednat s dotčenými obcemi. Případné rušení zastávek s minimálním obrátem cestujících doporučujeme řešit v dalším stupni projektové dokumentace	ne
44	SŽDC O26	Část A.5 Ekonomické hodnocení v dokumentaci je zmíněno, že do ekonomické analýzy jsou započítány také přínosy plynoucí ze snížení dopadů výluk s NAD při zdvoukolejnění vybraných úseků tratě, není však blíže popsán a doložen způsob výpočtu těchto přínosů	Bude doplněno.	ano
45	SŽDC O26	nejen v souvislosti s předchozím bodem není zřejmé, proč úspora času stávajících cestujících na železnici, resp. přínosy plynoucí z úspor času, s rostoucím rozsahem zdvoukolejnění mírně klesá (varianta Bp má nižší úsporu než Dp, která má nižší úsporu než Ep, viz Tabulky 3.9, 3.10 a 3.11); Čím je to způsobeno? Souvisí to s rozsahem údržbových výluk?	Úspora stávajících cestujících je v základu pro varianty Bp, Dp a Ep stejná, k "deformaci" pak dochází u jednotlivých variant díky započítání úspor z výluk. Plné zdvoukolejnění sebou nese nižší úspory z výluk z pohledu úspor železniční dopravy pro stávající cestující, úspory z "ušetření" náhradní autobusové dopravy jsou uvedeny v úsporách spojených se silniční dopravou, tak jako i úspory z IAD.	vysvětleno
46	SŽDC O26	náklady na údržbu železniční infrastruktury projektových variant by měly být rozdílné v letech výstavby a v letech následného provozu; během realizace stavby totiž minimálně část běžné údržby nebude probíhat; navíc v těchto letech ještě nebude dosaženo cílového rozsahu infrastruktury, ze kterého je zřejmě vypočtena pravidelná roční částka na údržbu	Údržbové náklady jsou kontinuální, každý rok stejné, dané rozsahem železniční sítě a stanovenými činnostmi (kontrolní a dohlédací činnost, měření, revize atd.). Nedá se předpokládat, že by během modernizace řešené trati došlo například k cílenému úbytku počtu zaměstnanců OŘ Plzeň. Jednotlivé stavby budou navíc uváděny do provozu postupně. V projektových variantách budou během výstavby náklady na údržbu uvažovány ve výši odpovídající stavu Bez projektu.	částečně
47	SŽDC O26	přínosů ze zvýšení bezpečnosti provozu je dosaženo zlepšením zabezpečení přejezdů; finanční vyčíslení těchto přínosů je pak mj. založeno na přepravním výkonu dané tratě v oskm; protože se ale uvedené zvýšení bezpečnosti týká téměř výhradně účastníků silničního provozu, není zde zřejmý vztah mezi vyšší bezpečností a přepravním výkonem na železnici; uvedeným konstatováním nechceme zpochybnit způsob výpočtu, který je běžně používán a vychází z nevhodné úpravy v aktuálně platné metodice, cílem je poukázat na potřebu jiného řešení přínosů z bezpečnosti v nově připravované metodice	Výpočet vychází v současné době z platné metodiky.	vysvětleno

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
48	SŽDC O26	výsledky EH a přepínací hodnota preferovaných variant s největším podílem zdvoukolejnění je v poměru k CIN nízká, doporučujeme tedy hledat další přínosy, které pomohou zlepšit celkové výsledky EH; navrhujeme například zohlednit přínosy z úspory silniční dopravy a z úspory paliva vznikající díky novému zabezpečení 54 přejezdů; současně považujeme za přínosné dopracovat rizikovou a citlivostní analýzu pro doporučované varianty	Riziková analýza bude zpracována i pro variantu Dp. Ohledně navržených úspor je nutné vysvětlit, že v projektu nejsou navrhovány mimoúrovňové přejezdy, které by nesly navržené přínosy. V případě, že dojde ke světelnému zabezpečení u přejezdů v současnosti bez zabezpečení při porovnání s přejezdy v současné době zabezpečenými světelně a v projektu jsou navíc zabezpečeny závorami lze konstatovat kompenzaci přínosů a ztrát z těchto dopadů projektu.	částečně
49	SŽDC O26	Investiční náklady požadujeme blíže upřesnit způsob stanovení investičních nákladů na stavbu GSM-R ve variantách Xp pro úsek (Ražice –) Protivín – Putim – Písek – Písek město; v této souvislosti upozorňujeme, že traťové úseky Protivín – Putim a Putim – Ražice mají být pokryty GSM-R již v rámci stavby „GSM-R Plzeň – České Budějovice“ (BTS Ražice a Skály), současně požadujeme prověřit nutnost budovat celkem 3 nové základnové stanice BTS v Putimi, Písku a Písku městě	Investiční náklady byly stanoveny profesním specialistou a jsou doloženy v Individuální kalkulaci Sdělovacího zařízení. Rozsah BTS byl stanoven tímto zpracovatelem.	vysvětleno
50	SŽDC O26	v rámci investičních nákladů na sdělovací zařízení je v ŽST Strakonice uvažováno s částkou 2,7 mil. Kč na kamerový systém, kamerový systém v této stanici však byl podle našeho názoru zřízen již v rámci stavby „Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek ŽST Strakonice“, k jeho úpravě pak má dojít ještě v rámci připravované stavby „Přestupní terminál Strakonice“, není tedy zřejmé, co výše uvedená položka zahrnuje a k čemu je určena (v ŽST Horažďovice předměstí, která prošla rovněž rekonstrukcí, tato položka uvedena není)	Bude upraveno	ano
51	SŽDC O26	v investičních nákladech na sdělovací zařízení jsou duplicitně započítány náklady na sdělovací zařízení v zastávkách Velký Bor a Horažďovická Lhota (rozhlas, přenosové a informační zařízení, kamerový systém); zastávka Velký Bor je však v rámci studie rušena a nahrazena novou zastávkou Horažďovická Lhota, náklady je tak nutné započítat pouze jednou	Bude upraveno	ano
52	SŽDC O26	v nákladech na sdělovací zařízení je zahrnuta položka ve výši 5,7 mil. Kč na přemístění BTS v zastávce Srby, stavba GSM-R na řešené trati nebyla dosud realizována a návrh umístění BTS byl projektantovi postoupen a byl konzultován s výsledkem, že navrhovaná umístění základnových stanic nejsou v kolizi s výhledovým stavem v rámci zpracovávané SP; se započtením výše uvedené položky na přesun BTS tedy nesouhlasíme, řešenou BTS u zastávky Srby je nutné umístit bezkolizně již v rámci stavby „GSM-R Plzeň – České Budějovice“	Bude upraveno	ano
53	SŽDC O26	vzhledem k výše uvedeným připomínkám požadujeme věnovat stanovení investičních nákladů zvýšenou pozornost	konstatování	0

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
54	SŽDC O29	Při studiu výše uvedené studie jsme shledali, že zadání investičního záměru této budoucí investice v tuto chvíli nepočítá v žádné z posuzovaných variant s jakoukoli investicí do budov osobních nádraží (viz text "Rekonstrukce staničních budov není uvažována." v kap. 2.3.3 v dokumentu A.2.1 - Technické řešení). Žádáme proto tímto dopisem o prověření, zda je možné v tuto fázi zařadit nemovitosti osobních nádraží (zejména VB) do dalších fází přípravy projektu výše uvedené stavby.	V investičních nákladech jsou rekonstrukce budov zahrnuty, text bude upraven	ano
55	SŽDC SSZ	společně s O26	-	0
56	OŘ Plzeň	Připomínky ÚŘP – odbor technologie Všeobecně k části A.1 Shrnutí a vyhodnocení studie: ÚŘP doporučuje nadále sledovat variantu Dp. Tato varianta dosahuje druhého nejvyššího ekonomického hodnocení, oproti variantě Ap(mod) navíc varianta Dp obsahuje zdvoukolejnění úseku Plzeň Koterov – Blovice a částečné zdvoukolejnění úseku Blovice – Nepomuk. Toto zdvoukolejnění sebou nese vyšší míru stability JŘ a umožnění vedení striktně taktového vedení osobní dopravy. Společně s variantou Bp, která však zdaleka nedosahuje ekonomického hodnocení doporučované varianty Dp a zároveň je z hlediska investic nejnáročnější, dosahuje varianta Dp i nejlepších výsledků v oblasti naplnění cílů projektu.	konstatování	0
57	OŘ Plzeň	A.2.1 – Technické řešení; 2 Projektové varianty; 2.3 Návrh technického řešení – vybrané profese; 2.3.7 Zabezpečovací zařízení Úpravy v ŽST Odb. Srby / Odb. Ždírec u Plzně Odlišně od projektové dokumentace navrhujeme vzhledem k dálkovému řízení tratě i zřízení posunových cest.	Může být řešeno v dalším stupni projektové dokumentace	ne
58	OŘ Plzeň	Dále do této kapitoly (či do jiné vhodné kapitoly) požadujeme doplnit text (komentář) k doporučení EU k eventuální délce dopravních kolejí v železničních stanicích umožňujících provozovat vlaky nákladní dopravy až o délce 740 metrů. Na SŽDC přišlo jako požadavek z MD (Ing. Sosna (jako č.j. 308/2016-520-DOP/1).	Bude doplněno.	ano
59	OŘ Plzeň	A.2.2 – Schémata stanic Údaje užitečné délky kolejí v tabulce kolejí u schémat některých stanic (například Strakonice, Nezvěstice atd.) jsou zjevně nesprávné. Zkontrolujte a opravte nesprávné údaje v tabulce kolejí.	bude zkontrolováno	ano
60	OŘ Plzeň	A.3 - Dopravní technologie Do kapitoly 1.5 rozsah nákladní dopravy – výhledový stav (či jiné vhodné kapitoly) požadujeme doplnit text k technologii provozování vlaků nákladní dopravy o délce až 740 metrů.	Bude doplněno.	ano

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
61	OŘ Plzeň	Připomínky ÚT - OPS B. Výkresová část Blovice Varianta Bp – výhybka č. 10 (1 : 14 – 760) neumožňuje jízdu do odbočky 100 km/h. Z uvedeného vyplývá, že rychlost na kol. č.4 60/100 km/h je zavádějící. Správně má být 60/80 km/h.	Bude opraveno.	ano
62	OŘ Plzeň	Ve variantách Bp, Fp dojde k prodloužení přejezdu v ev. km 325,043 (nově cca km 325,150), z čehož vyplývá zhoršení poměrů na přejezdu z hlediska ČSN 73 6380. Upozorňujeme na možné komplikace z hlediska projednání úpravy přejezdu v dalších stupních.	Konstatování.	0
63	OŘ Plzeň	Ve variantě Dp a Ep chybí zapojení vlečky ZETEN Blovice. Vpravo trati na vjezdu do stanice od CBE.	Zapojení vlečky je zakresleno, ale špatným typem čáry. Bude opraveno.	ano
64	OŘ Plzeň	Nezvěstice Varianta A – V koleji č.4 je pro zjednodušení řešení výhybek č. 5; 8 a 9 vhodnější rychlost 60 km/h. Využití rychlosti 80 km/h v této koleji je málo pravděpodobné a vzhledem k výhybce č.3 i nemožné.	V koleji č. 4 je uvažována rychlost 60 km/h, čemuž odpovídá návrh výhybek. Bude opraven popis rychlosti.	ano
65	OŘ Plzeň	Varianta A (B) – výh.č.5 (8) dle našeho názoru nemá správné parametry. GPV nelze přesně určit, protože chybí popis vzestupnic.	Výhybka č.5 je bez převýšení a poloměrem 447,800m vyhovuje pro V=60 km/h. Za ní začíná mezilehlá vzestupnice. Výhybka č. 8 leží v převýšení 87 mm, což je maximální možné pro přebytek převýšení E=80 mm.	ne
66	OŘ Plzeň	V koleji č.4 je nesoulad v rychlostech. Průjezd po koleji č.4 přes výh.č.3 rychlostí 80 km/h (ve variantě A) je nemožný.	Špatný popis rychlosti. Bude opraveno.	ano
67	OŘ Plzeň	Varianta B – Na přejezdu před ZV 2 je navržena změna polohy křížení a úprava pozemní komunikace. Upozorňujeme na nutnost dořešení správného napojení všech souvisejících komunikací a projednání úpravy přejezdu v dalších stupních.	Konstatování.	0
68	MD ČR	Požadujeme, aby v rámci části A.1 (v textovém dokumentu nebo DETR analýze) shrnuto také naplnění požadavků TSI a nařízení 1315/2013 (TEN-T).	Bude doplněno.	ano
69	MD ČR	Požadujeme, aby bylo okomentováno, zda je technické řešení navrženo tak, aby v budoucnu mohla být v případě nutnosti dobudována druhá kolej na celé řešené trati (např. zda bude možno použít variantu Dp jako stavební etapu varianty Bp).	Bude doplněno.	ano
70	MD ČR	Zatímco u jednokolejného úseku Nepomuk – Plzeň-Koterov ve variantě Ap(mod) je pochopitelná potřeba více předjízdnych kolejí v žst. Nezvěstice a žst. Starý Plzenec z důvodu křížování/předjíždění, u variant Bp, Dp, Ep, Fp není modelovým GVD doložena potřeba koleje č. 3 v žst. Nezvěstice a koleje č. 3 v žst. Starý Plzenec. Požadujeme existenci těchto kolejí řádně zdůvodnit nebo rozsah stanic redukovat.	Existence kolejí je odůvodnitelná provozními potřebami – v žst. Nezvěstice pro práci s Mn a s ohledem na absenci předjízdne koleje pro nákladní vlaky v žst. Blovice a krátkou kolej pro nákladní vlaky v žst. Nepomuk, v žst. Starý Plzenec pro práci s Mn a s ohledem na existenci vlečky. Zdůvodnění bude doplněno.	ano

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň										
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele						Zpracujeme	
71	MD ČR	Technická část Texty Uveďte výpočet hrubého zatížení hlavních staničních a traťových kolejí, uveďte řád koleje a návrh železničního svršku dle předpisu S3. Případně zdůvodněte použití jiného železničního svršku.	V souladu se Směnicí GŘ SŽDC 28/2005 jsou v hlavních staničních a traťových kolejích navrženy kolejnice tvaru 60E2. Zpracovatel TES provedl výpočet hrubého zatížení trati a stanovil řád koleje při žádosti o udělení výjimky z uvedené směrnice, nicméně SŽDC O13 tuto žádost zamítl.						ne	
72	MD ČR	Specifikujte návrhové parametry (třída zatížení, průchodnost,) pro stavby na úsecích Ražice/Protivín – Putim – Písek – Písek město.	Bude doplněno.						ano	
73	MD ČR	Popište základní skladbu navrhované konstrukce železničního spodku	nad rámec SP						ne	
74	MD ČR	Doplňte informaci o stávajícím prostorovém uspořádání železničního spodku. Jde především o šířku pláně železničního spodku.	nad rámec SP						ne	
75	MD ČR	Do tabulky přejezdů doplňte údaj o zvýšení traťové rychlosti, počtu kolejí, možnostech náhradní trasy při jejich zrušení.	Budou doplněny údaje o rychlosti a počtu kolejí						částečně	
76	MD ČR	Doplňte přehlednou tabulku IN a výkazů výměr pro základní profese členěné na základní položky pro jednotlivé investiční úseky.	Úsek Nepomuk - Plzeň	VAR A(mod)	VAR Ap(mod)	VAR Fp	VAR Ep	VAR Dp	VAR Bp	vysvětleno
77	MD ČR	Uspořádání stanic Hluboká nad Vltavou – prověřte řešení. Jednostranná nástupiště u kol. č. 1 a 2 budou posunuta ve směru staničení blíže k přístupové komunikaci. Přístup bude v úrovni přes kol. č. 2 po centrálním přechodu. Odbočná výhybka kol. č. 2 na rychlost 50 km/h bude posunuta co nejbližší k centrálnímu přechodu.	IN	a CD1000	IN do Sborníku	102%	132%	138%	147%	
			Výkon oskm/den (Os+Sp), 2030	100%	100%	102%	109%	115%	116%	
			Výkon vlkm/den (Os+Sp), 2030	100%	100%	100%	111%	123%	123%	
			Technické řešení železničních stanic bylo opakovaně projednáno.						ne	
78	MD ČR	Dívčice – spojky na plzeňském zhlaví posuňte směrem do stanice. Kol. č. 3 je vedena kolem rampy?	Technické řešení železničních stanic bylo opakovaně projednáno.						ne	
79	MD ČR	Čičenice – zdůvodněte zvláštní uspořádání nástupiště u kol. č. 2 a 6.	Technické řešení železničních stanic bylo opakovaně projednáno.						ne	
80	MD ČR	Ražice - prověřte řešení. Jednostranné nástupiště u kol. č. 1 přístupné po centrálním přechodu přes kol. č. 2. Jednostranné nástupiště u kol. č. 2 přístupné přímo od VB. Odbočující výhybky do kol. č. 2 na rychlost 50 km/h přisunuty co nejbližší ke koncům nástupišť. Jednostranné nástupiště u kusé kol. č. 4 ukončené před centrálním přechodem přístupné přímo od VB.	Technické řešení železničních stanic bylo opakovaně projednáno.						ne	
81	MD ČR	Čejetice, Střelské Hoštice – zdůvodněte ŽST, případně navrhnete pouze jako zastávku.	Technické řešení železničních stanic bylo opakovaně projednáno.						ne	
82	MD ČR	Výkresy 1. 1:10 000 – sjednoťte barvy vlaječek rychlostí, doplňte stávající rychlost, doplňte polohy přejezdů a úpravy komunikací, doplňte hranice investičních úseků, sjednoťte, zda ne/uvádět Vk, označte případně rušené zastávky.	bude upraveno						ano	
83	MD ČR	Dopravní technologie Zdůvodněte jízdní dobu 90min. Vychází z nějakého materiálu? Mezi cíli SP není uvedena.	Vychází ze zadání podkladové SP, kdy SJD 90 min je požadována ve variantě C, resp. Cp.							
84	MD ČR	Doplňte, nejlépe graficky přestupní vazby v klíčových uzlech Plzeň a České Budějovice podle SP 4. a 3. TŽK.	Navrhované GVD vychází z konstrukcí daných uzlů.						ne	
85	MD ČR	Doplňte nějaký rozbor (odhad, návrh) potřebné infrastruktury v ŽST pro nákladní dopravu.	Bylo projednáváno. Text bude doplněn (viz připomínka OŘ Plzeň).						ano	
86	MD ČR	Doplňte informaci o ne/využívání vozidel s naklápací skříní na předmětné trati.	Bude doplněno.						ano	

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
87	MD ČR	Přepravní analýza 1. Jízdní/cestovní doby jsou ve všech projektových variantách shodné. Přepravní proudy výhledového stavu v osobní dopravě se mění prakticky pouze v úseku Nepomuk – Plzeň. Doplňte tabulku (IN, výkon Oskm, počet vlaků Os)		vysvětleno
88	MD ČR	Na trati se nachází celkem 8 zastávek s obratem cestující/den <= 10. Na těchto zastávkách by měla být provedena detailní analýza dopravní obsluhy příslušného území a jejich realizace investičně ohodnocena.	Touto otázkou se zpracovatel zabýval v části A4. kap. 1.4.10. POVED neuvažuje s redukcí míst zastavení. Dle vyjádření JIKORD nemusí docházet k obsluze zastávek Zbudov a Milenovice. V této kapitole je doporučena redukce dalších míst zastavení s nízkým využitím (především v úseku mezi Horažďovicemi předm. a Strakonice) a náhrada jejich obsluhy autobusy/MHD. Tato skutečnost je v kompetenci koordinátora dopravy a případné omezení obsluhy zastávek musí projednat s dotčenými obcemi.	ne
89	MD ČR	Životní prostředí Hluk Vysvětlíte, že ve výhledovém stavu v projektových variantách dochází ke snížení hlukové zátěže oproti stavu roku 2000 o cca 1 – 2 dB. V celé délce došlo ke zvýšení traťové rychlosti, v některých úsecích ze 100 km/h až na 160 km/h. Předpokládáme, že počet vlaků je stejný, nebo vyšší. Pro zvýšení hodnověrnosti doplňte údaje o rozsahu dopravy z roku 2000, případně dalších klíčových vstupech.	Na snížení hlukové zátěže má především vliv podíl vlakových souprav s kotoučovými brzdami, dále pak délky vlakových souprav. Není tedy rozhodující počet vlaků, ale i další parametry. Požadované rozsahy dopravy byly zpracovány.	vysvětleno
90	MD ČR	Tab. 4.19 převedte z mezistaničního členění na seznam obcí/měst, kde se PHS navrhuje a v jakém rozsahu.	Nad rámec SP -Toto zmiňované členění by při řešení několika variant na tak dlouhý úsek ve stupni studie proveditelnosti bylo velmi náročné - časově i finančně, vyžadovalo by vytvoření 3D modelu. Detailněji se řeší až podle vybrané varianty v dalších stupních projektové dokumentace.	ne
91	PK	Z pohledu Plzeňského kraje je i nadále nejvíce preferováno sledování varianty Bp. Je však možné přiklonit se i k variantě Dp, pokud ekonomické hodnocení pro variantu Bp nebude zcela příznivé. V tomto ohledu podporujeme názor zpracovatele z projednání, kdy zpracovatel doporučuje dále sledovat variantu Dp, ale zároveň hlídat investiční náklady, hledat případné úspory a prověřit plné zdvojkolejení. V zájmu Plzeňského kraje je další sledování jak varianty Dp, tak varianty Bp. V závěru dokumentu A.1 je doporučeno dále sledovat varianty Dp a Ap(mod), dle výhledových záměrů Plzeňského kraje nedoporučujeme však opouštět variantu Bp, byť z hlediska ekonomického hodnocení dosahuje hraničních hodnot. Variantu Dp považujeme za kompromis z pohledu stávajících podmínek přípravy staveb, varianta Bp je přitom mnohem ucelenějším řešením než varianta Dp. Naopak se nelze přiklonit k realizaci varianty Ap, která sice objektivně některé traťové parametry zlepšuje, ale z hlediska zdvojkolejení (a tím výraznějšího zvýšení kapacity tratě a stability GVD) je její přínos prakticky nulový, přitom se jedná o klíčový požadavek Plzeňského kraje.	konstatování	0

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
92	PK	<p>Za účelem dodatečného zlepšení ekonomického hodnocení studie podporuje Plzeňský kraj prodloužení spěšných vlaků Písek město – Strakonice do Horažďovic předměstí a zpět jako přípojných vlaků na spěšné vlaky Plzeň – Horažďovice předměstí a osobní vlaky Horažďovice předměstí Sušice, a to alespoň ve špičkových obdobích pracovních dnů (v rozsahu cca 4 párů, rozsah spěšných vlaků Plzeň – Horažďovice předměstí předpokládáme shodný v souladu s dřívějšími stanovisky). Domníváme, že tento krok by měl mírně zlepšit ekonomické hodnocení. V rámci zpracování studie doporučujeme zabývat se tímto problémem několika cestami a jako rozhodnou cestu zvolit tu, která v rámci studie proveditelnosti přinese nejlepší výsledky:</p> <ul style="list-style-type: none"> · prosté prodloužení linky spěšných vlaků Písek město – Strakonice do Horažďovic předměstí s přestupy v Horažďovicích předměstí, · v budoucnu v případě elektrizace úseku Plzeň – Sušice možné jako linku Písek město – Strakonice – Horažďovice předměstí – Sušice, · spěšné vlaky Plzeň – Horažďovice předměstí vést zdvojenými jednotkami, přičemž vlak rozdělit v Horažďovicích předměstí ve směru Sušice a Písek město (alternativně České Budějovice v případě souhlasu Jihočeského kraje, který by patrně využil trasu osobního vlaku, ze kterého by vytvořil spěšný), - zavést špičkové spěšné vlaky Plzeň – České Budějovice jako doplněk dálkové dopravy (v případě souhlasu Jihočeského kraje, který by patrně využil trasu osobního vlaku, ze kterého by vytvořil spěšný). 	nad rámec zadání SP	ne
93	PK	V dokumentu A.1 Shrnutí a vyhodnocení (strana 21) je správně uvedeno, že v dopravně Kotouň je poptávána možnost křižování, případně adekvátní zkrácení jízdních dob na trati 191 Nepomuk – Blatná za účelem dosažení úplných vazeb na vlaky kategorií R a Sp v železniční stanici Nepomuk. Nicméně toto není nijak zohledněno v návrhovém GVD v příloze 3.8, přitom na problém bylo již dříve upozorněno.	Návrhové GVD přípojných tratí jsou konstruovány na současný stav. V textové části jsou popsána doporučení pro zlepšení stavu, ale jelikož toto není předmětem studie, do GVD toto není promítnuto.	vysvětleno
94	PK	V příloze A.3 Dopravní technologie doporučujeme revidovat u jednotlivých variant intervaly spojů jednotlivých linek; např. u varianty Bez projektu je základní interval vlaků Plzeň – Blovice 120 minut, tj. vyjádření 60/0 není správné (zřejmě bylo tak primárně v začátcích zpracování studie uvažováno, ale následně došlo ke změně GVD varianty Bez projektu).	Bude upraveno.	ano

SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň				
Číslo	Organizace	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme
95	PK	V případě GVD u varianty Dp (příloha 3.8) došlo vlivem snížení podílu dvoukolejnosti k posunu tras osobních vlaků ve směru z Plzně o 4 minuty později oproti variantě Bp(alt). Z pohledu udržení symetrie GVD blížící se co nejvíce minutě X.00 by bylo vhodnější posunout vlaky ve směru Plzeň o dvě minuty dříve a vlaky ze směru Plzeň o dvě minuty později oproti GVD ve variantě Bp(alt). Obecně považujeme za důležité co nejvíce přiblížit se ose symetrie s ohledem na maximální sjednocení výše přestupních dob v jednotlivých uzlech. I sebemenší odchylky od jednotné osy symetrie mohou způsobit místy závažnější problémy. Zároveň doporučujeme opravit časové kóty u Sp směr Plzeň v odb. Srby a odb. Ždírec u Plzně, které jsou s nejvyšší pravděpodobností chybné. U spěšného vlaku směr Horažďovice předměstí pak preferujeme letmé křížování s vlakem kategorie Os v úseku Ždírec u Plzně – Srby (přesnější proklad s vlaky kategorie R, těsnější návaznosti v Horažďovicích předměstí – dle našeho názoru může přinést benefity do ekonomického hodnocení).	Může být sledováno v dalších průběhu přípravy projektu. Při zmiňovaném posunu tras ve směru do Plzně o 2 minuty dříve by přestupní doba v ŽST Nezvěstice byla pouze 0,5 min, což je zpracovatelem považováno za nevhodné. Jedná se sice o posun tras oproti ose symetrie v X:00, ale z pohledu zpracovatele se nejedná o velký rozdíl, který by měl působit závažné problémy. Časová kóta na odb. Srby bude opravena. Vlak Sp je možné časově posunout, avšak toto může následně generovat nižší stabilitu oproti navrženému. Navíc při konstrukci byla snaha dodržet v ŽST Horažďovice předměstí dostatečný čas i na obrat soupravy. Výsledná podoba GVD bude záležet na aktuální situaci po realizaci projektu.	částečně
96	PK	U síťové grafiky var. Dp (příloha 3.21) prosíme provést korekce dle výše uvedeného se zachováním všech přípojových vazeb.	Případná chyba bude upravena.	ano
97	PK	Příloha A.4, zátěžové kartodiagramy variant Bp a Dp – rozsah regionální dopravy u Plzně je prakticky shodný, nicméně mírně (odchylka do 1 %) se liší přepravní zatížení – je to způsobeno mírnou změnou časového rozložení jednotlivých vlaků, příp. jinými faktory?	Ano, rozsah regionální dopravy je v těchto variantách stejný. Přesto varianta Bp bude vykazovat oproti variantě Dp z důvodu plné dvoukolejnosti o trochu vyšší spolehlivost, která povede k mírnějšímu zlepšení poptávky. Proto tento drobný rozdíl.	ne
98	PK	Ve výkresu 3.12.2 (žst. Nepomuk, var. Bp) je chybně uvedena délka nástupiště č. 1 (správně zřejmě 220 m, uvedeno 120 m).	Bude opraveno.	ano
99	POVED	viz PK	-	0
100	JČK	viz JIKORD	-	0
101	JIKORD	je tam zdvoukolejnění Nemanic?	není	vysvětleno
102	JIKORD	chyba v rychlosti, z jedné strany 130 km/h a z druhé 140	Bude opraveno.	ano