

Připomínky ke SP „Plzeň – České Budějovice“,

1. dílčí odevzdání 2014; obdržené k 11.11.2014

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	
SŽDC OST (O26)				
	<ul style="list-style-type: none"> kapitola 1.5 Vymezení řešeného území <ul style="list-style-type: none"> na str. 10 upravit druhou odrážku následujícím způsobem: „jako <u>podvarianta</u> bude rovněž řešena trať Protivín – (Ražice –) Putim – Písek – Písek město“ 	Bude upraveno	ANO	
	<ul style="list-style-type: none"> kapitola 2.1 Výchozí stav <ul style="list-style-type: none"> ve výčtu staveb na str. 11, které budou pro potřeby této SP považovány za výchozí stav, je chybně uvedena i stavba „Peronizace v ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009“; s rekonstrukcí ŽST Pačejov nelze s ohledem na postup přípravy uvedené stavby a dohodu ze vstupní porady k řešené SP počítat jako s výchozím stavem, nicméně navržené kolejové řešení ŽST Pačejov z výše uvedené přípravné dokumentace lze použít jako podklad do této SP; údaje týkající se ŽST Pačejov a navazujících traťových úseků je tedy nutno upravit i dalších částech SP, kde je uvažováno s přestavbou ŽST Pačejov a navazujících částí traťových úseků (např. tabulky na str. 15 a 16 – řádky týkající se typu ZZ apod., dále schéma ŽST Pačejov v příloze 2.13; Traťový pasport, výchozí stav úsek Strakonice – Pačejov (příloha 2.3.1), Traťový pasport, výchozí stav úsek Pačejov – Zdemyslice (příloha 2.4.1)) 	Stavba je uvedena v „Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2015“ - Příloha “G” (Plán investic – výběr) s realizací v letech 2015 – 2016, proto byla (i přes dohodu ze vstupního jednání) považována za výchozí stav studie. Po projednání může být do studie opět zahrnuta s patřičnými úpravami studie.	bude projednáno	
	<ul style="list-style-type: none"> Tabulka 2 – Porovnání parametrů tratě s požadavky evropských a národních předpisů na str. 18 – není jasné, z čeho vychází uvedené parametry tratě podle požadavků EU – rychlost pouze 120 km/h, průjezdný průřez jen UIC-GA, hmotnost na nápravu jen 20 t a délka vlaku pouze 500 m (v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 nic takového uvedeno není); naopak dle směrnice GR SŽDC č. 16/2005 by měly být parametry tratě následující – rychlost do 160 km/h, průjezdný průřez UIC-GC, hmotnost na nápravu 22,5 t a délka vlaku 650 m; pro řešenou trať považujeme za odpovídající parametry požadované směrnicí GR SŽDC č. 16/2005 (délka vlaku 500 m, rychlost do 120 km/h, hmotnost na nápravu 20 t a průjezdný průřez UIC-GA jsou podle našeho názoru nedostatečné) 	Parametry vychází z Rozhodnutí Komise 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému (CR INF TSI). Nejedná se o parametry navrhované zpracovatelem studie, nicméně je vhodné je porovnat právě se směrnicí GR SŽDC č. 16/2005 a při tom se zamyslet nad významem tratě pro osobní a pro nákladní dopravu.	bude projednáno	
	<ul style="list-style-type: none"> kapitola 2.1.2 Protivín/Ražice – Písek město <ul style="list-style-type: none"> v prvním odstavci na str. 18 je chybně uvedeno, že se jedná o trať celostátní, úseky Ražice – Putim a Písek – Písek město jsou však v kategorii drah regionálních 	Bude upřesněno	ANO	

Číslo	Připomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	
	<ul style="list-style-type: none"> kapitola 2.3 <i>Projektové varianty</i> <ul style="list-style-type: none"> z projektantem navrženého značení jednotlivých variant studie není zřejmé (str. 23 nahore), z čeho vychází předpoklad zdvoukolejnění právě v úseku České Budějovice – Ražice, požadujeme upřesnit 	Ze zadání. Případný skutečný rozsah zdvoukolejnění bude odvislý od dopravní technologie.	ANO	
	<ul style="list-style-type: none"> kapitola 2.3.5 <i>Podvarianta V – Úpravy tratě Číčenice – Vodňany (Volary)</i> <ul style="list-style-type: none"> text této kapitoly (str. 25) požadujeme upravit následujícím způsobem: <i>„Hlavním cílem úprav je vybudování přímého (bezúvratového) napojení ve směru od Českých Budějovic (mimo Číčenice), zavedení přímých spojů z Č. Budějovic do Vodňan, popř. Prachatic a související zvýšení atraktivity železničního spojení v uvedeném směru. Přesný rozsah úprav na této trati bude předmětem nejbližšího projednání.“</i> 	Tato formulace by pravděpodobně byla vhodnější, nicméně v dalším odevzdání bude text upraven podle výsledku projednání.	NE	
	<ul style="list-style-type: none"> kapitola 3.1.1 <i>Rozsah osobní dopravy – výchozí stav</i> <ul style="list-style-type: none"> v popisu linky R České Budějovice – Písek – Zdice – Praha hl. n. (linka R 26) na str. 27 opravit sedlový interval na 120 – 360 minut; v bližším popisu linky (str. 27, druhý odstavec odspoda) je chybně uvedeno, že vlaky jsou ve směru Praha – Č. Budějovice vedeny celodenně ve dvouhodinovém taktu, zpravidla je v rámci dvouhodinového taktu veden pouze každý druhý vlak 		ANO	
	<ul style="list-style-type: none"> o v popisu linky Os České Budějovice – Strakonice (dlouhé vozební rameno) na str. 27 opravit sedlový interval na 120 – 240 minut; v bližším popisu linky (poslední odstavec na str. 27) je chybně uvedeno, že vlaky ve směru Č. Budějovice – Strakonice jsou vedeny v dopravní špičce zpravidla v intervalu cca 240 minut, v sedle pak každou hodinu, ve skutečnosti jsou vlaky této linky vedeny ve špičce v intervalu 120 minut, v sedle pak v intervalu 120 – 240 minut 		ANO	
	<ul style="list-style-type: none"> kapitola 4.2.2 <i>Předpokládaný rozvoj okolní infrastruktury</i> <ul style="list-style-type: none"> není zřejmá souvislost mezi řešenou studií a např. stavbami Brno – Přerov, Přerov – Ostrava apod. (viz tabulka na str. 37) 	Jedná se o celkový rozvojový přehled důležitých infrastrukturálních záměrů. Tabulka pro potřeby této studie bude redukována.	ANO	
	<ul style="list-style-type: none"> v textové části jsou chybně číslovány tabulky a obrázky (stejná čísla se několikrát opakují) 	Bude opraveno	ANO	
	Část B. Výkresová část <ul style="list-style-type: none"> příloha 1.1 <i>Celková situace tratě úsek České Budějovice – Strakonice</i> <ul style="list-style-type: none"> do mapy požadujeme doplnit uvažované přímé (bezúvratové) napojení ve směru od Českých Budějovic do Vodňan (Prachatic) mimo Číčenice 	Bude obsahem jednání.	Podle projednání	
	<ul style="list-style-type: none"> příloha 2.1.1 <i>Traťový pasport, výchozí stav úsek Nemanice I – Číčenice</i> <ul style="list-style-type: none"> omezení rychlosti na 95 km/h v km 236,100 – 237,370 je podle našeho názoru v obou traťových kolejkách v obou směrech 	Bude opraveno	ANO	
	<ul style="list-style-type: none"> příloha 2.2.1 <i>Traťový pasport, výchozí stav úsek Číčenice – Strakonice</i> <ul style="list-style-type: none"> v km 245,160 – 245,800 je rychlost 100 km/h, nikoliv pouze 90 km/h 	Bude opraveno	ANO	

Číslo	Přípomínka	Reakce zpracovatele	Zpracujeme ano/ne	
	<ul style="list-style-type: none"> příloha 2.6.1 <i>Traťový pasport, výchozí stav úsek Ražice – Putim/Protivín – Písek město</i> <ul style="list-style-type: none"> přes ŽST Písek je uvedena chybná rychlost; pokud je uvažován průjezd ve směru Putim – Písek město po 1. SK, je zde rychlost 75 km/h, na táborském zhlaví pak pouze 40 km/h (jízda přes spojkou č. 3/4); pokud je uvažován průjezd po 3. SK, je zde sice návěstěna rychlost 60 km/h, nicméně v samotné 3. SK je rychlost omezena pouze na 50 km/h (v km 11,923 – 12,828) 	Bude opraveno	ANO	
	<p>Obecně</p> <p>V případě návrhu rekonstrukce ŽST Písek (peronizace, vybudování mimoúrovňových přístupů atd.) je nutné zohlednit požadavek města Písku na vybudování podchodu pod celým kolejíštěm a vybudování přeložky silnice II/140 (ulice Nádražní a Vysoká Putimská), včetně zrušení stávajícího přejezdu v km 12,171.</p>	Požadavek bude veden v patrnosti, nicméně uvedené nebude součástí této studie proveditelnosti.	ANO	
	<p>Ve všech navrhovaných variantách požadujeme prověřit možnost zrušení málo využívaných přejezdů s existující alternativní objízdou trasou.</p>	Bude prověřeno	ANO	
JČK				
	Část 4.2.3. – Zliv je rodu ženského (skloňování)	Bude opraveno	ANO	
	Část 5 – do dokladů k návrhové části budou žádoucí vedle JIKORDu i vyjádření Krajského úřadu, ODSH (doprava) a OREG (reg. rozvoj)	Bereme na vědomí	---	
	Jinak pamatujte v souvislosti s Vodňany i na posouzení možnosti regionální dopravy Prachatice – ČB, zdali by bylo reálné dostat se na úroveň 60 minut.	Bude projednáno	Podle projednání	
	Vyjádření Mgr. Bc. Antonín Krák (člen Rady)	Bereme na vědomí	---	