

Sdělení autorů studie ke stanovisku Správy železnic, s.o., odboru jízdního řádu

Linka	Vyjádření Správy železnic	Vyjádření autorů studie
R49	Jízdní doby jednotlivých spojů uvažujeme pro vozidla řady 471 – CityElefant. Ve směru z Prahy při dojezdu do Senohrab těsně za linkou S9 sice chybí cca +1 minuta, ale řešení na přípoje a trať 516 existuje (viz ovšem komentář k lince S80). V opačném směru je udržení přípoju v ŽST Čerčany bez obtíží možné. Za rizikovou považujeme jízdní dobu z Čerčan do Prahy-Hostivaře, kde vzhledem k reálným dynamickým možnostem vozidla a vzhledem k parametrům infrastruktury v daném úseku schází v jízdní době cca 1 minuta. Tato skutečnost je však řešitelná drobným posunem tras směrem ku Praze.	Správa železnic potvrdila (s drobnými minutovými úpravami) realizovatelnost navržené provozní koncepce včetně dosažitelnosti přípoju v ŽST Čerčany. Odchytky ve výši cca 1 minuta mohou být dány odlišným způsobem zaokrouhlování technologických (zejména jízdních) dob. Jízdní doby byly v úseku Benešov u Prahy – Praha hl.n. počítány i ve studii pro jednotku řady 471 s přírážkami doporučenými Mezinárodní železniční unií (UIC). Autoři studie jsou připraveni případně řešit na pracovní úrovni se Správou železnic konstrukční detaily návrhu.
R49	Z hlediska obracení spojů v ŽST Votice musíme konstatovat, že tato stanice nikdy, resp. v době její rekonstrukce, nebyla uvažována jako bod, ve kterém k obracení spojů dochází. Konfigurace stanice je pro takovou činnost velmi nevhodná a stání obracejícího vozidla ve stanici narušuje jízdy projíždějících spojů. Problém je ovšem řešitelný přestavováním vozidla na jinou kolej cestou posunu.	Autoři studie jsou si vědomi, že Votice svou konfigurací nejsou vhodné pro obrat souprav, přesto zde již dnes k obrátům souprav dochází (navíc i s nevratnou soupravou, zatímco ve studii je navrženo nasazení vratné soupravy). Návrh předpokládá Správou železnic uvedené přestavování soupravy cestou posunu (konkrétně na kolej 103). Zároveň je ve studii nastíněna možná infrastrukturní úprava, díky které by byl obrat souprav ve Voticích výhledově technologicky zjednodušen – vybudování nástupiště u koleje 105a, zdopravnění této koleje a výstavba trakčního vedení na této koleji (viz kapitola 4.1 studie).
S9	V případě linky S9 považujeme jízdní doby za v zásadě aplikovatelné s výjimkou úseku mezi Senohraby a Prahou-Hostivaří. Obdobně jako v případě linky R49 je však tento nedostatek po technologické stránce řešitelný a aplikovatelnost přeložené studie tím není nijak snížena, či dokonce ohrožena. Při obracení spojů této linky v ŽST Senohraby dále upozorňujeme na nutnost prověřit konkrétní dynamické parametry jízdy vlaku, které nastanou v souvislosti se zavedením zabezpečovače ETCS.	Správa železnic potvrdila (s drobnými minutovými úpravami) realizovatelnost navržené provozní koncepce. Drobné minutové odchytky mohou být dány odlišným způsobem zaokrouhlování technologických (zejména jízdních) dob. Jízdní doby byly ve studii kalkulovány s přírážkami doporučenými Mezinárodní železniční unií (UIC). Autoři studie jsou připraveni případně řešit na pracovní úrovni se Správou železnic konstrukční detaily návrhu (včetně vlivu zavedení zabezpečovače ETCS).
S8, S88	U linky S8, resp. S88, je ve Vraném nad Vltavou uvažována realizace současných vjezdů. Vzhledem k parametrům konkrétní stanice však nyní není takové řešení s ohledem na bezpečnost provozu a cestujících možné. Jízdu vlaků ve stanici je nutné organizovat tak, aby vlaky vjížděly postupně. Takové řešení však považujeme za technicky možné, neboť potřebný čas na realizaci postupných vjezdů do Vraného n. V. lze vyzískat z navrženého křížování v Jílovém n. V. nebo v Týnci n. V. na jehož realizaci je zapotřebí kratší než Vámi navržený čas.	Pokud je autorům studie známo, zabezpečovací zařízení v ŽST Vrané nad Vltavou umožňuje současné vjezdy. Pokud se jedná o bezpečnost cestujících, návrh ve studii předpokládá v této ŽST jízdu vlaků od Prahy na 4. staniční kolej, tedy nikoli přes úrovňový přechod na nástupiště č. II. Vlaky od Odb Skochovice jsou pak vedeny na 1. staniční kolej se zastavením před přechodem na nástupiště č. II. Pokud bezpečnost cestujících ohrožuje umístění odjezdového návěstidla směr Praha až za předmětným přechodem při současné neexistenci návěsti Místo zastavení před tímto přechodem, lze ze strany autorů studie doporučit zřízení návěstidla s touto návěstí pro eliminaci podvázání staniční technologie. Správou železnic navržené řešení však představuje akceptovatelnou alternativu, neboť nemá v podstatě žádný vliv na navrženou provozní koncepci.
S88	V předložené studii není řešen úsek z Vraného n. V. do Dobříše. Tento úsek považujeme za neměnný a nenacházíme v něm aktuálně žádné dopravně-technologické riziko.	Úsek Odb Skochovice – Dobříš nebyl ve studii řešen. Autoři studie však potvrzují, že ideově nepředpokládali zásadní změnu v provozní koncepci v tomto úseku (zachování křížovacího schématu Vrané nad Vltavou, Mníšek pod Brdy).
S80	Autor studie si je vědom, že řešení linky S80 Benešov – Čerčany – Ledečko je za stávajících podmínek nereálné a navrhuje hledat jiné řešení. Správa železnic je bohužel nucena tuto hypotézu potvrdit. Za stávajícího stavu infrastruktury a pro zamýšlené vozidlo ř. 814 chybí k stabilní realizaci 60minutového intervalu s křížováním v ŽST Hvězdonic a ŽST Ledečko cca 3 minuty.	Návrhová provozní koncepce linky vychází z infrastrukturního stavu s aplikací tzv. směrodatného rychlostního profilu a pro zamýšlené vozidlo řady 841 (RS1), jak je uvedeno v kapitole 4.4 studie. Pro stávající infrastrukturní stav je v téže kapitole popsána možná úprava provozní koncepce (vedení dvou 120minutových taktů, za ŽST Sázava pokračující jen jeden z nich), na webové stránce https://www.ricany.cz/radnice/strategie-dokumenty/dopravni-obslužnost/ jsou pro tuto alternativu ke stažení i návrhové nákretné jízdní řady (viz „Nákretné JŘ – varianta stávající infrastruktura“).

Linka	Vyjádření Správy železnic	Vyjádření autorů studie
S80	Připojujeme se zde k názoru autora, že vhodnými infrastrukturními opatřeními by bylo možné dosáhnout potřebného, v zásadě nepříliš velkého, zkrácení jízdních dob. Jedná se zejména stavební opatření v obou stanicích, ve kterých by mělo docházet k pravidelnému křižování vlaků, tedy ve Hvězdonicích a v Ledečku. Účelem takových úprav by mělo být dosažení nulového intervalu křižování a zároveň zajištěna bezpečnost vystupujících a nastupujících cestujících. Z pohledu posuzování studie konstatujeme, že návrh takových opatření dalece přesahuje možnosti tohoto posuzování; omezujeme se tedy jen na konstatování, že taková opatření by zřejmě nevybočovala z rámce podobných stavebně-technických opatření, jak jsou průběžně realizována při modernizacích jiných tratí, a tedy je považujeme za realizovatelná.	Ze strany autorů je ve studii kromě uvedených úprav v ŽST Hvězdonic a Ledečko navržena aplikace směřodatného rychlostního profilu, jehož zpracování dle veřejně dostupných informací Správa železnic již poptávala.
S98	Studie navrhuje využití vozidel řady 841. Správa železnic konstatuje, že jízdní doby této řady jsou na úseku Olbramovice – Sedlčany srovnatelné se stávajícími vozidly řady 810.	Autoři studie potvrzují srovnatelné jízdní doby řad 810 a 841 v úseku Olbramovice – Sedlčany. Použití řady 841 však vychází z plánovaného nasazení této řady Středočeským krajem. Zároveň nasazení řady 841 autoři navrhuji kvůli vedení linky až do/z Benešova u Prahy, neboť se v úseku Olbramovice – Benešov u Prahy s ohledem na traťovou rychlost již projevují lepší dynamické vlastnosti a vyšší maximální rychlost této řady výrazněji.
S98	I při projíždění dvou zastávek v daném úseku (Voračice a Minartice) činí zkrácení jízdní doby v úseku Olbramovice – Štětkovice cca 0,5 a 1 minutu. Takové zkrácení nepovažujeme z hlediska konceptu za významné.	Autoři studie uvádí, že zkrácení cestovní doby Olbramovice – Štětkovice závisí na uvažované délce pobytů v nácestných zastávkách. Při ve studii uvažovaných 0,5minutových pobytech může být zkrácení cestovní doby při projetí obou zastávek až 1,8 minuty v jednom směru (na stávající infrastrukturu).
S98	Úsek Olbramovice - Štětkovice - Olbramovice lze za předpokladu projíždění překonat za 32,5 minuty, předkládaný model ale uvažuje s časem pouhých 29 minut. V takovém případě lze realizovat přípojné vazby od linky R17 v Olbramovicích (R17 přijede X:39, přípoj odjede v X.42). Ve směru zpět spoj linky S98 přijede do Olbramovic (pokud nebude projíždět zastávky) v X:16 a v X:20 může odjet přípojný spoj linky R17 směr Benešov. Přípojných vazeb na linku R17 je tedy dosaženo, byť odchýlnou technologií od zamýšlené studie. Zároveň jsme ale nuceni takový koncept označit za velmi náchylný k jakýmkoliv provozním nepravidłnostem, neboť v konceptu nejsou zahrnuty žádné rezervy na vyrovnání zpoždění. Z hlediska získání stabilní obsluhy tedy doporučujeme usilovat o vhodná stavebně-technická opatření minimálně v dopravně Štětkovice za účelem minimalizace intervalu křižování.	Předkládaný model, kde se připoje na linku R17 odehrávají až v Benešově u Prahy, uvažuje (obdobně jako u linky S80) aplikaci směřodatného rychlostního profilu, zde v úseku Olbramovice – Sedlčany, jehož zpracování dle veřejně dostupných informací Správa železnic již poptávala. Pro stávající infrastrukturní stav byla i autory studie zpracována alternativa, která realizuje připoje na linku R17 již v Olbramovicích. Návrhové nákrešné jízdní řády pro tuto alternativu jsou k dispozici též na webové stránce https://www.ricany.cz/radnice/strategicke-dokumenty/dopravni-obslužnost/ (viz „Nákrešné JŘ – varianta stávající infrastruktura“). Autoři studie se zároveň ztotožňují s tvrzením, že tento model je velmi náchylný k provozním nepravidłnostem, proto v něm za účelem dílčí stabilizace navrhuji projíždění přepravně nejslabšího tarifního bodu – zastávky Voračice.
S90	Navržený model považujeme za reálný, byť v důsledku odchylek od modelu na lince S98 vyžaduje drobné úpravy. Detailní výčet úprav modelu linky S90 neuvádíme, neboť se větví na mnoho různých v úvahu připadajících konstrukčních zásahů, včetně možnosti drobné homogenizace tras v neprospěch linky Ex7 o cca 1 minutu. Proti tomuto návrhu naopak působí iniciativa připravovaného zvýšení traťové rychlosti v úseku Votice – Tábor. I tato okolnost vyvolá potřebu navržený model linky S90 příhodně upravit. V žádném případě však nevyvolá jeho celkovou nerealizovatelnost.	Správa železnic potvrdila realizovatelnost provozní koncepce na lince S90. Pro upřesnění lze uvést, že předkládaný model na lince S90 uvažuje s podobou provozní koncepce linky S98 při aplikaci směřodatného rychlostního profilu v úseku Olbramovice – Sedlčany. Pro stávající stav infrastruktury v úseku Olbramovice – Sedlčany byl zpracován upravený návrhový JŘ, viz nákrešné JŘ na webové stránce https://www.ricany.cz/radnice/strategicke-dokumenty/dopravni-obslužnost/ („Nákrešné JŘ – varianta stávající infrastruktura“), v důsledku čehož jsou navrženy i drobné odchylky na lince S90. Autoři jsou si vědomi, že připravované zvýšení traťové rychlosti Votice – Tábor povede ke zvýšení heterogenity JŘ, což může mít vliv na konkrétní podobu JŘ linky S90, zároveň se však dle dostupných informací v tomto úseku bude pro vozidla bez aktivního naklápění vozové skříně jednat o zvýšení rychlosti o 10 km/h (ze 160 km/h na 170 km/h), které v takto vysokých rychlostech nebude mít zásadní vliv na jízdní doby.

Shrnutí stanoviska Správy železnic, s.o.:

- 1) Dle vyjádření Správy železnic, s.o. je navržena provozní koncepce na tratích **220+221 Praha – Benešov u Prahy – Tábor a 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany realizovatelná a aplikovatelná** (již na stávající infrastrukturu).
- 2) V případě tratí **212 Čerčany – Ledečko (– Zruč nad Sázavou – Světlá nad Sázavou) a 223 Benešov u Prahy – Olbramovice – Sedlčany** vyzývá Správa železnic, s.o. k další **spolupráci pro včasnou realizaci navržených úprav infrastruktury** (aplikace směřodatných rychlostních profilů, jejichž zpracování Správa železnic již poptávala, příp. úprava vybraných dopravní).