

Subjekt	Přípomínka	Vypořádání
IDSK	Str. 20 – IDSK bere na vědomí informaci o nesledování reaktivace úseku Kralovice u Rakovníka – Mladotice ze strany Plzeňského kraje a preferenci zajištění obsluhy oblasti autobusovou dopravou. Bude pak s touto informací dále pracovat při analýze optimální obsluhy oblasti, a to při zajištění plnohodnotné (i mezikrajské) obsluhu autobusovou dopravou.	Bereme na vědomí.
IDSK	Str. 21, trať 160 – IDSK vítá iniciativu Plzeňského kraje s požadavkem zrychlení tratě umožňujícím zřízení uzlu Blatno u Jesenice X:00. Tento taktový uzel je sledován i z naší strany z pohledu trati 161, resp. linky Rakovník – Blatno u Jesenice (– Bečov nad Teplou) objednávané Středočeským krajem i na území Ústeckého kraje, kdy by tak mělo dojít ke zřízení všesměrových přestupů. Pro umožnění tohoto konceptu aktuálně vedeme jednání se Správou železnic o zřízení výhyben na trati 161.	Bereme na vědomí.
IDSK	Str. 21, trať 170 – Požadavkem IDSK ve vztahu k dálkové dopravě a lince R16 je dosažení uzlu Beroun v X:00, tj. dosažení systémové jízdní doby v relaci Chlumčany u Dobřan – Beroun 60 min (při zachování uzlu Rokycany X:30). Předpokládáme, že právě úpravy trati v úseku Plzeň – Klatovy požadované Plzeňským krajem provedené v dostatečných parametrech a nasazení nových vozidel tento koncept umožní.	Bereme na vědomí a souhlasíme s požadavkem na dosažení systémové jízdní doby Chlumčany u Dobřan - Beroun 60 minut.
IDSK	Str. 34 – Předpokládáme, že uvedením uzlu X:30 v Plzni pro linku R16 je myšlen širší uzel, když je zároveň požadavek na uzel X:30 v Rokycanech.	Souhlasíme. Upraveno. Těsné uzly X:30 opravdu předpokládáme Rokycany a Klatovy.
IDSK	Karta linky P2 východ – nedokončený text týkající se IDSK v charakteristice, pravděpodobně prohozené kapacity souprav.	Souhlasíme. Upraveno. V charakteristice bylo skryto chybným formátováním pouze slovo "kraj", také upravneo, kontext je zřejmý.
JIKORD	Dle předběžné dohody mezi Ing. Peškem a Mgr. Fenclem z dubna 2021 prosíme o přečíslení linky 452 na 462 od 12. 12. 2021. V souladu s tímto též o možnost přečíslení linky 451 na 461.	Souhlasíme. S přečíslováním výhledově počítáme.
JIKORD	Na str. 23 v tabulce žel. tratí je u trati 192 odkaz na trať 191. Je to správně či se předpokládá změna trati 192 právě včetně aktivace dopravní Kotouň?	Vysvětlujeme. Formulace je správná. Vlivem změn na trati 191 je možné zvážit aktivaci dopravní Kotouň, přičemž tuto možnost nemůžeme aktuálně popřít a chceme ji nechat otevřenou.

Subjekt	Připomínka	Vypořádání
JIKORD	<p>Str. 47: nejspíše nebude možné zavádět dálkové spojení, ani se na něm finančně podílet z Klatov do Písku, z Klatov do Vimperka a ČB nebo Horažďovice - Blatná do poloviny r. 2022.</p> <p>Rovněž rozsah dopravy uveden v kapitole 6.4. o nová spojení musí být předmětem projednání s velice nejistým výsledkem. Obecně je třeba být opatrnější s výroky o posílení spojení, vše bude záviset na finančních prostředcích, zejména u linek 451 a 452.</p>	<p>Bereme na vědomí a upřesňujeme. Obecně je v dokumentu na více místech popsáno, že realizace vybraných nových spojení a navyšování výkonů je plně odvislá od finančních možností objednatelů. Plán dopravní obslužnosti však musí vytvořit rámec pro případné koncepční změny.</p>
JIKORD	<p>Kapitola 7.1.: je třeba být opatrný s tvrzením o posílení dopravy o víkendech a v letní sezóně u spojení Horská Kvilda - Kvilda - Bučina - Finsterau (dodnes je předmětem diskuzí s nejistým výsledkem).</p> <p>Str. 59 "Šumava": Plzeň - Kvilda - jeden pár přímého cyklobusu v rozšířené letní sezóně, doplnění večerního spojení z Kvildy do Sušice, ev. do Plzně - vzhledem na výhled dbát na pravdivost tohoto tvrzení, příp. zvolit nezavazující textaci. Obecně lze tuto kapitolu brát jako konstatování současného stavu, nikoli jako závazek od r. 2022 do r. 2026.</p> <p>Str. 61: otázka skibusů Sušice - Kašperské Hory - Stachy, Zadov (prodloužení linky 975) a Sušice - Horská Kvilda - Kvilda (rozšíření provozu na linky 452) bude záviset na politické vůli a volných finančních prostředcích na mezikrajskou objednávku (předpokládáme, že tyto linky jsou v ZVS PK).</p>	<p>Bereme na vědomí a upřesňujeme. Obecně je v dokumentu na více místech popsáno, že realizace vybraných nových spojení a navyšování výkonů je plně odvislá od finančních možností objednatelů. Plán dopravní obslužnosti však musí vytvořit rámec pro případné koncepční změny.</p>
JIKORD	<p>Bylo by vhodné obecně zdůraznit garanci spolupráce u mezikrajské drážní a linkové dopravy nejen z hlediska rozsahu výkonů, ale i po stránce kvality (vzájemná komunikace nad standardy), dále z hlediska přesahů integrovaného území, vzájemné viditelnosti vozidel v dispečincích IDS JK a IDP, v oblasti tarifů, atd.</p>	<p>Vysvětlujeme. Část témat již zapracována byla v zásadě před připomínkováním, vybrané pasáže kapitoly 11 pak byly upřesněny nebo upraveny.</p>

Subjekt	Připomínka	Vypořádání
Ministerstvo dopravy	<p>Str. 34, 3. bod popisu linek Ex6+R16. Navrhujeme upravit formulaci. Časová poloha linky Ex6 na rameni Plzeň - Cheb je určena vazbou s linkou R11 v Plzni (uzel S:00) a směřuje k dosažení vazby s linkou R29 v Chebu (X.30). V případě, že by došlo k takovým časovým úsporám na linkách R11 a Ex6, že by bylo možné dosáhnout křižování v Mariánských Lázních (L:00), pak by MD o takovém kroku uvažovalo. Nikoliv opačně na úkor vazby Ex6 a R11. Zároveň však uvádíme, že vnímáme význam přestupní vazby v Plané u M.L. a bez projednání s regionálními objednateli k takovému posunu nepřistoupíme. Navrhujeme proto následnou změnu formulace: <i>z tohoto pohledu není možné souhlasit s případným přesunem křižování vlaků linky Ex6 do Mariánských Lázní, což rozvolní přestupní vazby v Plané u Mar. Lázní a může ohrozit návaznosti na linku R11 v Plzni a způsobit problémy při konstrukci tras Tachov – Planá u Mar. Lázní.</i></p>	<p>Upravujeme. Domníváme se však, že pokud vazbu MD garantuje, pak ale takový krok může případně snížit stabilitu vazby mezi Ex6 a R11. Formulaci upravujeme: <i>což rozvolní přestupní vazby v Plané u Mar. Lázní, může snížit stabilitu návaznosti na linku R11 v Plzni a způsobit problémy při konstrukci tras Tachov – Planá u Mar. Lázní.</i></p>
Ministerstvo dopravy	<p>Str. 34. 3. bod popisu linky R11. Konstrukční polohu linky R11 určují uzly Č. Budějovice S:00 a Plzeň S:00. Současná jízdní doba nedává příliš mnoho volnosti pro konstrukci trasy a budoucí krácení cestovní doby bude mimo jiné využito ke zvýšení efektivity provozu linky nově vedené pod označením R31 Č. Budějovice - Plzeň. Křižování linky R11 (R31) bude vycházet z časových poloh v linky v Č. Budějovicích, kde plánovaný krátký obrat soupravy vyžaduje dostatek času na pobyt, a v Plzni, kde naopak určujícím prvkem je rozšíření uzlu pro komfortnější přestupní vazbu s linkami Ex6 (Cheb) a R25. Přestože vnímáme efekty křižování vlaků v Horažďovicích-předměstí, nelze nyní bez znalosti dalších okolností na straně infrastruktury, vazby a dopravního řešení v celé oblasti potvrdit volbu jednoho křižovacího bodu k určitému časovému horizontu. Toto křižování není určujícím prvkem konstrukce. Doporučujeme proto následovně upravit znění tohoto bodu: <i>Plzeňský kraj podporuje budoucí přesun místa křižování rychlíků linky R11 do železniční stanice Horažďovice předměstí, což se shoduje s projekčními záměry pro trať Plzeň – České Budějovice,</i></p>	<p>Upravujeme. Za uvedeným tvrzením s ohledem na projekční přípravu si Plzeňský kraj dlouhodobě stojí. Tato skutečnost historicky byla dohodnuta na jednáních v průběhu projektové přípravy, na kterých byli přítomni zástupci jak MD ČR, tak Jihočeského kraje (JIKORDu). Přesto přidáváme jednu větu s pozicí MD ČR: <i>(Ministerstvo dopravy ČR k tomuto uvádí, že tuto skutečnost zatím však nemůže jednoznačně potvrdit)</i></p>

Subjekt	Připomínka	Vypořádání
Ministerstvo dopravy	Příloha P3. Varianty 12/2021 a 2021+ obsahují odlišné časové kóty u linky Ex6, avšak tyto řádově minutové posuny se projevují jen v některých stanicích a jinde zůstávají beze změny. Jsou to časové kóty ve Stříbře, Plané a M. Lázních. Obdobná odlišnost je u příjezdu a odjezdu Ex6 ve směru Praha, kde MD považuje za nezbytné udržet situaci popsanou pro horizont 12/2021. Posun do časové polohy 2021+ vnímáme jako negativní změnu.	Souhlasíme. Kóty byly sjednoceny do časových poloh 2021, změnu nepředpokládáme.
SŽ, O6	Str. 21..., kapitola 3.1.1 Předpokládaný rozvoj železniční sítě: Požadavky Správa železnic bere na vědomí. Zdůvodnění žádaných investic je převážně srozumitelné - je žádáno dokončení sledovaných investic tak, aby bylo možné dosáhnout požadované koncepce dopravy. Nicméně mnohé popsané úpravy nejsou dosud prověřeny ani na elementární úrovni, tudíž s velkou nejistotou v jejich proveditelnosti (natož v případě velmi blízkých termínů nových smluv s dopravci atd.). Považujeme za vhodné, aby PDO obsahoval kromě žádaného optimálního stavu i popis tzv. stavu bez projektu, zvláště u investic, které se nenacházejí v pokročilé přípravě (např. alespoň po územním rozhodnutí). Výše uvedené platí i pro kapitoly 3.1.2 a především 3.1.3, resp. 5.2.	Vysvětlujeme. Vnímáme pozici SŽ, nicméně dokument může s ohledem na dopravní plánování kraje, které může být odlišné od aktuálních záměrů SŽ, obsahovat i požadavky na úpravy infrastruktury, které SŽ nemusí znát nebo aktuálně prověřovat. V případě požadavku kraje obě strany přirozeně vstoupí v jednání, nevnímáme to jako jednostranný akt. Cílem dokumentu je případné takové požadavky avizovat. Ohledně stavu bez projektu uvádíme skutečnost, že se zpravidla jedná o údržbu tratí a konzervaci ve stávajícím stavu s nutnými technickými úpravami, přičemž není ambicí dokumentu popisovat stávající a bohužel nezřídka nevyhovující stav. Pokud stávající infrastruktura je na takové úrovni, že v plánovacích horizontech provozu postačuje, je toto v dokumentu zpravidla uvedeno.
SŽ, O6	Karty tratí: uváděné počty spojů za 120 minut doporučujeme v popisu upřesnit na "počty párů spojů", kterým v daných úsecích počty odpovídají.	Souhlasíme. Upraveno.
SŽ, OŘ PLZEŇ	Strana 39, článek 5.3 - v první větě pravděpodobně chybí slovo "trakce"	Souhlasíme. Upraveno.
SŽ, OŘ PLZEŇ	Strana 73, v první větě posledního odstavce - slovo "celím" nahradit slovem "cílem"	Souhlasíme. Upraveno.

Subjekt	Připomínka	Vypořádání
SŽ, OŘ PLZEŇ	LINKA P13 Plzeň hl. n.- Pňovany zast. - Trpísty - Cebiv - Konstantinovy Lázně - Bezručice v rámci záměru převodu řízení tratě Pňovany - Bezručice doporučujeme křižování pouze v dopravně Cebiv	Vysvětlujeme. Jsou nám známy záměry SŽ prvotně pro křižování uzpůsobit dopravu Cebiv. Ve vzdálenějších plánovacích horizontech však nelze popřít potřebu možnosti křižování v dopravně Trpísty, tudíž není možné se fixovat pouze na dopravu Cebiv. Dokonce z interního posouzení POVED se zdá být místo křižování v Trpístech mírně vhodnější než v Cebivi za splnění dalších okrajových podmínek, které však předpokládáme nenastanou dříve než v roce 2025 a vyžadují pohled na trať jako komplexní celek, nikoli pouze v rámci posuzování dopravy separátně.

Ze strany Karlovarského (KIDS KK) a Ústeckého kraje nebyly doručeny v požadovaném termínu žádné připomínky.