

ID	ustanovení návrhu	uplatňující útvar	uplatňuje	druh připomínky	připomínka	způsob vypořádání	vypořádání připomínky	stav
1	0	POVED	Purkart	běžná	Materiál uvádí, že tato kapacitní strategie nebude ověřována na žádné z tratí na území Plzeňského kraje. Žádáme o ujištění, že tomu tak bude, a pro jízdní řád 2027 nebude testovací síť rozšiřována.	vysvětleno	Vysvětleno emailem 28.5.2024. Správa železnic nepředpokládá rozšíření Kapacitní strategie TTR 2027 na tratě v Plzeňském kraji.	✓
2	0	SVOD Bohemia	Richter	běžná	V tabulce je uveden sloupec s ETCS (vybaveno/nevybaveno). V textu pod tabulkou je napsáno, že využití ETCS je definováno v prohlášení o dráze. Souhlasím, že popis využití a vybavení tratí vlakovým zabezpečovačem není nutné uvádět do kapacitní strategie TTR, ale pro dopravce je důležitá informace zavedení výhradního provozu na dané trati. Navrhuji pod informací ANO (je vybaveno) uvést rok s hvězdičkou a do poznámky pod čarou uvést informaci „jedná se o výhradní provoz na dané trati“ viz: [ANO/2025*] – poznámka pod čarou * - „termín výhradního provozu pod ETCS v daném úseku“ Zároveň navrhuji doplnit dokument o mapu, která zobrazuje vybavení tratí vlakovým zabezpečovačem ETCS.	přijato	Připomínka bude zohledněna v příští kapacitní strategii pro rok 2028.	✓
3	0	O6	Fuksa	zásadní	<b>Revize nařízení 1315/2013 byla schválena, v době uplatnění této připomínky mají být v přípravě překlady atd.</b>	přijato	<b>Upraveno.</b>	✓
4	1,1	IDSK	Vecko	běžná	V tomto úseku došlo k modernizaci infrastruktury a vložení výhyben, nedošlo ale bohužel ke zkapacitnění fromou přidání další traťové koleje. Uváděné benefity jsou tímto limitované.	nepřijato	V dokumentu se nachází informace, že se jedná o jednu z investičních akcí, která napomohla ke zlepšení parametrů infrastruktury. V připomínce je konstatován fakt o vlivu na kapacitu, čemuž však tvrzení v kapacitní strategii neodporuje.	✓
5	1,2	SVOD Bohemia	Moravec	zásadní	<b>Kapitola by měla reagovat na mapku „Využití propustnosti v roce 2027“ na str. 24, na které jsou vyznačena úzká hrdla I. a III. koridoru mezi Prahou a Kolínem a v uzlu Česká Třebová. Úzké hrdlo lze rozšířit přidáním 4. koleje v úseku Praha-Libeň – Poříčany a 3. případně 4. koleje v úseku Poříčany – Kolín. Pozemky podél trati má SŽ již vykoupené, investiční náklady v jednotkách miliard, rychlá výstavba a výsledný efekt obrovský. Přidané koleje by stačilo vybudovat jako předjízdňé.</b>	nepřijato	<b>Dle příručky RNE ke tvorbě kapacitní strategie by tato kapitola měla obsahovat dostupné informace o dodatečné kapacitě, které bude dostupná v JŘ 2027, oproti kapacitě současné. Kapacitní problémy zjištěné Kapacitní strategií budou předány na příslušné organizační složky Správy železnic, které se jimi budou dále zabývat.</b>	✗
6	1,2	O6	Kracík	běžná	Vypustit text "...umožní výhledově nové bezúvratové propojení s tratí Chrudim – Pardubice-Rosice nad Labem..." Na konci roku 2023 byla schválena Studie proveditelnosti trati Pardubice – Havlíčkův Brod/Svitavy. Schválena byla modernizace úseku Chrudim – Pardubice se zachováním úvratí v Rosicích n. L.	přijato	Opraveno.	✓

ID	ustanovení návrhu	uplatňující útvar	uplatňuje	druh připomínky	připomínka	způsob vypořádání	vypořádání připomínky	stav
7	1,2	ŽESNAD.CZ		běžná	V Kapacitní strategii 2027 je pouze uzel Pardubice. Bylo by dobré posuzovat přínosy a dopady na kapacitu zvlášť na osobní a nákladní dopravu. Zvýšení rychlosti může paradoxně vést ke snížení kapacity pro nákladní dopravu.	nepřijato	Kvantifikovat dopady na kapacitu v členění zvlášť na osobní a nákladní dopravu je obecně velmi obtížné. Přestože je projektová dokumentace zpracována velmi kvalitně, v některých případech v ní tyto údaje absentují. S ohledem na zachování systematičnosti v rámci zpracování kapacitní strategie bude vliv na kapacitu dráhy vyjadřován pro všechny druhy dopravy společně.	✓
8	1,2-2,3-2,8	ŽESNAD.CZ		běžná	Tratě, které jsou předmětem strategie jsou neoddělitelně spojeny s dalšími tratěmi, např. Přerov-Česká Třebová, nebo návazné tratě v zahraničí Břeclav-Videň. Strategie má tak nižší relevanci, např. Nezamyslice-Přerov modernizace má na kapacitu také vliv. Bylo by přínosné tyto tratě buď zapracovat, případně rozšířit další strategii 2026 o ně.	vysvětleno	Cílem je implementace TTR na tratě zařazené do sítě TEN-T. V roce 2028 se předpokládá stejný zeměpisný rozsah jako v roce 2027.	✓
9	2,3-2,7	ŽESNAD.CZ		běžná	Kapitola zcela postrádá proces harmonizace plánování DOK s ŽSR a OeBB Infrastruktur. Ve strategii se píše, že IMS se vzájemně informují, toto je podle nás nedostatečné. Správci infrastruktury by měli nastavit funkční regulérní proces včetně konzultace dopravců, ve kterém koordinují DOK, aby minimalizovaly dopad na železniční dopravu. Ze strategie také vůbec není jasné, zda sousední infrastruktury sdílí principy Správy železnic v kapitole 2.3. Pokud tyto principy nejsou harmonizované, nemá to z mezinárodního hlediska smysl.	vysvětleno	V Kapacitní strategii je uvedeno, že koordinace se sousedními manažery infrastruktury probíhá dvakrát ročně. Připomínku bereme na vědomí. SŽ při plánování DOK postupuje dle platné Přílohy VII, která proces koordinace vč. harmonogramu předepisuje. Vícestranná jednání nezávisí pouze na straně SŽ, ale předpokládá aktivní zapojení sousedních MI. O možném společném formátu konzultací (po vzoru SŽ – DB InfraGo "Elbtalgruppe") s ostatními sousedními MI jednáme."	✓
10	2,3	POVED	Purkart	zásadní	<b>Uvádí se: "V případě nedostatku kapacity jsou regionální osobní vlaky nahrazovány náhradní autobusovou dopravou, aby došlo ke snížení negativních dopadů na mezinárodní osobní i nákladní dopravu". Toto by však nemělo být vnímáno dogmaticky; dále chybí zmínit vntrostátní dálkovou dopravu. Zde je možné vnímat určitý rozpor - určitá nadřazenost dálkové a mezinárodní dopravy je pochopitelná, nelze ji však vnímat dogmaticky a případy musejí být posuzovány individuálně.</b>	přijato	<b>Opraveno.</b>	✓
11	2,3	ŽESNAD.CZ		běžná	Popisy koordinace jsou zde obecné. V DOK by bylo vhodné konkretizovat na jednotlivé úseky. Každá z tratí ve strategii by měla mít svá jasná pravidla, že na odklonových trasách nebude probíhat paralelní výluková činnost a jaké bude omezení osobní dopravy (NAD). DOK by mělo zahrnovat i mezinárodní odklonové trasy přes Slovensko - koordinace s ŽSR.	vysvětleno	V rámci DOK jsou omezení konkretizována dle jednotlivých úseků. Koordinace se sousedními manažery infrastruktury probíhá. Pokud je nutné prověřit kapacitu konkrétních tras, prosíme vznést tento požadavek u konkrétních položek DOK.	✓

ID	ustanovení návrhu	uplatňující útvar	uplatňuje	druh připomínky	připomínka	způsob vypořádání	vypořádání připomínky	stav
12	2,4	ŽESNAD.CZ		běžná	<p>"Legislativa České republiky v současné době výslovně nepodporuje vytváření oken DOK ve kterých by mohla být prováděna údržba infrastruktury, když takovou praxí není naplněna podstata §23b ZoD spočívající ve snižování vlivu omezení na dostupnou kapacitu. Správa železnic v této souvislosti odkazuje na platná ustanovení ZoD ve vztahu k procesu plánování dočasných omezení kapacity a podmínek jeho schválení u ÚOHS. DOK související s pravidelnou údržbou je možné plánovat až tehdy, je-li znám konkrétní důvod konání, doba a vliv trvání takového omezení.</p> <p>Dle názoru Správy železnic naopak údržbová okna ze své podstaty nepředpokládají znalost konkrétních činností v daném místě konání (a nelze tedy v souladu se zákonem prokázat, že jsou tato konána za současné minimalizace svého vlivu), jejich výhodou však je, že konání omezení vč. jeho vlivu na kapacitu dráhy jsou transparentně a dlouhodobě předvídatelné a uživatelům sítě umožňují podle toho plánovat využití dostupné kapacity. Současná legislativa však upřednostňuje zájem na minimalizaci vlivu před zájmem na předvídatelnost dostupnosti infrastruktury."</p> <p>Domníváme se, když se postupy vytvoření oken DOK uvedou v PoD a schválí ÚOHS, tak by to mělo jít. To, že obecně závazné právní předpisy kazuisticky výslovně a detailně nepředepisují ("nepodporují") vytváření oken DOK ještě z právního hlediska vůbec neznámá, že vytváření údržbových DOK, zejména pak preventivních, zakazují či znemožňují. K tomu účelu se Správa železnic, s.o. má řídit závazným výkladem ZoD, jejíž představuje směrnice 2012/34, zejm. její čl. 53 odst. 2 a přímo závazná příloha VII.</p> <p>Názor Správy železnic, s.o., že "naopak údržbová okna ze své podstaty nepředpokládají znalost konkrétních činností v daném místě konání (a nelze tedy v souladu se zákonem prokázat, že jsou tato konána za současné minimalizace svého vlivu)" je nesprávný potud, že při správném a řádném a odborném a dominantní, resp. monopolní postavení SŽ nezneužívajícím řízení údržbová okna naopak ze své podstaty předpokládají znalost konkrétních – údržbových činností a důkaz je tak dán a možný. Je to též plně v souladu s tvrzením generálního ředitele SŽ s.o. Bc. Jiřího Svobody, MBA o nutnosti provádění preventivní, a tedy nutně předem plánované údržby jak co do času a rozsahu, tak obsahu údržbových činností. Ust. § 23b odst. 1 písm a) a odst. 2 písm a) ZoD pak přímo o vymezení kapacity pro (preventivní) údržbu výslovně normuje a tvrzení SŽ ve vypořádání je contra legem tohoto ustanovení.</p>	přijato	Zájem dopravců o realizaci DOK v předem předpřipravených výlukových oknech bereme na základě proběhlého dialogu i na základě této připomínky na vědomí. Správa železnic se bude touto oblastí zabývat v dalších fázích plánování DOK, respektive v dalších fázích řešení projektu TTR tak, aby mohlo být realizace výlukových oken na vybraných úsecích sítě dosaženo.	✓
13	2,5	O12	Komínová	běžná	<p>„sestava DOK obsahuje“ -upřesnění čeho? Např. předchozího požadavku / předchozího návrhu omezení?</p>	přijato	Opraveno.	✓

ID	ustanovení návrhu	uplatňující útvar	uplatňuje	druh připomínky	připomínka	způsob vypořádání	vypořádání připomínky	stav
14	2,5	KOVED	Pospíšil	zásadní	V dokumentu Kapacitní strategie pro jízdní řád 2027 se po objednateli veřejné dopravy požaduje vyjádření ke kapacitě 2027 (3 roky dopředu), přičemž žadatelé o DOK mají termín sdělit svůj požadavek 27,5 měsíce (2 roky a 3,5 měsíce dopředu) před platností JŘ (2027). Objednatel tedy nemá relevantní údaje, se kterými by mohl pracovat.	nepřijato	Vyjádření ke kapacitě je fakultativní a proces nepředpokládá, že dopravci/objednatelé budou pracovat s údaji o DOK již v této fázi. DOK zohledňuje manažer infrastruktury, nikoli objednatel. V dalších fázích procesu TTR (podávání žádostí CNA X-24 a zpracování kapacitního modelu X-24 až X-18) mohou probíhat konzultace ohledně harmonizace DOK a obdržených CNA.	✗
15	2,5	ŽESNAD.CZ		běžná	Správa železnic by měla vložit výlukové práce také do TCR tool a updatovat je. Je to v zájmu tvorby jednotného Evropského trhu.	vysvětleno	Správa železnic tyto informace vkládá do systému RNE. RNE aktuálně pracuje na úpravě IS, aby se data správně zobrazovala. V současné době není funkční automatický přenos dat. Od prosince 2023 čekáme na opravu IS RNE.	✓
16	2,7	ŽESNAD.CZ		běžná	Závazná příloha VII a viz také kapitola 2.5 vyžaduje koordinaci DOK s vysokým a významným vlivem již před X-24, a finalizaci druhé koordinace DOK s významným vlivem do X-18. Toto je v přímém rozporu s praxí popsanou v kapitole 2.7, kde "Správa železnic a ŽSR se vzájemně informují o výlukových činnostech do X-18". Jak můžou správci infrastruktury dodržet přílohu VII, a koordinovat DOK, když se o nich vzájemně informují až X-18?	vysvětleno	SŽ poskytuje informace X-24. Koordinační schůzky se konají dvakrát ročně. Koordinace X-18 je v souladu s článkem 11 Rozhodnutí komise EU 2017/2075 pokud dopady omezení kapacity nemají dopad na jinou síť. SŽ v souladu s čl. 8 této Směrnice konzultuje omezení s dopady do jiné sítě X-24.	✓
17	2,7	ŽESNAD.CZ		běžná	Závazná příloha VII a viz také kapitola 2.5 vyžaduje koordinaci DOK s vysokým a významným vlivem již před X-24, a finalizaci druhé koordinace DOK s významným vlivem do X-18. Toto je v přímém rozporu s praxí popsanou v kapitole 2.7, kde "Správa železnic a OeBB Infrastruktur se vzájemně informují o výlukových činnostech do X-18". Jak můžou správci infrastruktury dodržet přílohu VII, a koordinovat DOK, když se o nich vzájemně informují až X-18? Dále se dokonce píše, že podstatné DOK se odsouhlasí v roce, který předchází realizaci stavebních prací. Co jsou podstatné DOK? Výpočtem vychází, že se tyto práce odsouhlasují mezi X-11 a X+1, to by znamenalo pouze práce nízkým vlivem na dopravu?	vysvětleno	SŽ poskytuje informace X-24. Koordinační schůzky se konají dvakrát ročně. Koordinace X-18 je v souladu s článkem 11 Rozhodnutí komise EU 2017/2075 pokud dopady omezení kapacity nemají dopad na jinou síť. SŽ v souladu s čl. 8 této Směrnice konzultuje omezení s dopady do jiné sítě X-24.	✓
18	2,7	ŽESNAD.CZ		běžná	"Podstatné DOK se odsouhlasí v roce, který předchází realizaci stavebních prací.", odsouhlasí se to národně, či vzájemně? Doporučujeme vyjasnění.	vysvětleno	V Kapacitní strategii je uvedeno, že se jedná o vzájemné odsouhlasení.	✓
19	2,8	OR Ústí nad Labem	Berzkowitsch	běžná	Optimalizace LTM dn - UL-Střekov předběžně dle informací od SS posunuta 2028-2032 nutno upřesnit	nepřijato	Informace může být upřesněna jen na základě oficiálních informací. Žádná taková informace nebyla poskytnuta.	✓

ID	ustanovení návrhu	uplatňující útvar	uplatňuje	druh připomínky	připomínka	způsob vypořádání	vypořádání připomínky	stav
20	2,8	SVOD Bohemia	Richter	běžná	V tabulce ve sloupci plánované omezení nejsou uvedeny stěžejní informace pro dopravce, který plánuje železniční dopravu na daném úseku. Jako stěžejní informaci považují, jestli bude provoz omezen nebo zastaven pro regionální nebo dálkovou dopravu. Např.: Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo); omezení: 9 měsíců výluky postupně obou TK Litoměřice - V. Žernoseky a Sebusín - Ústí nad Labem-Střekov V textu je uvedena informace, že u některých staveb nebyla konkrétní omezení stanovena, ale z popisů, které jsou v tabulce nejsem srozuměn, jestli nebude nutné pro dopravce v daném úseku na 9 měsíce zavést například náhradní autobusovou dopravu nebo vlaky odřít.	vysvětleno	Stěžejní informace budou uvedeny v DOK po zpracování projektových dokumentů. S ohledem na rozhodnutí CK MD o souběžné realizaci konverze napájení a výhradního provozu ETCS bude nutné dříve předpokládané omezení upravit.	✓
21	2,8	ČD	Jedlička	běžná	Stavba "Polom – Suchdol n. O., BC, 02/2027 - 11/2029" - Nesouhlas ČD s akcí do doby dokončení výstavby RS 1 VRT Prosenice - Ostrava-Svinov	vysvětleno	Cílem dokumentu má být poskytnout informace o očekávané dostupné kapacitě nikoliv vyjádření souhlasu či nesouhlasu s konáním stavby. Požadavek na posun termínu realizace stavby (až po vybudování VRT) vnímáme. Stěžejním kritériem pro určení termínu realizace však bude zajištění provozuschopného a bezpečného stavu.	✓
22	2,8	ČD	Jedlička	běžná	Stavba "Rekonstrukce ŽST Pečky, 10/2025 - 09/2028" => Nesouhlas ČD se souběhem dané stavby s výstavbou RS 1 VRT Praha-Běchovice - Poříčany a obecně s dalšími stavbami na rameni Praha – Kolín, resp. obecný nesouhlas s danou stavbou do doby, kdy budou známy podrobnosti k její realizaci včetně případných vzniklých omezení	vysvětleno	Cílem dokumentu má být poskytnout informace o očekávané dostupné kapacitě nikoliv vyjádření souhlasu či nesouhlasu s konáním stavby. Příprava stavby byla pozastavena, uvedena omylem.	✓
23	2,8	ČD	Jedlička	běžná	Stavby na výlukovém rameni 527 a 544 => Nesouhlas ČD s akcí v dané délce a rozsahu omezení, obáváme se zásadního vlivu na konkurenceschopnost mezinárodní a vnitrostátní nabídky spojení v osobní dopravě na rameni Praha – Děčín (zásadně nepřijatelný souběh všech výše uvedených stavebních činností)	nepřijato	Cílem dokumentu má být poskytnout informace o očekávané dostupné kapacitě nikoliv vyjádření souhlasu či nesouhlasu s konáním stavby. Realizace staveb na rameni 527 a 544 je sledována souběžně - dle připomínky č. 21.	✓
24	2,8	ČD	Jedlička	běžná	Stavby "RS1 Praha-Běchovice - Poříčany" + "Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora - Kolín" + "Modernizace TÚ Praha-Libeň - Praha-Malešice" => ČD: nutno specifikovat odhad, jaké dopady do JŘ a kapacity bude mít přestavba ŽST Praha-Běchovice (např. odhad, kolik TK bude vyloučených); Nesouhlas se souběhem RS 1 VRT P-Běchovice - Poříčany a rekonstrukce sudé kolejové skupiny ŽST Praha-Libeň - podstatný dopad do dálkové i regionální dopravy	vysvětleno	Cílem dokumentu má být poskytnout informace o očekávané dostupné kapacitě nikoliv vyjádření souhlasu či nesouhlasu s konáním stavby. Souběh staveb a přesnější specifikace omezení budou uvedeny v DOK, přičemž tyto se budou v různých termínech v rámci sledovaného období lišit dle konkrétních jednotlivých stavebních postupů.	✓

ID	ustanovení návrhu	uplatňující útvar	uplatňuje	druh připomínky	připomínka	způsob vypořádání	vypořádání připomínky	stav
25	2,8	ČD	Jedlička	běžná	Stavby "Optimalizace traťového úseku Lovosice (mimo) - Prackovice nad Labem (včetně)", "Optimalizace traťového úseku Prackovice nad Labem (mimo) - Ústí nad Labem (mimo)" a "Výstavba odbočky Dobkovice" dle uvedeného budou bezprostředně navazovat, případně se dle nynějšího odhadu částečně překrývat se stavbou "ETCS Kralupy nad Vltavou - st. hr. SRN". U staveb se dá očekávat výrazný negativní vliv do dostupné kapacity dráhy a do její kvality. I na základě dříve uplatňovaných požadavků se domníváme, že by tyto všechny akce měly probíhat v koordinaci a souběžně se stavbou "ETCS Kralupy nad Vltavou - st. hr. SRN".	přijato	Cílem dokumentu má být poskytnout informace o očekávané dostupné kapacitě nikoliv vyjádření souhlasu či nesouhlasu s konáním stavby. Je sledována souběžná realizace.	✓
26	2,8	ČD	Jedlička	běžná	Z uvedeného výčtu staveb považujeme za nevhodné konání staveb s výrazným omezením dostupné kapacity dráhy na vzájemně odklonových ramenech VR 527 (Praha-Bubeneč - Děčín hl. n.) a VR 502/503 (Kolín - Lysá nad Labem - Děčín hl. n.).	vysvětleno	Cílem dokumentu má být poskytnout informace o očekávané dostupné kapacitě nikoliv vyjádření souhlasu či nesouhlasu s konáním stavby.	✓
27	2,8	O12	Komínová	běžná	Ohledně staveb – jedná se o informativní výčet o stavbách jako celek? -pokud se bere stavba jako celek, tak je povětšinou první rok jen přípravný a není dopad na dopravu -v souvislosti s datumama – bylo by dobré zmínit, že mají informativní charakter a podrobněji jsou v DOK atd.	vysvětleno	V dokumentu jsou uvedeny stavební akce, jejichž realizace si vyžádá DOK. Doba realizace je uvedena včetně přípravných a dokončovacích prací. Do budoucna prověříme, zda bude možné místo celkové doby realizace, uvádět pouze období vyžadující DOK s významným vlivem. V souvislosti s daty je uvedeno, že se jedná o předpokládanou dobu realizace.	✓
28	2,8	KOVED	Pospíšil	zásadní	<b>položka: Revitalizace traťového úseku Vsetín (mimo) - Valašské Meziříčí (včetně); odsouhlasena akce na 2 stavební sezóny, nikoli ve 3 letech</b>	vysvětleno	<b>Cílem dokumentu má být poskytnout informace o očekávané dostupné kapacitě nikoliv vyjádření se k délce stavby a s konáním stavby. Dle právě projednaných SP se počítá se dvěma stavebními sezónami. Plus podzim 2027 přípravné práce a rok 2030 aktivace ZZ. U alternativy 2 by se pak jednalo o 2,5 stavební sezóny. Informace o schválené konečné alternativě nám ale není známa.</b>	✓
29	2,8	KOVED	Pospíšil	běžná	položka: Revitalizace traťového úseku Vsetín (mimo) - Valašské Meziříčí (včetně); Chybně omezení pro jiný úsek, tj. 2 měsíce výluky postupně obou TK Val. Meziříčí – Lhotka n. Bečvou	vysvětleno	Omezení 2 x 30 dní výluky traťové koleje směr Lhotka jnad Bečvou je dle projednaných SP (u obou alternativ) správné. Předpoklad je podzim 2027.	✓
30	2,8	KOVED	Pospíšil	zásadní	<b>Konverze na 25kV, 50Hz v úseku Hranice na Moravě – Vsetín - zásadní nesouhlas s omezením kapacity po 3 roky, nutno významně zkrátit.</b>	vysvětleno	<b>Cílem dokumentu má být poskytnout informace o očekávané dostupné kapacitě nikoliv vyjádření se k délce stavby a s konáním stavby. Stavba se nyní projektuje.</b>	✓

ID	ustanovení návrhu	uplatňující útvar	uplatňuje	druh připomínky	připomínka	způsob vypořádání	vypořádání připomínky	stav
31	3,1	PKP CARGO INTERNATIONAL	Gawliński	zásadní	<p>Typ 1 / Závislá / 3200 t / 620 m / 90 km/h / Ano / UIC GC/D4</p> <p>Typ 1a / Nezávislá / 2600 t / 500 m / 90 km/h / Ano / UIC GC/D4</p> <p>Typ 2 / Závislá / 2000 t / 720 m / 100 km/h / Ano / UIC GC/D4</p> <p>Typ 3 / Závislá / 1600 t / 620 m / 120 km/h / Ano / UIC GC/D4</p> <p>Typ 4 / Závislá / 1100 t / 720 m / 100 km/h / Ano / UIC GC/D4</p> <p>Typ 4a / Nezávislá / 500 t / 680 m / 90 km/h / Ano / UIC GC/D4</p> <p>Typ 5 / Nezávislá / 600 t / 300 m / 80 km/h / Ano / UIC GC/D4</p>	vysvětleno	K problematice parametrů nákladních vlaků nabízíme komunikační platformu/jednání, jichž účelem by mělo být nalezení přijatelných parametrů pro žadatele o kapacitu. Zároveň však provozovatel infrastruktury nemůže parametry stanovovat zcela svévolně. V rámci implementace projektu TTR se dále počítá s tím, že žádost o kapacitu dráhy s parametry, které budou odpovídat parametrům definovaným manažerem infrastruktury, budou mít výhodu přidělu.	✓
32	3,1	MD O190	Macek	běžná	Linka Ex1 v úseku Praha - Ostrava je komerční službou. Ve výčtu linek dálkové dopravy v jednotlivých úsecích patří pod kategorii komerční spoje. V úseku Ostrava - Bohumín - Mosty u J. st.hr. Je vedena v objednávce MD.	přijato	Opraveno.	✓
33	3,1	MD O190	Macek	zásadní	Požadujeme doplnit linku R10 do úseku Nymburk - Lysá nad Labem. V běžném stavu je linka R10 vedena přes Lysou nad Labem. Odklon přes Sadskou je dočasný v období stavebních prací. Pro rok 2027 očekáváme návrat do původní trasy. V okamžiku, kdy si to v budoucnu stavební práce na trati Nymburk - Lysá - Praha opět vyžádají, bude linka R10 převedena na trasu přes Sadskou.	přijato	Opraveno.	✓
34	3,1	KODIS	Fridrišek	zásadní	V rozdělení tratí do úseků podle uzlů a přepravních zařízení je nutné v úseku Hranice na Moravě - Studénka doplnit také linku S33 (Ostrava - Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budišovkou) a S34 (Ostrava - Suchdol nad Odrou - Nový Jičín město). Linka S3 bude vedena převážnou částí spojů z Hranic na Moravě do Suchdolu nad Odrou. S tím souvisí i uvažovaný odlišný rozsah dopravy oproti stávajícímu.	přijato	Doplněno.	✓
35	3,1	KODIS	Fridrišek	zásadní	V rozdělení tratí do úseků podle uzlů a přepravních zařízení je nutné v úseku Studénka - Bohumín kromě linek R61, S2, S34 (trasa viz předchozí připomínka) a S4 doplnit také linku S7 (Ostrava-Svinov - Bohumín - Karviná hl. n. - Český Těšín - Frýdek-Místek - Ostrava-Vítkovice - Ostrava-Svinov) a S33 (Ostrava - Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budišovkou). S tím souvisí i uvažovaný odlišný rozsah dopravy oproti stávajícímu.	přijato	Doplněno.	✓
36	3,1	IDSK	Vecko	běžná	Na trati Pardubice - Kolín upravit Os Česká Třebová - Kolín na S10 (v úseku Pardubice - Přelouč bez označení linky).	přijato	Opraveno.	✓
37	3,1	IDSK	Vecko	běžná	Na úseku Praha - Kralupy nad Vltavou doplnit linku R44 (v provozu jeden pár spojů ve špičkách pracovních dnů).	přijato	Opraveno.	✓
38	3,1	IDSK	Vecko	běžná	V úseku Kolín - Nymburk a Nymburk - Lysá nad Labem požadujeme doplnit linku osobní dopravy regionální vnitrostátní R42	přijato	Doplněno.	✓

ID	ustanovení návrhu	uplatňující útvar	uplatňuje	druh připomínky	připomínka	způsob vypořádání	vypořádání připomínky	stav
39	3,1	SVOD Bohemia	Richter	běžná	Do popisu u vlaků osobní dálkové nebo regionální dopravy navrhuji doplnit jízdní dobu pro daný úsek. Konkrétně jízdní dobu u vlaků v závazkové dopravě. Je to jen pouze orientační informace, ale při plánování jízdního řádu to může být dobrou pomůckou.	přijato částečně	Tato informace může být užitečná pro následné zpracování v rámci kapacitního modelu, avšak je nutné kalkulovat s výhodami (pomůcka pro tvorbu CM) i nevýhodami (například nedodržení při detailní konstrukci).	✓
40	3,1	ČD	Jedlička	běžná	Úsek Nymburk - Lysá nad Labem => K posouzení vlivu v osobní dopravě dálkové vnitrostátní doporučeno doplnit linku R10	přijato	Doplněno.	✓
41	3,1	ROPID	Valenta	běžná	V úseku Kolín - Nymburk a Nymburk - Lysá nad Labem požadujeme doplnit linku osobní dopravy regionální vnitrostátní R42 V úseku Praha - Kralupy nad Vltavou požadujeme doplnit linku osobní dopravy regionální vnitrostátní R44	přijato	Doplněno.	✓
42	3,1	KOVED	Pospíšil	běžná	KOVED/ZLK upozorňuje, že pro GVD 2026 (a následné GVD) předpokládá převedení většiny tras linek S1, S9 a cca poloviny tras linky S2 na vlaky kategorie Sp v časovém prokladu s linkami R13, R18 (včetně prodloužení v úseku Přerov - Olomouc) a Ex2.	přijato	Doplněno.	✓
43	3,1	ŽESNAD.CZ		běžná	Není jasné, k čemu mají sloužit tabulky typů vlaků.	vysvětleno	V rámci implementace projektu TTR se dále počítá s tím, že žádost o kapacitu dráhy s parametry, které budou odpovídat parametrům definovaným manažerem infrastruktury, budou mít výhodu přidělu.	✓
44	3,2	KODIS	Fridrišek	běžná	Na str. 27 je v přehledové tabulce uvedena ve dvou sloupcích vedle sebe osobní doprava dálková.	přijato	Opraveno.	✓
45	3,2	IDSK	Vecko	zásadní	<b>Dopravní toky kapacitní strategie pro JŘ 2027 nezohledňují navýšení rozsahu dopravy, které bude realizováno již v GVD 2024/2025. V této souvislosti je v příslušné kapitole uvedeno, že "Předpokládané dopravní toky se mohou měnit i na základě podnětů od žadatelů, zejména pak prostřednictvím tzv. Capacity needs announcement (CNA). Správa železnic v takovém případě předpokládaný rozsah příslušně zhodnotí a zohlední. Podmínky pro postoupení CNA jsou uvedeny v příslušné části PoD.", nicméně v současné době podmínky CNA nejsou dostupné a tedy nelze zhodnotit, jakým způsobem bude Správa železnic s příslušnými požadavky pracovat</b>	vysvětleno	<b>Navýšený rozsah dopravy byl do strategie doplněn na základě obdržených připomínek. Následný postup implementace TTR včetně podávání a zpracování CNA byl představen v rámci jednání 14.6.2024. Podmínky pro CNA budou v předstihu zveřejněny a komunikovány.</b>	✓
46	3,2	IDSK	Vecko	běžná	V tabulce se nacházejí dva shodně pojmenované sloupce "Osobní doprava dálková". Druhý takto pojmenovaný sloupec má zřejmě nést jméno "Osobní doprava regionální")	přijato	Opraveno.	✓



ID	ustanovení návrhu	uplatňující útvar	uplatňuje	druh připomínky	připomínka	způsob vypořádání	vypořádání připomínky	stav
47	3,2	ROPID	Valenta	běžná	Chybné pojmenování sloupce č.5 (má být osobní doprava regionální)	přijato	Opraveno.	✓
48	3,2	ROPID	Valenta	zásadní	Dopravní toky kapacitní strategie pro JŘ 2027 nezohledňují navýšení rozsahu dopravy, které bude realizováno již v GVD 2024/2025. V této souvislosti je v příslušné kapitole uvedeno, že "Předpokládané dopravní toky se mohou měnit i na základě podnětů od žadatelů, zejména pak prostřednictvím tzv. Capacity needs announcement (CNA). Správa železnic v takovém případě předpokládá rozsah příslušně zhodnotí a zohlední. Podmínky pro postoupení CNA jsou uvedeny v příslušné části PoD.", nicméně v současné době podmínky CNA nejsou dostupné a tedy nelze zhodnotit, jakým způsobem bude Správa železnic s příslušnými požadavky pracovat	vysvětleno	Navýšený rozsah dopravy byl do strategie doplněn na základě obdržených připomínek. Následný postup implementace TTR včetně podávání a zpracování CNA byl představen v rámci jednání 14.6.2024. Podmínky pro CNA budou v předstihu zveřejněny a komunikovány.	✓
49	3,2	O6	Fuksa	běžná	V záhlaví tabulky je zřejmě omylem dvakrát uvedena osobní dálková doprava místo regionální.	přijato	Opraveno.	✓
50	3,2	O6	Fuksa	zásadní	Doporučuji zvážit a případně přehodnotit užití především v rámci plánovaných dopravních toků průměru za šetřené období. V rámci výhledové přípravy je k šetření kapacity užíván v osobní dopravě běžný pracovní den a tomu obdoba v nákladní dopravě - maximální variace (případně devátý decil), jelikož ve dnech s nejvyšším rozsahem dopravy (kromě eliminovaných extrémů) by měla být dosahována požadovaná kvalita provozu.	přijato	Připomínka bude zohledněna v další kapacitní strategii pro rok 2028. Konkrétní podoba zřísobu výpočtu bude řešena s odborníky na výpočet kapacity dráhy. Předpokládá se použití 9. decilu z období posledních 5 let.	✓
51	3,2	O12	Rolník	běžná	Proč bylo zvoleno takové období. Přístupovali bychom k tomu tak, že bychom uváděli vždy klouzavý průměr za stejné období, na které se dělá výhled. Spíš mě napadlo, jestli nebyl úmysl data „vyhladit“, protože s delším obdobím se mi budou stírat nerovnosti způsobené výlukovou činností typu Adamov – Blansko nebo Bezpráví.	přijato	Připomínka bude zohledněna v další kapacitní strategii pro rok 2028. Konkrétní podoba způsobu výpočtu bude řešena s odborníky na výpočet kapacity dráhy. Předpokládá se použití 9. decilu z období posledních 5 let.	✓
52	3,2	KOVED	Pospíšil	běžná	V hlavičce tabulky uvedeno chybně dvakrát "Osobní doprava dálková"	přijato	Opraveno.	✓

Tabulka pro vypořádání připomínek  
**TTR 2027**  
Kapacitní strategie JŘ 2027

ID	ustanovení návrhu	uplatňující útvar	uplatňuje	druh připomínky	připomínka	způsob vypořádání	vypořádání připomínky	stav
53	3,2	ŽESNAD.CZ		běžná	Kapacitní strategie je sestavena na základě statistických údajů bez relevantních parametrů poptávky v roce 2027. Jestliže neexistují údaje - parametry budoucího vývoje poptávky, bylo by dobré vycházet z nějakého předpokládaného nárůstu ( % požadavek na převedení přeprav ze silnice na železnici). Kapacitní strategie by se měla sestavovat právě pro potřebu očekávaných výkonů sítě. Jestliže má sloužit jako základní prvek plánovacího procesu. <b>CHYBÍ PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ POPTÁVKY PO KAPACITĚ!</b> Dopracovi chtějí znát metodiku přípravy podkladů pro sestavu KAPACITNÍ STRATEGIE. Jaké podklady z předložené kapacitní strategie budou použity pro sestavu kapacitních modelů. které by měly "zpřesňovat" kapacitní strategii na základě kapacitních potřeb. Na základě jakých údajů budou prováděny konzultace s dopravci a řešena koordinační činnost.	vysvětleno	Relevantní parametry poptávky se zohledňují v rámci přípravy kapacitního modelu. Oznámení nových požadavků na kapacitu se řeší podáváním žádostí CNA. Kapacitní strategie TTR by měla pomoci shromáždit a uspořádat již dostupné informace, které se váží k období platnosti daného JŘ. Dále by měla sumarizovat obecné zásady, které se v procesu plánování a přidělování kapacity používají. Metodika přípravy kapacitní strategie a další postup týkající se kapacitního modelu byly prezentovány v rámci jednání 14.6.2024.	✓
54	4,0	ŽESNAD.CZ		běžná	Kdo bude Kapacitní strategii schvalovat? Bude projednána se sousedními správci nфраstruktury?	vysvětleno	Kapacitní strategie bude schválena vrcholovým managementem Spravy železnic. Projednání kapacitní strategie jako celku se se sousedními manažery infrastruktury není nutné. V rámci přípravy byly se sousedními manažery infrastruktury harmonizovány toky na společných hraničních bodech.	✓
55	4,0	ŽESNAD.CZ		běžná	<i>"Návrh této kapacitní strategie pro jízdní řád 2025 popisuje postupy plánování na síti Správy železnic. Cílem pilotního kapacitní strategie TTR je na redukovaném rozsahu sítě otestovat a vyhodnotit koncepci a způsob, jakými bude Správa železnic do budoucna přistupovat k tvorbě kapacitních strategií. " - tento text je komentářem k obsahu článků 1 - 3. Domníváme se, že obsahem článku 4 by měl být popis/návrh, jak odstranit "riziko nevyhovující kvality" a "přetížené zařízení" z mapy 3. Prvně může SŽ popsat již připravované navýšení kapacity: VRT Prosenice - Ostrava-Svinov + Uzel Ostrava s uvedením předpokládaných termínů dokončení a do doby výstavby nové infrastruktury by měl být popsán návrh dočasného řešení - provozní opatření.</i>	vysvětleno	Dokument identifikuje a popisuje obtíže, které je potřeba dále řešit. Součástí kapacitní strategie podle příručky RNE nemají být navrhovaná řešení ani závěry. Kapitola 4 se věnuje pouze validaci a signování dokumentu. Případně podává informaci jakým způsobem je dokument zveřejňován. Kapacitní strategie neřeší ani navýšení kapacit mimo určený časový rámec, pro který je vypracována, protože kapacity navýšené po roce 2027 neovlivní přípravu ani průběh jízdního řádu 2027.	✓
56	Obecné	ŽESNAD.CZ		běžná	V současné době probíhá příprava nového Nařízení EU, která nahradí Nařízení č. 913/2010 a novelizuje Nařízení 2012/34/EU. Před časem předložená Kapacitní strategie 2025 byla ze strany ŽESNAD připomínkována. SŽ pozastavila toto připomínkové řízení z důvodu, že chybí legislativa, která je nutná pro implementaci TTR v ČR. Oceňujeme snahu o urychlení implementace, ale předložený návrh KS 2027 nemůžeme považovat za dokument, který bychom měli použít pro další etapu plánování kapacit. Není nám jasné, jak by měla probíhat příprava kapacitního modelu, který by měl navazovat - vycházet z předloženého návrhu kapacitní strategie 2027.	vysvětleno	Jednolivé kroky implementace stejně jako jejich obsah vycházejí z jednotných příruček RNE. Postup implementace TTR v rámci Správy železnic byl prezentován na jednání 14.6.2024. Na tomto jednání byl prezentován i postup zpracování kapacitního modelu a proběhla rozsáhlá diskuze k této připomínce.	✓

Tabulka pro vypořádání připomínek

**TTR 2027**

Kapacitní strategie JŘ 2027

ID	ustanovení návrhu	uplatňující útvar	uplatňuje	druh připomínky	připomínka	způsob vypořádání	vypořádání připomínky	stav
57	Obecně	SVOD Bohemia	Moravec	zásadní	Kapacitní strategie je důležitý dokument a měl by sloužit jako podklad pro dlouhodobé plánování. Dle metodiky TTR se stanovuje na 5 let a posouvá v každém roce. V podmínkách ČR, kdy SŽ i dopravci usilují o to, aby investiční prostředky na budování a údržbu infrastruktury byly státem garantované alespoň na 5 let dopředu, je KS příležitostí, jak si o tyto prostředky říci.	vysvětleno	Kapacitní strategie bude předána na příslušné organizační složky Správy železnic, které s ní budou mít možnost dále operovat, například během politických jednání.	✓

**Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

**Doložka číslo:** 4784585

**Původní datový formát:** application/pdf

**UUID původní komponenty:** 5025cd0f-24b1-4cdb-a7b8-e713f4bc40dc

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

System ERMS (zpracovatel dokumentu Richard TĚHNÍK)

**Subjekt, který změnu formátu provedl:** Správa železnic, státní organizace

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:** 17.07.2024 14:16:00



d6ddb283-de33-4d54-a6ff-976eafb6774a