



Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ

Podleská 926/5,

CZ-104 00 Praha 10

Tlf.: +420 603 463 484

info@zesnad.cz

www.zesnad.cz

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
61722/2018-SŽDC-GŘ-O26 7.1.2019	5/2019	Jaroslav Tyle	V Praze, dne 17.1.2019

Vážený pan
Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.
Ředitel Odboru strategie
Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1

Věc: Stanovisko k dílčímu plnění Aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“

Vážený pane řediteli,

Zasíláme Vám stanovisko a připomínky k dílčímu plnění Aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ – dílčí plnění.

A.2.1 návrhová část, obecná část

(str. 42)

Úseky 1., 2. a 4. stavby jsou ve všech projektových variantách prakticky invariantní. Jejich řešení je přebíráno z právě zpracovávaných ZP/DÚR.

→ 4. stavba dle DÚR má velmi malou kapacitu. V návrhu ETCS musí být oddíly umožňující těsné svazkování vlaků.

A.2.2 návrhová část, dopravní a provozní technologie

2.4 Rozsah nákladní dopravy – výhledový stav (str. 14)

„Nákladní dopravce zastupuje sdružení ŽESNAD.CZ, které požaduje 29 tras nákladních vlaků za den.“

→ Chybně. ŽESNAD.CZ deklaroval **29 párů vlaků** denně. Tzn. počet tras v GVD musí být vyšší o rezervní trasy pro eliminaci nepravidelností v dopravě.

„Pro variantu bez projektu je rozsah nákladní dopravy mírně nižší. Přehled uvádí následující tabulka 2.5.,“

→ Tabulka je chybně. Není popsáno, že se jedná o páry vlaků. Počet vlaků 12 párů ve stavu Bez projektu na úseku Nýřany – Furth im Wald je naprosto nedosažitelných, a sice z důvodu provozních nákladů vlaků v dieselové trakci, zpravidla dvojitě a nutnosti přepřahů a značných prostojů lokomotiv (dieselových i elektrických) a prostojů strojvedoucích.

Rozdíl v počtu vlaků mezi variantou bez projektu vůči projektovým variantám s elektrizací v celé délce úseku Plzeň – státní hranice (obdobně na německé straně s elektrizací v úseku státní hranice – Hartmannshof/Regensburg Hbf.) je dán možností v přetrasování části tras nákladní dopravy ve směru Duisburg, Rotterdam z hraničního přechodu Děčín/Bad Schandau (severní trasa) na trasu jižní přes zájmový přechod Česká Kubice/Furth im Wald. Přetrasování se týká především relací spádujících do terminálu kombinované dopravy společnosti METRANS v Praze-Uhřetěvesi.

→ Tento text je chybně. Varianta bez projektu (jak výše zdůvodněno) neumožní významnější nárůst přeprav oproti současnému stavu. Varianta s elektrizací a vyhovující kapacitou trati (tou není varianta 4e) umožní jak přetrasování některých vlaků, tak zejména převedení přeprav ze silnice na železnici díky zásadnímu snížení provozních nákladů vlaků přenesených do atraktivních cen přepravy.

I přes uvedená omezení lze považovat projektový stav za odpovídající výhledovému rozsahu nákladní dopravy s tím, že vyšší plynulosti a spolehlivosti tras nákladní dopravy bude dosahováno v době přepravních sedel a noční době. Počet uvažovaných tras nákladních vlaků v přetrasování přes Českou Kubici odpovídá v průměru 5 vlakům, v maximální variaci 3 párům vlaků a tudíž lze předpokládat, že se bude jednat primárně o převod tras, které lze v konstrukční poloze situovat do jednokolejného úseku jižní trasy právě v době mimo přepravní špičky.

→ Tato úvaha je zavádějící. Jaký projektový stav je „odpovídající výhledovému rozsahu nákladní dopravy“ dle tohoto odstavce?

3.1 Složení typových vlakových souprav k výpočtu jízdních dob (str. 16)

→ Nepoužívat řadu 380. Tato lokomotiva není vhodná pro nákladní dopravu. V nákladní dopravě jsou používány moderní lokomotivy např. řad 383 a 386. V dálkové nákladní dopravě nepoužívat vozidlový odpor S, ale odpor T4, přičemž u souprav vlaků kombinované dopravy zkoušky dopadly ještě o 30% lépe než je T4.

Navrhované typové soupravy: 383 / 386 + 2000 tun (dle posledních zkušeností na kvalitní trati se stoupáním 10 promile je možno uvést 2000 tun s odporem T4 jednou moderní elektrickou lokomotivou), nezávislá: 1 x DB223 (761) nebo 2 x 753.7 + 1600 tun (T4)

3.2 Výpočet jízdních dob

(Str. 17)

→ Jízdní doby: Ex zastavuje v Domažlicích, má jízdní dobu 5,5 + 5. Nex nestaví a má jízdní dobu 6 + 7.

(Str. 18)

→ Jízdní doby: Ex zastavuje v Domažlicích, má jízdní dobu 5,5 + 5,5, Nex nestaví a má jízdní dobu 6 + 5,5.

→ Chybí jízdní doby v nákladní dopravě ve variantách 3b, 3c, 5b

(str. 20, 21)

„Z uvedeného plyne, že maximální normativ hmotnosti nákladního vlaku vedeného jednou lokomotivou dynamických schopností obdobným řadě 380 ČD (186, 189 DB atd.) se pohybuje právě na úrovni 1 600 t.

Lze tedy předpokládat, že nákladní vlaky vyššího normativu hmotnosti, např. 2 000 t v kombinované dopravě směřující k normativu délky vlaku 740 m, by bylo nutné vystavovat 2 hnací vozidla, či v uvedeném úseku řešit zajištění postrkové služby.“

→ Dle posledních zkušeností na kvalitní trati se stoupáním 10 promile je možno uvést 2000 tun se soupravou s vozidlovým odporem T4 jednou lokomotivou.

4.1 Předpoklady k výpočtu propustnosti (str. 26)

„Rozsah dopravy vstupující do výpočtů propustnosti je převzat z kapitoly 2, přičemž rozsah nákladní dopravy v ukazateli Nprav je zastoupen počty nákladních vlaků dle sdružení ŽESNAD.CZ, který pokrývá maximální denní rozsah nákladní dopravy skutečně zavedený v průběhu ročních výkyvů.“

→ V kapitole 2 je uveden chybný počet vlaků oproti podkladům od ŽESNAD.CZ.

4.2 Propustnost traťových kolejí (str. 30 – 32)

„Tabulka 4.3 – Propustnost traťových kolejí tratě Plzeň – Furth im Wald (varianty 4e, 5, 3b, 3c, 5b)“

→ Tabulka nejspíše neplatí pro variantu 5, která bude mít v úseku Nová Hospoda – Domažlice vyšší propustnost.

5.2 Modelové GVD v projektovém stavu (str. 35)

„Kromě uvedených jsou dokládány i modelové GVD pro varianty 3b, 3c a 5b, které však jsou převzaty ze studie Zrychlení spojení München – Praha.“

→ Popis variant 3b, 3c a 5b je nedostatečný. Modelové GVD pro varianty 3b, 3c a 5b převzaté ze studie Zrychlení spojení München – Praha nelze považovat za vyhovující pro účely Studie proveditelnosti. Žádáme o jejich dopracování s rozšířením o časové období sedla (porovnatelného časového období s modelovým GVD variant 4e a 5). Při zapracování tras nákladních vlaků je potřeba použít jízdní doby pro správně zvolené typové soupravy. Jízdní doby je třeba dokladovat v kapitole 3.2. Doporučujeme provést posuny tras vlaků Sp, Os a nákladních tak, aby se křižování vlaků více koncentrovalo na dvoukolejné úseky. Dále je třeba uvážit, zda dlouhý mezistaniční jednokolejný úsek novostavby Nová Hospoda – Zbůch je účelně využíván jízdami Os vlaků, které budou omezovat protažení trasy dálkové nákladní dopravy.

(Str. 36)

„Naopak lze ve variantě 4e redukovat počet kolejí v ŽST Zbůch o staniční kolej č. 4 z důvodu dispozice dvoukolejného mezistaničního úseku Zbůch – Stod.“

→ Je třeba zajistit dlouhou předjízdnu kolej (> 740 m) ve směru Domažlice (sudé straně) v ŽST Zbůch, pokud nebude dlouhá kolej v ŽST Stod, pro možnost předjíždění nákladního vlaku expresem. V DÚR je v jedné z variant ŽST Stod navržena kolej č. 4 o délce 1058 m vytažená za oblouk do jednokolejné tratě. V tomto případě musí být zachována v ŽST Zbůch prostorová rezerva pro kolej č. 4 pro případ budoucí výstavby nové trati Stod – Holýšov.

6 ZHRNUTÍ DOPRAVNĚ-TECHNOLOGICKÉ ČÁSTI (str. 39)

„I přes zlepšení stavu v projektových variantách v dispozici užitečných délek staničních kolejí minimálně na úrovni 650 m a v přiblížení se 780 m dle aktuálního nařízení 1315/2013 není dosaženo vhodných záloh v konstrukci tras nákladní dopravy především v období dopravní špičky, přičemž vzhledem k délce tras nákladní dopravy nelze vždy předurčit její situaci v předmětném úseku do období sedel či doby noční. Tomu odpovídá výsledná cestovní doba typových nákladních tras, byť se znatelným zlepšením v porovnání se stavem bez projektu i co do podílu tras s normativem délky vlaku na úrovni 610 m, případně více.“

→ To je přece účelem studie proveditelnosti, najít dle požadavků dopravní technologie takový rozsah úprav (výhybny, dvoukolejné vložky), aby bylo dosaženo vhodných záloh v konstrukci tras nákladní dopravy.

Modelový GVD Varianta 3b:

→ Rozjezd z výhybny Pasečnice směr Česká Kubice bude na desetipromilovém stoupání pro nákladní vlak omezující, ale může to pomoci kapacitě, hlavně kdyby totéž vzniklo i na úseku Furth im Wald – Česká Kubice.

Žádáme o vysvětlení, z hlediska dopravního plánování a obslužnosti dotčeného území, smyslu tras osobních vlaků Domažlice 7:48 – Furth 8:08 a Furth 7:50 – Domažlice 8:11. Tyto trasy naprosto zásadně vyčerpávají kapacitu (zatěžují propustnost) omezujícího úseku.

Modelový GVD Varianta 3c:

→ Žádáme o vysvětlení, z hlediska dopravního plánování a obslužnosti dotčeného území, smyslu osobních vlaků Domažlice 8:32 – Furth 8:52 a Furth 7:05 – Domažlice 7:25. Tyto trasy naprosto zásadně vyčerpávají kapacitu (zatěžují propustnost) omezujícího úseku.

A.2.3 návrhová část, technické řešení

1 ÚVOD (str. 5)

„Dalším vstupem do této již zpracované studie byl zvýšený zájem nákladních přepravečů s požadavkem na vedení až 24 párů vlaků/den v rovnoměrném rozdělení 1 pár/hod.“

→ Požadavek byl na vedení 29 párů vlaků za den.

3.1 definice variant

(str. 11)

Úseky 1., 2. a 4. stavby jsou ve všech projektových variantách prakticky invariantní. Jejich řešení je přebíráno z právě zpracovávaných ZP/DÚR.

→ 4. stavba dle DÚR má velmi malou kapacitu. V návrhu ETCS musí být oddíly umožňující těsné svazkování vlaků.

5 ORGANIZACE VÝSTAVBY A NÁSLEDNÉ ÚDRŽBY

organizace údržby a oprav (str. 27)

„Systém organizace údržby a oprav bude přibližně shodný pro variantu s projektem i variantu bez projektu. Výhledový rozsah činností bude záviset na vybrané variantě a rozsahu technického řešení.“

→ Vzhledem k tomu, že se jedná o významný mezinárodní koridor a v projektové variantě půjde z větší části o jednokolejnou trať, je potřeba definovat rozsah a technologii pravidelné údržby a zapracovat do výpočtů propustnosti trati. Tato trať nemá vhodnou odklonovou alternativu, tudíž nákladní doprava musí úsekem projet v předem stanoveném náhradním čase. Pro tento účel je potřebné zpracovat výlukový modelový GVD s popisem doprovodných opatření – náhrada osobní dopravy autobusy a náhradní trasy nákladní dopravy ve svazcích po čase údržby (výluky).

6.1 náklady na zajištění provozuschopnosti náklady na údržbu (str. 27)

„Roční údržbové náklady jsou uvažovány ve výši 1 % nákladů na reinvestice. Údržbové náklady jsou kontinuální, každý rok stejné, dané rozsahem železniční sítě a stanovenými činnostmi (kontrolní a dohlédací činnost, měření, revize atd.).“

→ Náklady na údržbu by se měly lišit dle variant. Dvukolejné úseky snesou standardní způsob údržby, ovšem jednokolejné úseky budou vyžadovat (vzhledem k důležitosti) trati vysoce sofistikovaný a tedy dražší způsob údržby pro minimalizaci přerušení provozu! Tyto náklady je nutné objektivně započítat do příslušných variant, a to i do varianty Bez projektu.

náklady na opravy (str. 28)

„Náklady na opravy jednotlivých zařízení jsou propočteny zvlášť pro každou odbornou profesi. Celková výše nákladů na opravy je odvozena podílem z celkových nákladů na reinvestice zařízení.“

→ Žádáme o vysvětlení, zda jsou diferencovány náklady na opravy podle toho, zda příslušný úsek je jedno- nebo dvukolejný, tzn. kdy jednokolejný úsek při stejném rozsahu provozu na trati má dvojnásobný počet vlaků na traťovou kolej než dvukolejný úsek.

To se týká porovnání úseků Stod – Holýšov mezi variantami 3c, 5b a 3b a úseků Nová Hospoda – Zbůch mezi variantami 4e, 3b, 3c, 5b a variantou 5.

S pozdravem

Ing. Oldřich Sládek

Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky

ŽESNAD.CZ

Kopie: MD ČR, O130