|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Váš dopis zn.  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  Odbor strategie (O26)  – Z  D E – |  |  |  |
| Ze dne |  |  |  |
| Naše zn. | 38813/2019-SŽDC-GŘ-O11 |  |
| Listů/příloh | 2/0 |  |
|  |  |  |
| Vyřizuje | Ing. Jaroslav Daněk |  |
| Telefon | +420 972 524 575 |  |
| Mobil | +420 725 767 812 |  |
| E-mail | danek@szdc.cz |  |
|  |  |  |  |
| Datum | 2. července 2019 |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**„Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“, vyjádření k 2. dílčímu plnění aktualizace studie proveditelnosti**

K předloženému 1. dílčímu plnění aktualizace studie proveditelnosti (ASP) „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ má odbor řízení provozu (O11) níže uvedené připomínky:

*A.) zpracovatel Ing. P. Krýže, Ph.D. (tel. 606 623 176)*

1. Sestavený nákresný jízdní řád ve variantě bez projektu je nereálný. V grafikonu jsou systematicky používány hodnoty provozních intervalů, které jsou podhodnocené. Provozní intervaly křižování s hodnotou 0,5 min ve stanicích, ve kterých je zároveň přejezd s dlouhou dobou zpoždění rozsvícení návěstidla, nejsou možné. Přejezdy mající za následek uplatnění doby zpoždění rozsvícení návěstidla jsou ve stanicích Vejprnice (nýřanské zhlaví), Nýřany (obě zhlaví), Výh Chotěšov (nýřanské zhlaví), Stod (chotěšovské zhlaví), Holýšov (staňkovské zhlaví), Staňkov (holýšovské zhlaví), Blížejov (obě zhlaví), Výh Radonice (obě zhlaví). Obdobně je podhodnocené následné mezidobí z Plzně do Vejprnic (namísto předpokládaných 3 minut by mělo být 4 min). Dalším problémem jsou nepříznivé hodnoty ukazatelů kapacity a dokonce překročení kritické hodnoty stupně obsazení v mezistaničním úseku Nýřany – Chotěšov. Tyto ukazatele jsou zřejmě navíc nesprávné, uvažující nepřiměřeně krátké provozní intervaly.

Požadujeme proto, aby jízdní řád pro variantu bez projektu byl přepracován a následně přepočítány ukazatele kapacity. Vzhledem k tomu, že se jedná o variantu bez projektu, měla by být minimálně dodržena zásada, že nedojde k překročení kritických hodnot stupně obsazení.

1. V nákresném jízdním řádu pro variantu 3c/5b jsme našli tuto chybu: odjezd osobního vlaku z Domažlic v 6.28 a následný průjezd nákladního vlaku v 6.32: podle našeho názoru by mělo být následné mezidobí o 2 až 3 minuty delší. Jsou potom výpočty ukazatelů kapacity pro příslušný mezistaniční úsek reálné?

I v nákresných jízdních řádech pro projektové varianty jsou některé provozní intervaly krátké, přitom některé přejezdy (navyšující provozní intervaly) zůstanou zachovány. S ohledem na vybavení stanic plnou peronizací lze však předpokládat vybavení systémem ASVC, což umožňuje eliminovat vliv dob zpoždění rozsvícení návěstidla. Proto by do dokumentace měla být doplněna zmínka o systému ASVC.

1. Zakončení nákresných jízdních řádů na státní hranici je zcela chybné, nákresné jízdní řády musí být ukončeny až ve stanici Furth im Wald. Přitom ještě v předchozím odevzdání tato věc byla správně.
2. Nenašli jsme schéma či situaci stanic Česká Kubice a Stod.
3. V kap. 5.2 se uvádí, že mezistaniční úsek Česká Kubice – Furth im Wald není vybaven návěstním bodem. Přitom při předchozím odevzdání jsme doplnění návěstního bodu požadovali a v rámci projednávání projektant deklaroval přijetí této připomínky.
4. Kap. 5.2, poslední odstavec na str. 40: vychází se z předpokladu, že kapacita traťového úseku je určena omezujícím traťovým úsekem. Protože omezujícím mezistaničním úsekem je Česká Kubice – Furth im Wald, dospěl projektant k závěru, že mezistaniční úsek Domažlice – Česká Kubice není třeba zkapacitňovat, protože vykazuje mírně příznivější hodnoty a tedy zlepšení parametrů v tomto mezistaničním úseku nepřináší efekt. Předpoklad, že kapacita traťového úseku je určena omezujícím mezistaničním úsekem, představuje zjednodušení používané u jednodušších metod na zjišťování kapacity. Při navrhování infrastruktury je třeba postupovat komplexněji a s tímto zjednodušením nepracovat.
5. Z tabulek v kap. 5.2 žádáme vypustit údaje vztahující se k již neplatné metodice na zjišťování kapacity. Mj. se tím zvýší přehlednost tabulek.
6. Využití kapacity je i v projektových variantách vysoké. Ve variantě 3c/5b v mezistaničním úseku Stod – Holýšov dochází dokonce k překročení kritických hodnot, za takové situace by bylo nutné tuto variantu pokládat za nepřípustnou. I v některých jiných variantách jsou hodnoty ukazatelů vysoké, blízké kritickým hodnotám, a proto je nutno předpokládat výrazně negativní vliv na kvalitu provozu (míra zhoršení se pochopitelně též odvíjí od délky, resp. počtu jednokolejných mezistaničních úseků).
7. **Souhrnně musíme konstatovat, že ačkoliv se ASP zabývá různými variantami zkapacitnění, není oblast zjišťování kapacity zpracována v dostatečném rozsahu. Domníváme se, že rozhodování o výběru variant by se mělo opírat o podrobnější posouzení, včetně doložení rozhodujících provozních intervalů a následných mezidobí. Dáváme na zvážení prověření jednokolejných mezistaničních úseků separátní simulací. Na základě toho by následně bylo možné započítat předpokládané prodloužení cestovních dob do ekonomického hodnocení, jako tomu bylo v rámci posuzování „Hlízovské spojky“.**

*B.) zpracovatel Ing. J. Daněk (tel. 972 524 575)*

1) A.2.3, kapitola 4.1, SZZ

Je uvedeno, že pro případné místní nouzové ovládání ŽST budou zřízeny buď nezálohovaná pracoviště JOP, nebo desky nouzových obsluh. S ohledem na aktuální požadavky úseku řízení provozu GŘ nutno vypustit text týkající se zřizování desek nouzových obsluh. Místo něj uvést, že pro zaměstnance řízení provozu budou zřízena pracoviště v technologických místnostech (stavebně oddělená od stavědlových ústředen, vybavená PC pro ovládání stanice v konfiguraci PC údržby s nejnutnějším sdělovacím zařízením včetně napojení na GSM-R, příp. TRS).

2) A.2.3, kapitola 4.1, Odbočné tratě, str. 14

Nýřany – Heřmanova Huť

Je uvedeno, že pokud bude zrušena nákladní doprava, bude trať zabezpečena dle SŽDC D1 s tím, že na trati bude možná přítomnost pouze jednoho vlaku. Dále je uvedeno, že pokud nebude nákladní doprava zrušena, zůstane zachován provoz dle SŽDC D3.

Celou podkapitolu nutno uvést do souladu se Záměrem projektu (ZP) stavby „Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť“. Dle tohoto ZP se má z dopravny D3 Nýřany stát dálkově ovládaná ŽST, na trati má být nasazeno ETCS, ŽST Heřmanova Huť bude umožňovat křižování vlaků osobní dopravy apod.

Domažlice – Klenčí pod Čerchovem

Nutno doplnit sídlo dirigujícího dispečera.

Považujeme za potřebné na konec věty za: „elektronický souhlas“ doplnit ještě závorku s textem: „(technickým zařízením určeným a schváleným k tomuto účelu včetně schválené provozní aplikace)“.

C.) zpracovatel p. P. Lášek /Kontrolní operatér obsluhy dráhy/ (tel. 602 655 542)

V části A.2.3 na str. 16 v odstavci Rozhlasová zařízení odstraňte bez náhrady poslední větu: „Rozhlasové zařízení pro posun nebude realizováno, jeho funkce bude nahrazena výstavbou místních rádiových sítí v pásmu 150 MHz.“

Bylo zdůvodněno v předešlém stupni vyjádření ze dne 17.1.2019 v čj. 2742/2019-SŽDC-GŘ-O11. MRS jako analogová a neinteroperabilní technologie se už nesmí za prostředky EU budovat. V uvedeném úseku trati se z důvodů návaznosti odbočných tratí s provozem traťové rádiové sítě SRD-TRS Tesla, které zde zatím také zůstanou v provozu a stávajícím provozu některých vleček, zachová a pouze upraví na dálkové ovládání stávající technologie MRS v ŽST Plzeň, Nýřany, Staňkov a Domažlice.

Ing. Eduard Tržil, MPA

ředitel odboru řízení provozu