|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Váš dopis zn.  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  Generální ředitelství – O26 odbor strategie  Dlážděná 1003/7  190 00 PRAHA 1 – Nové Město  Na vědomí: Ing. Radim Klusáček  SUDOP PRAHA, a.s.  Olšanská 1a  130 80 Praha 3  Ing. Matěj Mareš | 33222/2019-SŽDC-GŘ-O26 |  |  |
| Ze dne | 06.06.2019 |  |  |
| Naše zn. | 18381/2019-SŽDC-OŘ PLZ-ÚT |  |  |
| Listů/příloh | 2/0 |  |  |
|  |  |  |  |
| Vyřizuje | Bc. Jiří Lískovec |  |  |
| Telefon | +420 972 524 083 |  |  |
| Mobil | +420 606 611 078 |  |  |
| E-mail | Liskovec[@szdc.cz](mailto:Zdenek@szdc.cz) |  |  |
|  |  |  |  |
| Datum | 8. července 2019 |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň ke studii proveditelnosti  stavby : „ASP Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“**

**2.dílčí plnění**

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedenou studii proveditelnosti zpracovanou firmou:

SUDOP PRAHA, a.s. , Olšanská 1a , 130 80 Praha 3 , HIP – Ing. Matěj Mareš

K předložené studii proveditelnosti předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.

**Připomínky SEE Plzeň**

1. TNS Domažlice a Stod, včetně SpS řeší v připomínkách p. Krčma. V kolejových výkresech žst. Domažlice je zakreslen prostor uvažované TNS, ale není opět nikde zmínka o OTV.
2. Domažlice - většina našich připomínek z 22. 1. 2019 nebyla zapracována nebo případně zdůvodněna. Proto požadujeme zapracovat připomínky č. 1 – 5 a 8 – 11.

Podepsal Eliášová Radka dne 18.06.2019

**Připomínky SMT Plzeň**

**Souhlasím**

Podepsal Suchý Václav, Ing. dne 27.06.2019

**Připomínky SSZT Plzeň**

**Souhlasím**

Podepsal Týrová Miroslava dne 24.06.2019

**Připomínky ST Plzeň**

1. **Ve variantě 5 je bezpodmínečně nutné vyřešit zajištění funkčnosti areálu traťového okrsku v žst. Staňkov pro údržbu tratí (garáž pro MUV + PV, sklady, budova TO).** Závažným důvodem tohoto požadavku je plánovaný přesun ŽST Staňkov bez vybudování areálu TO pro údržbu tratí (garáž pro MUV + PV, sklady, budova TO). Bez tohoto zázemí prakticky zanikne část traťového okrsku Stod, čímž se podstatně prodlouží doby odstraňování závad bránící bezpečnému a plynulému provozování drážní dopravy.

Podepsal Hrdlička Radek, Ing. dne 24.06.2019

**Připomínky ÚŘP – odbor technologie**

A. Texty

1. A.1

Plz-Do-SRN\_A.1 – souhrnná část a vyhodnocení v0.2

2 STRUČNÉ INFORMACE O PROJEKTU

2.3 technické řešení variant

2.3.1 popis variant

varianta 4e (z SP2015)

Do kontinuální přestavby doporučujeme zahrnout i mezistaniční úsek Staňkov – Blížejov. Úsek sice prodělal přestavbu na parametry TSI v roce 2006, v době předpokládané realizace stavebních prací na 3. stavbě „Modernizace trati Plzeň – Domažlice st. hranice SRN“, tj. v letech 2026-2029 bude modernizovaný úsek Staňkov - Blížejov již minimálně 20 let starý.

3.4 závěry a doporučení

Úsek řízení provozu OŘ Plzeň podporuje jakoukoliv variantu modernizace železniční tratě mezi Plzní, Domažlicemi a státní hranicí se SRN, neboť dochází oproti variantě BP k významnému zlepšení parametrů tratě.

Zároveň jsme si vědomi zcela zásadních podmínek pro tento projekt, kterými jsou především nutná infrastrukturní opatření v Německu, která zajišťují především dostatečnou kvalitu a kapacitu pro předpokládané počty vlaků nákladní dopravy na německém území.

Z hlediska řízení provozu se jako výhodnější jeví i přes větší investiční náklady varianty 3b a 5, které oproti variantám 3c/5b a 4e maximalizují rozsah dvoukolejných úseků, poskytují více možností při trasování pravidelných vlaků nákladní dopravy, i požadované plynulosti po celý den, bez omezení plynoucích z případného ponechání mezilehlých jednokolejných úseků, které zůstávají v ostatních variantách.

1. A.2.3

Plz-Do-SRN\_A.2.3 - návrhová část, technické řešení v0.2

4 NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

4.1 Železniční zabezpečovací zařízení

SZZ

V textu je uvedeno zřízení nezálohovaného pracoviště JOP nebo desky nouzových obsluh – vzhledem k poslednímu současnému vývoji situace by se měla prosazovat možnost obsluhy naším zaměstnancem z pracoviště odděleného od reléové části (např. mříží) v technologické místnosti. Pokud je uvedeno, že se nebudou zřizovat odvraty pro VC větší než 120km/h, tak je nezbytné dodržet pokyny dle Technického řešení kolejišť s ETCS, jak je uvedeno na další straně dokumentace, aby nedocházelo k výlukám cest plynoucích z ETCS;

ODBOČNÉ TRATĚ:

1. Staňkov – Horšovský Týn:

V textu je uvedeno, že v úseku Staňkov – H. Týn bude využit stávající traťový kabel, ale žádný takový tam není (bylo zrušeno TZZ v tomto úseku a traťový telefon je po GSM-R síti).

Podepsal Sekyra Jan, Ing. dne 24.06.2019

**Připomínky SPS Plzeň**

**Souhlasím**

Podepsal Bouček Václav, Ing. dne 27.06.2019

**Připomínky SŽE Plzeň**

**Souhlasím**

Podepsal Skala Roman, Ing. dne 17.06.2019

**Připomínky TÚDC Praha**

Po mnoha zkušenostech z poslední doby a poměrně vzdálenému horizontu realizace kompletní stavby se domnívám, že na žel. trati tohoto významu je třeba posílit počty kladených HDPE pro optickou kabeláž minimálně o další 1x HDPE. Dvě HDPE jsou z pohledu dnešních (budoucích) požadavků na vyvádění OK a počtech OK v mezistaničních úsecích nedostatečné.

Byť studie nespecifikuje tyto počty, řídí se zřejmě aktuálními výnosy, předepisující 2xHDPE. Posílení tedy bude mít ekonomický dopad (z pohledu CIN ovšem zanedbatelný/z technického hlediska významný).

Jedná se o koncepční záležitost, obdobný požadavek postupuji na GŘ O14.

Podepsal Čáp František dne 27.06.2019

**Požadujeme tyto připomínky projednat a zapracovat v / ~~tomto~~ / dalším / stupni dokumentace.**

**O zapracování připomínek chceme být informováni.**

Případně požadujeme jejich zapracování do posuzovacího protokolu investora stavby nebo jejich zajištění během realizace stavby zapracováním do smlouvy o dílo.

**Upozorňujeme, že Oblastní ředitelství Plzeň není auditorem této dokumentace a toto souhrnné stanovisko nenahrazuje odpovědnost schvalovatele za schválení projektové dokumentace a za podmínky uvedené ve schvalovacím a posuzovacím protokolu investora stavby.** Odpovědnost za předložené dílo zůstává na zhotoviteli předložené dokumentace.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň se týká stavby (nebo její části) pouze v rozsahu dle předložené dokumentace a všechny případné změny musí být opětovně projednány.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň nenahrazuje rozhodnutí, stanoviska, vyjádření, souhlas, případně jiná opatření dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními předpisy nebo jinými nařízeními provozovatele dráhy a investora.

Oblastní ředitelství Plzeň požaduje dodat - nejpozději při předání staveniště zhotoviteli - jedno vyhotovení schválené projektové dokumentace v tištěném provedení.

Tento požadavek vyplývá z povinností správce železniční dopravní cesty, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.

Ing. Radek Makovec

ředitel Oblastního ředitelství Plzeň