

Váš dopis zn. 61722/2018-SZDC-GR-O26

Ze dne 2. ledna 2019

Naše zn. 2537/2019-SZDC-GR-O6

Vyřizuje Ing. Pavel Skala

Telefon 972 246 166

Mobil 601 391 995

E-mail skalap@szdc.cz

Datum 16. ledna 2019

SZDC, s. o.

O 26

Radim Klusáček

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

### Aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ – připomínky O6 k 1. dílčímu plnění

Odbor přípravy staveb obdržel k připomínkám 1. dílčí plnění aktualizace studii proveditelnosti studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“. K této dokumentaci máme následující připomínky:

#### Dopravní technologie a technické řešení (zpracoval: Ing. Jiří Záruba, tel.: 725 501 038)

- A.1 str. 17/18 – upozorňujeme na nesoulad harmonogramu přípravy ostatních staveb na tomto rameni oproti projednávaným stavbám ve stádiu DÚR.
- A.2.2.8 – v GVD varianty 3b je chybně uvedena oranžová linka, která v této dopravně vyčkává na příjezd protijedoucích vlaků. Dle kilometrické polohy se jedná dle části B.3.10 o odbočku Pasečnice, kde vlaky nemohou křížovat. Jedná se o napojení tratě od Poběžovic. V GVD varianty 3b naopak chybí další dopravní bod „výhybna Pasečnice“ s kilometrickou polohou 174,764. Jen v této dopravně bude možné vlaky vykřížovat či předjet. Dále v GVD chybí dokreslit i vlaky od/do Poběžovic.
- Ve všech dopravních prověřte umístění návěstidel ve smyslu dopisu č. j. 20009/2018-GR-SZDC-O6.

ŽST Holýšov, varianta 3b:

- Upozorňujeme, že není možné ponechat úrovně křížení v km 142,858 a 142,947 při navržené traťové rychlosti  $V = 200$  km/h.

#### Elektrická trakce (zpracoval: Ing. Milan Zedník, mob.: 601 102 272)

K části elektrická trakce sdělujeme následující připomínky:

- V předložené dokumentaci je rozdílné technické řešení napájení, oproti řešení ve schváleném ZP „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“, kterou zpracovala společnost SUDOP PRAHA, a. s. Žádáme proto o převzetí technického řešení napájení předmětné trati z výše uvedeného ZP a vyvolané změny technického řešení žádáme zapracovat do investičních nákladů.

#### Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Radek Kubec, mob.: 607 058 081)

K části zabezpečovací zařízení sdělujeme následující připomínky:

- Do dokumentace žádáme doplnit, že návrh technického řešení odpovídá dopisu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ (č.j. 20009/2018-SZDC-GR-O6).

- V úseku Plzeň – Stod je navrhováno zřídit trojznakový automatický blok. Z dokumentace není zřejmé, v jaké vzdálenosti budou rozmístěna oddílová návěstidla. Pokud je uvažováno se zábrzdou vzdáleností 700 metrů, nelze tento typ TZZ použít. Pojem, vyskytující se v dokumentaci, doporučujeme nahradit za „traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie“.
- Nerozumíme, z jakého důvodu je navrženo ponechat zabezpečení trati Domažlice – Kdyně telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1. Pokud pohotovostní výpravčí nebude z nějakého důvodu přítomen, jakým způsobem bude zabezpečena jízda vlaku v mezistaničním úseku Domažlice - Kdyně?

#### **Přepavní prognóza a ekonomické hodnocení** (zpracovala: Ing. Petra Švábová, tel.: 972 246 437)

Jelikož 1. dílčí plnění neobsahuje kompletní přepavní prognózu ani zpracovanou CBA analýzu přinášíme pouze několik formálních připomínek:

Připomínky k části A.1 Souhrnná část a vyhodnocení:

- Na str. 17 se uvádí, že ve všech variantách je navržen začátek stavby na rok 2028, což odporuje údajům uváděným v tabulkách 2.1 a 2.2. Prosíme uvést do souladu.
- Na str. 18 dole je uveden odkaz na kapitulu 6.1. Tato kapitola v předmětné části A.1 neexistuje. Prosíme opravu.
- Na str. 18 se uvádí, že IN 1., 2. a 4. stavby jsou převzaty z rozpracovaných ZP/DÚR, ale konkrétní částky IN nejsou uvedeny. Z označení tabulky 2.3 ani z textu nad ní není jasné, zda se jedná o IN pouze pro 3. stavbu nebo o celkové investiční náklady za všechny stavby. Doporučujeme tabulku rozšířit tak, aby z ní byly patrné investiční náklady jednotlivých staveb i celkový součet IN.

Připomínky k části A.2.4 Analýza trhu a prognóza přepavní poptávky:

- K této části nemáme připomínky.

#### **Nákladová část dokumentace** (zpracovala: Ing. Benešová Alena, tel: 972 246 127)

Celkové náklady na stavbu jsou sloučené z dílčích nákladů na jednotlivé části, které jsou stanovené různým způsobem:

- 1. stavba – náklady vychází ze ZP, kde je Souhrnný rozpočet zpracován ve fázi DÚR (náklady jsou vypočítané včetně inflačního koeficientu 1,3%)
- 2. stavba – náklady stanoveny jako odhad ZP, není doložen žádný propočet.
- 3. stavba – vybrané čtyři varianty jsou vyčíslené dle Sborníku pro oceňování ŽS ve stadiu SP a ZP (propočet není upraven o inflační koeficient 1,3% pro roky výstavby)
- 4. stavba – náklady stanoveny jako odhad ZP, není doložen žádný propočet.

Z tohoto důvodu bude nutné v rámci dalšího dílčího odevzdání nacenit 2. a 4. stavbu dle platného třídníku k příslušnému stadiu dokumentace a sjednotit přístup ohledně aplikace inflačního koeficientu cen stavebních prací napříč všemi stavbami.

S pozdravem



Ing. Alena Heinišová  
ředitelka odboru přípravy staveb