

Váš dopis značky: 61722/2018-SŽDC-GR-O26

Ze dne: 21. 12. 2018

Naše značka: PO-20190039-PUR

Vyřizuje: Ing. Pavel Purkart

Kontakt: purkart@poved.cz

Plzeň 14. 1. 2019

Ing. Matěj Mareš (SUDOP Praha a. s.)

Ing. Radim Klusáček (SŽDC O26)

Aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ – dílčí plnění k připomínkám

Vážení,

děkujeme Vám za oslovení ve věci investiční akce „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ a dovoluujeme Vám vyjádřit se k zaslaným materiálům z prosince 2018.

Plzeňský kraj má zájem na dosažení kvalitní modernizace této trati s maximálním možným podílem dosažení dvoukolejných úseků. Zvolené varianty v ASP proto považujeme za logicky vybrané. S ohledem na záměry Plzeňského kraje je logické, že nejlepším řešením je varianta 5, varianta 4e je minimalistickým kompromisem v případě nedosažení pozitivního ekonomického hodnocení dvoukolejných variant.

Dovolte nám sdělit následující připomínky k zaslané dokumentaci:

Ve věci podkladů, které nám byly dány k dispozici, sdělujeme následující, což je i naším stanoviskem:

- schémata linkového vedení v zásadě odpovídají kladeným požadavkům ze strany předpokládané objednávky Plzeňského kraje,
- u intervalů linek jsou uvedeny u „dlouhých“ Os Plzeň – Domažlice intervaly 60/120 minut a u Sp Plzeň – Domažlice město 120/0 minut. U Sp Plzeň – Domažlice bychom spíše do budoucna sledovali interval 120 minut celodenně a celotýdenně jako doplnění alternativy rychlého spojení k expresním vlakům; interval „dlouhých“ osobních vlaků v zásadě postačuje tak, jak je nastaven (60/120 minut),

- v budoucnu nelze vyloučit vedení přímých vozů/vlaků v relaci Plzeň – Horšovský Týn, případně dále do oblasti Českého lesa. Zejména pokud trať 180 bude významně konkurenceschopná, na rameni Poběžovice – Staňkov může dojít i ke zkrácení intervalu i na 30/60 minut. V současnosti je zcela reálně zvažováno obnovení provozu v pracovní dny na celém úseku této trati od prosince 2019 (cca 7 – 8 páry vlaků). Železniční stanice Staňkov by tak měla být uzpůsobena pro svěšování a dělení souprav, což v případě výkresu stanice ve variantě 5 zřejmě není splněno (chybí na vhodném místě cestové návěstidlo),
- ve Staňkově je však nutné počítat i s řešením přestupu mezi vlaky, pak bychom považovali za účelné zde případně projektovat v rámci oboustranného ostrovního nástupiště část nástupiště jazykového, aby mohl být realizován přestup bez cesty podchodem (např. dle vzoru železniční stanice Horažďovice předměstí),
- v případě konstrukce GVD var. 4e jsou v GVD Sp Plzeň – Domažlice město vedeny do/z uzlu Plzeň velmi těsně na minutu X:00, což nezaručuje přípoje ve/ze Prahu na nejbližší Ex; to považujeme dlouhodobě za problematické,
- oproti dřívějšímu stavu přibylo také zastavení vlaků kategorie Ex v železniční stanici Holýšov, což je v kompetenci MD ČR. Za Plzeňský kraj jsou strategickými místy zastavení těchto vlaků buď Holýšov, nebo Staňkov, pokud je MD ČR bude ochotné objednávat. Bylo by vhodné ověřit, jakou zastavovací politiku MD ČR sleduje do budoucna a sleduje-li zachovávání jednoho mezilehlého zastavení mezi Plzní a Domažlicemi. Této skutečnosti je pak vhodné přizpůsobit návrhové GVD,
- v případě časových délek jednotlivých staveb (např. příloha A.1 str. 18) zejména u 1. a 3. stavby prosíme o zvážení zkrácení délek těchto období, která jsou poměrně dlouhá, a zrychlení výstavby (dosahují i 5 let, zejména pak v případě rekonstrukce stávající trati hrozí při dlouhé době modernizačních prací odliv cestujících),
- v příloze A 2.2 na straně 10 je uvedeno, že na trati je veden 1 pár vlaků kategorie Sp; zatím se nejedná o jeden pár, ale jediný vlak v pracovní dny,
- předpokládaný interval spěšných vlaků je spíše 120/120 minut než 120/0 minut, viz výše, opět k úpravě v příloze A 2.2 na více místech,
- příloha A 2.2, strana 12 – doporučujeme zmírnit formulaci, že přeshraniční osobní vlaky Domažlice – Furth im Wald mohou být zrušeny na úkor nákladní dopravy – toto je opravdu krajní řešení, spíše je vhodnější tvrdit, že jejich trasy mohou být konstruovány s přihlédnutím na vyhovění požadavkům tras nákladní dopravy; v případě velmi pozitivních rozpočtových možností na straně Plzeňského kraje mohou být tyto vlaky vedeny až v rozsahu cca 6 párů denně v intervalu cca 120 minut, nicméně s ohledem na jejich spíše nižší vytížení jsme připraveni naslouchat i požadavkům nákladní dopravy tak, aby měla volnější konstrukční podmínky alespoň v přeshraničními úseku,
- příloha A 2.2, strana 13 – v GVD var. BP budou patrně nepřijatelné dlouhé pobyty Os v Nýřanech a při konstrukci GVD reálně bude vycházeno spíše ze stávajícího stavu. Na druhou stranu, má-li GVD ve var. BP nastolit spíše horší podmínky ve vztahu k dosažení lepšího ekonomického hodnocení, pak toto zřejmě splní účel,
- příloha A 2.4, strana 20 – v letní sezoně 2018 působil s jedním vlakem v závazku veřejné služby na trati 180 i dopravce GW Train Regio, k datu odeslání stanoviska však není jisté, zda bude působit i v GVD 2018/19. S ohledem na skutečnost, že text je adresován ke GVD 2017/18, měla by však skutečnost být formálně zohledněna.

V případě doplňujících dotazů se na nás neváhejte obrátit.

Děkujeme za spolupráci a vstřícnost

S pozdravem



Ing. Zdeňka Kmochová
jednatelka

Toto stanovisko je zasláno pouze mailem následujícím adresátům:

Ing. Matěj Mareš	matej.mares@sudop.cz	SUDOP Praha a. s.
Ing. Radim Klusáček	klusacek@szdc.cz	SŽDC O26
<u>Na vědomí</u>		
Mgr. Dušan Pakandl	dusan.pakandl@plzensky-kraj.cz	ODSH KÚPK