



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

Správa železniční dopravní cesty

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.): 590 / 2019-SZDC-SSZ-UT2

POČ. LISTŮ:

POČ. PŘÍLOH:

POČ. LISTŮ PŘ.:

VYŘIZUJE: Ing. HLAVÁČ

TEL.: 972 522 619, 602 774 989

FAX: 377 226 132

E-MAIL: hlavac@szdc.cz

DATUM: 11.01.2019

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Generální ředitelství
O 26
Ing. Radek Čech, Ph. D.
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1**

Přípomínky SSZ k Aktualizaci Studii proveditelnosti stavby:

„Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ (dále jen Modernizace)

Zasíláme Vám stanovisko k prvnímu dílčímu plnění ASP Modernizace.

1) Formální připomínky:

Je potřeba v celé ASP opravit pravopisné chyby jako namátkou A.1 str. 4 GSM-R evropské standard..., PK Plzeňský kraj.

Na str. 6 odst. 2 doporučujeme doplnit přesné názvy a popis již zadaných staveb.

V popisech a výkresech je nesprávně používán název ŽST Zbůch, je překonáno, správně ŽST Chotěšov. Požadujeme opravit.

Dle posledních jednání dojde k zásadní úpravě ŽST Nýřany, vytažení plzeňského zhlaví směrem k silničnímu nadjezdu. Požadujeme zpracovat.

2) A.1. 2.3. Technické řešení, 2.3.1 Popis variant str. 16

Var 4e

Vyjmutí úseku Staňkov – Blížejev z kontinuální přestavby sice rozumíme, ale je potřeba prověřit, konstatování přestavby na par TSI v roce 2006. Opravdu jsou v tomto úseku splněné parametry dle platných TSI? Navíc je potřeba si uvědomit že v roce 2029 (konec stavby) bude v provozu 23 let. Bylo by vhodné popsat co přesně z přestavby v roce 2006 je v souladu s v současnosti platnými TSI a bude tedy využitelné! Nějaké úpravy nutné každopádně počítat, úpravy tělesa a přepočty zatížitelnosti mostních objektů pro el. trakci 25 kV / 50 Hz, je stávající svršek UIC? Nemluvě o zab. zař. a dalších technologiích a jejich využitelnosti pro DOZ a ETCS.

Var 5

V úseku Nová Hospoda – Zbůch Stod je řešení totožné s v současnosti sledovanou podobou varianty 4e. V úseku Stod Zbůch – Domažlice je navržena nová dvoukolejná trať na rychlost 200 km/h.

Var 3b (modifikovaná 4e)

Nepreferovaná var vycházející z česko-bavorské studie

Případně navrhuje modifikovat. Úsek Stod – Holýšov řešit s ohledem na EH stavby později v budoucnu mimo tuto stavbu (soubor staveb) samostatnou budoucí dostavbou nové jednokolejné rychlé trati v úseku Stod – Holýšov vedené mimo Hradec u Stoda tunelem. V rámci stavby řešit modernizaci trati v úseku Stod – Holýšov přes Hradec u Stoda (zachování dopravní obslužnosti) a s ohledem na připojení nové TNS s tím že ŽST Stod a Holýšov budou v rámci sledované stavby navrženy a připraveny na budoucí dostavbu 2 traťové koleje s minimálními stavebními úpravami (doplnění potřebných výhybek a spojek).

Úsek Blížejev – Domažlice

Preferujeme v rámci stavby řešit přednostně stavbu v tomto úseku dle var 5

Výhybna Pasečnice II

Doporučujeme přehodnotit uvedený návrh situování výhybny a i s ohledem probíhající přípravu 4. Stavby. Bude-li pro tuto stavbu nezbytné její řešení navrhnout výhybnu Pasečnice jako pokračování 2 kolejného úseku Domažlice – Domažlice-město až k odbočce Pasečnice a jeho pospojováním využití jako výhybna. Tím by byl k dispozici dostatečně dlouhý souvislý 2 kolejný úsek od odb. Pasečnice po ŽST Domažlice

dopravně lépe využitelný vedle letmého křižování Ex, OS i dlouhých nákladních vlaků i k současným jízdám z/na odbočnou trať D3 směr Planá u ML (Poběžovice).

Var 3c (modifikovaná 4e)

Preferovaná var vycházející z česko-bavorské studie

Úsek Blížejev – Domažlice

Preferujeme v rámci stavby řešit přednostně stavbu v tomto úseku dle var 5

Var 5b (modifikovaná 4e)

Preferovaná var vycházející z česko-bavorské studie

Technicky jako 3c s naklápěcími skříněmi na Ex Praha – Mnichov. Řeší úsek Blížejev – Domažlice dle var 5

3) 2.3.2 Harmonogram realizace, Str. 17

Chybně uvedeno *Ve všech variantách je navržen začátek stavby na rok 2028.* Nekoresponduje s níže uvedeným. Opravit

stavba	realizace		
	Zahájení výstavby	Ukončení výstavby	První rok provozu
1. stavba	2022	2026	2027
2. stavba	2025	2027	2028
4. stavba	2022	2024	2025

Doplnění k 4. stavbě. U 4. stavby se uvedené předpokládané termíny zahájení a ukončení výstavby a zejména uvedení do provozu týkají pouze 1. etapy – modernizace svršku, spodku, umělých staveb, SZZ, TZZ, GSM-R, napájecích a technologických systémů.

Výstavba ale především uvedení do provozu DOZ, ETCS, přesah signálu GSM-R na německé území pro zajištění automatického přechodu ETCS D/CZ a zejména trakce bude možná v rámci 2. etapy nejdříve současně spolu se 3. stavbou a u ETCS, přesah signálu GSM-R a trakce ještě pak v závislosti na stavebních počínech (spolupráci) s německou stranou.

4) 3.2.2 naplnění cílů projektu, str. 20

Vyhodnocení některých kritérií se nám nejeví relevantní. Chápeme, že není jednoduché posouzení a nastavení jednoduchých kritérií, ale navrhuji zjemnění posouzení míry splnění kritérií na $\frac{1}{4}$ z $\frac{1}{2}$. Aby bylo možné vyjádřit rozdíly mezi jednotlivými variantami. Navrhujeme uplatnit a posoudit nové kritérium: Splnění provážení dlouhých nákladních vlaků s minimalizací počtu zastavení.

Cíle projektu		4e	3c	5b	3b	5
S1	zlepšení stability GVD v praktickém provozu	0 0,25	0,5	0,5	1 0,75	1
S2	zlepšení možností sestavy GVD regionální dopravy v úseku Plzeň – Stod – Domažlice	0,5	1	1	1	1
S3	zajištění požadované kapacity dráhy	0 0,25	0,5	0,5	0,5 0,75	1
S4	minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty	1	0,5	0,5	0 0,25	0
D1	zlepšení parametrů trati za účelem snížení provozních nákladů osobní železniční dopravy	0,5	1	1	1	1
D2	zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy	0,5 0,25	0,5	0,5	0,5 0,75	1

D3	Zvýšení počtu nabídkových tras pro vlaky rychlé nákladní dopravy v úseku Plzeň – st. hranice SRN	0,5	0,5	0,5	0,5	1
V1	Zkrácení jízdních / cestovních dob vlaků mezinárodní dálkové osobní dopravy (Praha – Mnichov cca 4 hodiny a 15 minut)	0	1	1	1	1
V2	Zkrácení jízdních / cestovních dob vlaků regionální osobní dopravy	1	1	1	1	1
V3	minimalizace vlivu provozování drážní dopravy na životní prostředí (snížení hlukové zátěže)	1	1	1	1	1
Celkem		5 4,75	7,5	7,5	7,5 8	9

5) A.2.1 návrhová část, obecná část

Obrázek 1.7 – Průběh počtu přepravených osob dle dopravních módů (mil. osob) a další uvedené tab. obr a grafy končící rokem 2017 nepostihují aktuální stav.

Nepostihuje objektivní nárůst počtu přepravených osob, k němuž došlo zejména v závěru roku 2018 v souvislosti s politikou vlády na podporu cestování! Požadujeme doplnění.

6) Návrh a odůvodnění volby variant, Str.39

„Ve variantách 4 se v prvním úseku počítá s novou dvoukolejnou tratí dle modernizace (4a, 4b, 4c, 4d). Z důvodu přebytku kapacity pak byla prověřena tato nová trať v jednokolejné provedení (4e, 4f).“

Uvedené formulace jsou překonané. Sledujeme 2 kolejně řešení novostavby trati. Jak je myšlen ten přebytek kapacity při uvažování nárůstu převedené nákladní dopravy na úseku novostavby, s nímž se počítá i pro RS (VRT) v kontextu sledovaného období 30 let! Upravit neplatné a překonané texty obecně v celé ASP.

Varianty modernizace 5 v této chvíli nelze doporučit. Kromě toho, že nevykazují ekonomickou efektivitu, v současné době dle sdělení MD ČR německá strana nepředpokládá jakoukoliv obdobnou modernizaci na svých navazujících tratích. Stejně nevhodná se jeví teoretická varianta 2c (viz výše).

Je překonáno, německá strana zařadila navazující úsek do plánu naléhavých potřeb!

Doporučuji veškeré texty ASP vyčistit od variant původní SP, které nejsou předmětem ASP a v textové části jsou stále uvedeny a vyvolávají matoucí dojem. Měli by se objevit jen v ASP sledované a posuzované var. 4e, dále modifikované varianty 4e variantami z bavorsko-české studie 4e(3b), 4e(3c/5b) a var 5. U varianty 4e(3b) bychom si případně dokázali představit ještě podvariantu bez úseku Stod-Holýšov, tedy s úseky Blížejov- Domažlice a námi uvedenou modifikací odb. Pasečnice.

7) A.2.2 návrhová část, dopravní a provozní technologie

Varianta 4a (SP Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice):

Ve variantě je prověřována možnost snížení extrémní investiční náročnosti a nadbytečné kapacity tratě v úseku Nová Hospoda – Zbůch, ovšem se zachováním výstavby vlastní nové tratě Nová Hospoda – Zbůch. Technicky vhodné a pravděpodobně i přijatelné se ukazuje realizovat výkupy pozemků, vlastní zemní těleso i spodní stavbu mostů v rozsahu pro dvoukolejnou trať. Jízdní dráhu, napájení, technologické vybavení pak řešit pouze v rozsahu jednokolejné tratě. V tomto provedení může být trať napájena z napájecí stanice Doudlevec, která se realizuje v rámci samostatné stavby před modernizací Plzeň – Domažlice.

Předmětem této ASP bude kromě uvedené varianty 4e i varianta 5, ale pouze v úseku Nová Hospoda – Domažlice město (včetně). Důvodem zařazení této varianty je mimo jiné zachování územní rezervy v úseku Nová Hospoda – Domažlice město.

Var 4e vše výše uvedené překonané, nadbytečná kapacita, jednokolejná trať, v sledované var 4e sledujeme **dvoukolejnou novostavbu** a neplatí ani uvedené napájení z Doudlevec. Musí být nová TNS Stod resp Hradec u Stoda dle energetických výpočtů provedených v DUR 1. stavby! Upravit popis i přiložený obrázek.

Důvodem zařazení varianty 5 je mimo jiné zachování územní rezervy v úseku Stod – Blížešov resp. Domažlice město. Územní rezerva je uvedena v ZUR a nepředpokládáme její uvolnění v úsecích kde nedojde k zdvoukolejnění, držíme rezervu pro cílový sledovaný stav trati.

Převzaté obrázky z bavorsko-české studie u var 4e(3b) a 4E(3c/5b) neodpovídají v úseku novostavby N. Hospoda – Chotěšov současnému sledovanému stavu – 2 kolejné novostavbě trati. NUTNO UPRAVIT!

Chyby ve výpočtu jízdních dob u všech variant v úseku Chotěšov – Stod!

- 8) Přílohy GVD A.2.2.2, .8, .9, .10 var 4e, 3b, 3c a 5b – chyba v úseku novostavby není 2 kolejná trať, navíc var. 3b, 3c a 5b převzatý zakres neodpovídá našim požadavkům na formu zobrazení GVD, požadujeme překreslit využitím uvedených podkladů jako vstupních údajů. Dále doporučujeme kreslit základní List GVD s novostavbou trati a stávající trať přes Vejprnice – Nýřany s pokračováním do Heřmanovy Hutě na pomocný panel pod hlavní list.

- 9) Personální potřeby, Str. 38

Žst Nýřany – dispečer D3? Provéřit zda se nedá se v cílovém stavu kumulovat s jinou pozicí na regionálním pracovišti Plzeň, v souběžně připravované navazující samostatné stavbě se uvažuje úsek Nýřany – Heřmanova Huť řídit DOZ z CDP.

Pohotovostní Č Kubice (je v souladu s platným pokyn 9 x ZTP uvažovaly pohotovostního v ŽST Domažlice v souladu s připravovanou změnou pokynu, ale změna pokynu nebyla vydána. Dle info se připravuje se revize pokynu. Platí 1ks pohotovostního výpravčího, není podstatné, kde nakonec bude sedět.

- 10) 6. Shrnutí dopravně technologické části, Str. 39

Je zmatečné porovnání variant v cestovních dobách „...variantě 4e je cestovní doba na úrovni 4 h 37 minut, ve variantě 5 na úrovni 4 h 23 minut a ve variantách 3b, 3c a 4b5b je cestovní doba pod 4:15 hod. U variant 4e a 5 se zřejmě neuvažují žádné počiny na něm straně, zatímco u var. 3b, 3c a 5b ano což je porovnávání neporovnatelného a vyznívá zavádějícím, neboť var 3b, 3c a 5b jsou na CZ straně modifikací var 4e a var 5 by rozhodně v kombinaci se stavebními počiny D dosáhla mnohem kratšího času než je uvedená doba 4:23!

„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.“

Příliš obecné, nic neříkající a nekonkrétní zhodnocení. Požadujeme jednoznačně posoudit splnění sledovaných požadavků jak v osobní tak v nákladní dopravě. Dokážeme v rámci sledovaných variant namalovat do modelového GVD min 1 pár (případně více, namalovat co lze max. provézt v té které variantě) nákladních vlaků bez zastavení či s min počtem zastavení či nikoli. Výstupem by mělo být, kde jsou případně úzká a omezující místa.

11) B. Výkresová část

B.2 Situace traťových úseků

- Ve výkresech uvádějte návrhovou rychlost, alespoň formou „praporků“, které ohraničují úseky s konstantní návrhovou rychlostí.
- Doplňte legendu k jednotlivým barvám čar.
- B.2.3 Celková situace, traťový úsek Stod – Staňkov:
 - opravte kresbu tělesa přeložky silnice I/26 u místa křížení s novou trasou v km 135;
 - opravte kresbu tělesa nové trasy mezi km 134 a 135.

B.3 Situace dopraven

- Při rychlosti 200 km/h v hlavní koleji je nutné řešit fyzickou boční ochranu;
- Ve výkresech popište směry.
- V některých výkresech chybí popis výškového řešení v hlavní koleji a popis osových vzdáleností kolejí – doplňte.

- Pro lepší orientaci ve výkresech doplňte číslování výhybek.
- Ve výkresech uvádějte vzdálenosti mezi body ZV, KV a ZP, KP, KO, ZO.

B.3.1 Situace ŽST Holýšov, var. 4e / 3c / 5b:

- doplňte popisky ZO, KO k jednotlivým obloukům i v předjízdňných kolejích;
- proveďte nahrazení výhybek 1:9-300 v rozvětvení staničních kolejí 2 a 3 výhybkami 1:11-300.

B.3.2 Situace ŽST Holýšov, var. 3b:

- na záhlaví stanice je navrženo úrovněvé křížení s pozemní komunikací v úseku s $V=200$ km/h – to nelze;
- vzhledem k navržené rychlosti v hlavní koleji (200 km/h) do ní patrně bude možné vkládat pouze výhybky 1:12-500 a štíhlejší.

B.3.3 Situace ŽST Holýšov, var. 5:

- vzhledem k navržené rychlosti v hlavní koleji (200 km/h) do ní patrně bude možné vkládat pouze výhybky 1:12-500 a štíhlejší, zejména výhybky 1:7,5-190 jsou při takto vysoké rychlosti velmi nevhodné.

B.3.5 Situace ŽST Staňkov, var. 5:

- poloměr zakružovacích oblouků navrhujte alespoň $0,4 \cdot V^2$;
- doplňte popisky ZO, KO k jednotlivým obloukům i v předjízdňných kolejích.

SZZ podporuje maximální ekonomicky zdůvodnitelnou variatu zdvoukolejnění trati. V úseku novostavby v úseku Plzeň – Stod je to plně dvoukolejná trať na 200km/h dle var 5. V úseku Stod - Domažlice modifikovanou variantu 4e (3c) resp (5b), případně podvariantu 4e(3b) bez zdvoukolejňování úseku Stod – Holýšov, případně s modifikovanou výhybnou Pasečnice jako pokračování dvoukolejného úseku Domažlice – Domažlice-město až k odbočce Pasečnice. Řešení modernizace ekonomicky obhajitelné jednokolejné variantě, avšak s modifikovaným dvoukolejným řešením ŽST, návrhem konfigurace tak, aby v případě budoucího cílového zdvoukolejnění trati, bylo možné stanice dostavět do plně dvoukolejné varianty bez nepřiměřených nákladů na jejich dostavbu, nikoli jako totální přestavbou. Ve všech var 4e včetně modifikovaných požadujeme prověřit dostatečnou kapacitu pro případné odstavení dlouhých nákladních vlaků (tranzit Praha), zejména ŽST Chotěšov jako poslední ŽST před uzlem Plzeň, kde není žádná velká kapacita a obdobně tak v ŽST na úseku Plzeň – Praha.

Ing. Radim Brejcha, Ph.D.
 náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň
 Stavební správa západ

Správa železniční dopravní cesty,
 státní organizace
 Stavební správa západ
 190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
 IČ: CZ70901234
 (3/5)