|  |  |
| --- | --- |
| Váš dopis zn.: |  |
| Ze dne: |  |
| Naše zn.: | 2742/2019-SŽDC-GŘ-O11 |
| Vyřizuje: | Ing. Jaroslav Daněk |
| Telefon: | 972 524 575 |
| Mobil: | 725 767 812 |
| E-mail: | danek@szdc.cz |
| Datum: | 17.1.2019 |

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor strategie (O26)

– Z  D E –

„Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“, vyjádření k 1. dílčímu plnění aktualizace studie proveditelnosti

K předloženému 1. dílčímu plnění aktualizace studie proveditelnosti „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. Ve vztahu k úseku Domažlice – Furth im Wald pokládáme předložený návrh dokumentace za koncepčně nedořešený. V technickém řešení je zmiňována výhybna Pasečnice II, v části dopravní a provozní technologie jsme tuto výhybnu zaznamenali pouze v úvodním popisu variant, dopravně-technologické posouzení této výhybny zcela chybí. Dále není vysvětleno, proč je tato výhybna navržena právě ve variantě 3b (a ne ve variantě 5, kde rozdíl mezi kapacitou úseku Domažlice – Furh im Wald bude oproti dvoukolejné trati Plzeň – Domažlice nejvyšší).
2. Z dokumentace DÚR „Modernizace trati Plzeň – Domažlice st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – st. hranice SRN“ vyplývá, že se nepředpokládá rozdělení mezistaničního úseku Česká Kubice – Furh im Wald do traťových oddílů. To je zřejmý nesoulad s hlavními cíli zpracovávané aktualizace studie proveditelnosti. I ve „Studii proveditelnosti Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“ (SUDOP 2015) bylo doporučení na rozdělení do traťových oddílů.
3. Žádáme o doplnění dopravně-technologických schémat předmětných dopraven.
4. Část A.2.2, kap. 1: schémata popisující varianty jsou zpracované ve velmi různé kvalitě. Zatímco z některých je jasně zřetelný rozsah zdvoukolejnění, z jiných variant toto zřejmé není. Dále některé varianty mají legendu v českém jazyce, jiné v německém (!).
5. Část A.2.2, str. 5: v nadpise je místo „Varianta 4e“ uvedeno „Varianta 4a“. Je třeba opravit.
6. Část A.2.2, kap. 4.2: hodnoty ukazatele tOBS byly evidentně opsány z předchozí studie, přitom se změnila druhová skladba vlaků, takže hodnoty musí být odlišné. Například v úseku Česká Kubice – Furth im Wald musí být hodnoty rozhodně vyšší. Dále by mělo být patrné, kterých projektových variant se jednotlivé údaje uvedené v tabulce 4.3 týkají. Dále je do kapitoly třeba doplnit chybějící výpočty.

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

1. Část A.2.2, Kapitola 5.3 Personální potřeba dopravních zaměstnanců a Část A.2.3, Kapitola 4.1 Železniční zabezpečovací zařízení, podkapitola SZZ

V části A.2.2 je uvedeno: „*V souladu s Pokynem č. 9/2013 generálního ředitele SŽDC k pracovištím pro dálkové řízení je pohotovostním výpravčím obsazena pouze ŽST Česká Kubice.“*

V části A.2.3 je uvedeno: „*V ŽST Česká Kubice bude umístěno pracoviště pohotovostního výpravčího pro trať Plzeň – Domažlice – státní hranice. V ŽST Domažlice bude umístěno pracoviště pohotovostního výpravčího pro přilehlé regionální tratě*.“

V souvislosti s navrženým umístěním PPV do ŽST Česká Kubice upozorňujeme na to, že v přípravných dokumentacích pro modernizaci trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, tj. „1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“, „2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“ a „4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN“ je pro trať Plzeň – Domažlice – st. hranice je PPV navrženo v ŽST Domažlice.

V současnosti probíhá aktualizace stávajícího Pokynu generálního ředitele č. 9/2013 „Pracoviště pro dálkové řízení“ s předpokladem jeho účinnosti od 1.2.2019. V tomto dokumentu (nově Pokyn č. 1/2019), který je ve fázi schvalovacího řízení, je pro trať Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) v ŽST Domažlice.

2) Část B. Výkresy, Přílohy č. B.3.1, B.3.2, B.3.3 ŽST Holýšov

V situacích je zakreslena kusá kolej č. 5a – tato kolej včetně výhybky č. 8 již byly sneseny.

Situace obsahují koleje a výhybky, které již byly prohlášeny za postradatelné.

V nedávné minulosti měla společnost EvoBus v záměru vybudovat a zapojit v ŽST Holýšov novou vlečku. Tato informace byla zmíněna i na poradě konané dne 11.12.2018. Výkresy však nezohledňují požadavky této společnosti. Nejpozději v dalším odevzdání aktualizace studie proveditelnosti proto nutno uvést aktuální požadavky společnosti EvoBus včetně možných změn v konfiguraci ŽST Holýšov z toho vyplývajících.

C.) zpracovatel p. P. Lášek (tel. 602 655 542)

Část A. 2.3. soubor „Plz-Do-SRN\_A.2.3 – návrhová část, technické řešení v0.1.pdf“

1. K čl. 4.2 Místní metalická kabelizace – VTO pro přivolávací okruhy vjezdových návěstidel se již nebudou budovat (novelizace předpisu SŽDC T1, čl. 7.6) – dopady zapracovat do textu.
2. Telefonní zapojovače – jejich zřizování podléhá rovněž novelizaci předpisu SŽDC T1, čl. 7.3.) – dopady zapracovat do textu.
3. Rozhlasové zařízení – na trati s provozem rádiové sítě GSM-R podle nařízení Komise EU č.919/2016 nesmí být analogový a neinteroperabilní rádiový systém nově budovaný a odbor O11-KOO s paušálním nahrazením nebo převedením na IP provoz zásadně nesouhlasí. Technologie posunu bude nově probíhat v rádiové síti GSM-R, včetně dorozumívání zaměstnanců infra SŽDC. Stávající základnové radiostanice pro pásmo 150 MHz a jejich převedením IP ovládání (pokud nebudou ŽST obsazené výpravčím) zůstanou **pouze** v ŽST Plzeň, Nýřany, Staňkov a Domažlice z důvodů návaznosti odbočných tratí s provozem rádiové sítě SRD-TRS Tesla, které zde zatím také zůstanou v provozu. Provoz základnových radiostanic pro MRS v ostatních nácestných stanicích nebo jiných se **nebude** převádět na IP a do CDP. Je naprosto nepřijatelné provozovat a udržovat starou neinteroperabilní rádiovou technologii, která po přechodném období bude vypnuta a demontovaná, navíc na finanční prostředky EU! Dále zde v textu **není** zmíněna nutnost, že rozhlasové zařízení bude umožňovat propojení rozhlasového zařízení se záznamovým zařízení ReDat a následnou implementaci do PA KAC! Prosím doplnit do textu článku.
4. Traťový rádiový systém TRS, Místní rádiová síť
   1. Rádiová síť SRD-TRS Tesla – budou provedené jen takové úpravy, které umožní zachovat rádiový provoz do doby zprovoznění rádiové sítě GSM-R. Po uplynutí přechodného období 2 měsíců O11 a O14 rozhodne o vypnutí staré technologie.
   2. Žádné nové základnové radiostanice MRS se budovat nebudou! Rozhodnutí spadá pod rozhodnutí KOO O11 a OZR TÚDC (viz připomínka v odst. 3 a nařízení Komise EU č. 919/2016!).
5. K čl. 5 Organizace výstavby a následné údržby – časová harmonizace a koordinace všech etap stavby musí bezpodmínečně sledovat technicko-provozní hledisko tak, že postavený, zkoulaudovaný a provozovaný úsek trati přepnutý do DOZ se musí provozovat již s novou rádiovou sítí GSM-R a na úseku DOZ se nesmí provozovat oba rádiové systémy GSM-R a SRD současně! Vzniklo by tak nepřijatelné bezpečnostní riziko v neobsazených dopravnách pro nemožnost technického nebo obslužného propojení obou rádiových systémů!

Ing. Eduard Tržil, MPA

ředitel odboru řízení provozu