



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Odbor strategie
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha
IDDS: uccchjm

Váš dopis značky / ze dne
61722/2018-SŽDC-GŘ-O26 / 21. 12. 2018

Naše značka
1/2019-130-KR/5

Vyřizuje / linka
Minář Luděk, Ing. / 225131623

Praha
16.01.2019

Věc: Souhrnné stanovisko k 1. dílčímu plnění aktualizace studie proveditelnosti "Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN"

Vážený pane řediteli,

v návaznosti na Váš dopis č.j. 61722/2018-SŽDC-GŘ-O26 ze dne 21. prosince 2018, kterým jste nás požádal o připomínky k 1. dílčímu plnění aktualizace studie proveditelnosti "Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN" Vám tímto zasíláme stanovisko Ministerstva dopravy v této věci.

- 1) V rámci zpracování jsou obsaženy grafické části zpracované v německém jazyce pocházející z předchozí společné studie řešení úseku (návrhové GVD pro varianty 3b, 3c a 5b, apod.). Prosíme o řešení zpracované v jednotném jazyce v souladu se smlouvou o dílo.
- 2) A.1, str. 15: „*Stávající trať Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN bude ve výchozím stavu v celé délce jednokolejná, neelektrizovaná s průjezdným průřezem GCZ3 a dovolenou traťovou třídou zatížení a přidruženou rychlostí C3/100, resp. C3/80 v úseku Č. Kubice – Furth i.W.. Trať nebude pokryta signálem GSM-R, nebude vybavena ETCS L2 a nebude dálkově řízena z CDP Praha. Maximální traťová rychlost se pohybuje nejčastěji mezi 80 km/h a 100 km/h, s místními omezeními pod 80 km/h. Chybějící elektrizace a omezená kapacita tratě zapříčiňují sníženou konkurenceschopnost dálkové osobní železniční dopravy v tomto směru.*“
 - Dle nařízení 1315/2013 je povinnost vybavit předmětnou trať systémem ERTMS (GSM-R a ETCS), jakožto trať hlavní sítě TEN-T nejpozději do roku 2030. Z toho vyplývá, že tato technologická stavba, včetně investičních nákladů na vybavení trati systémem ERTMS musí vstoupit i do varianty bez projektu.
- 3) A.1, str. 21: „*V návaznosti na souběžně zpracovávanou SP pro trať Praha-Smíchov – Plzeň, doplnění 2017 (nová trať Praha – Beroun / Hořovice) zpracovatel ASP doporučuje rozšířit rozsah řešeného území v přepravní prognóze nákladní dopravy nad rámec zadání na relace jižní Polsko – ČR – jižní Německo.*“
 - Pokud se zpracovatel domnívá, že by rozšíření řešeného území v přepravní prognóze nákladní dopravy na jižní Polsko – ČR – jižní Německo bylo účelné ve vztahu



k novým poznatkům a disponuje k této úvaze relevantními podklady, doporučujeme toto řešené zájmové území skutečně rozšířit.

- Z obsahu studie proveditelnosti nevyplývá, zdali bylo osloveno sdružení ŽESNAD.CZ s dotazem na nové poznatky týkající se možných budoucích přeprav.
- 4) A.2.2: Doporučujeme upravit rozsah dopravy ve stavu Bez projektu. Již dnes jsou v tomto úseku vedeny vlaky linky Ex6 v taktu 120 minut. S ohledem na nutnost přepřahu a jízdy v nezávislé trakci je prodlužována jejich cestovní doba a dochází k častým zpožděním. Omezený výkon hnacích vozidel ve spojení s nutností dosáhnout systémových jízdních dob na českém a německém území také omezuje délku soupravy, která v současnosti nesmí překročit 4 vozy. To vede ke specifickým řešením v řazení souprav. Nízká kapacita dráhy také vyvolala nutnost zavést zastavení linky Ex6 v Holýšově jako kompenzaci za omezení objednávky regionální dopravy. Toto zastavení není v cílovém stavu sledováno.
 - 5) A.2.2: V návaznosti na prověřované projektové varianty požadujeme uvést v hodnocení varianty 5b riziko spojené s nutností nasazení souprav s naklápěním. S ohledem na nižší turnusovou potřebu vyvolává toto řešení nutnost pořízení malého souboru vozidel se specifickým zadáním technických parametrů. Z dosavadní zkušenosti vyplývá značná neochota výrobců kolejových vozidel realizovat takto malé a specifické zakázky, případně vyšší jednotková cena takových vozidel ve srovnání s cenou vozidel ve větších sériích. Objednatelé na obou stranách státní hranice by proto preferovali takové řešení, kterému budou vyhovovat vozidla jen s malými odlišnostmi od běžné sériové výroby nebo bude možné tato vozidla pořídit přímo v rámci větší objednávky. Např. v rámci souboru linek Mnichov – Praha, Mnichov – Hof a Nürnberg – Hof/Cheb. Takové řešení mimo jiné usnadňuje posilování vlakových souprav a nabízí příležitosti pro vozební provázání linek přes hraniční přechod Cheb.
 - 6) A.2.2, Kapitola 2 – Rozsah dopravy: není zřejmé, zdali byli osloveni dopravci s dotazem na možný provoz vlaků ve směru Plzeň – Domažlice – Německo v režimu Open Access.
 - 7) A.2.2, str. 16: *„Ve výhledu lze navíc předpokládat zavádění automatického vedení vlaků (AVV), které by z dílčích jízdních dob přesunulo celou část jízdní doby přirážkovanou na ostatní difference od ideálního stavu.“*
 - Doporučujeme ve smyslu automatického vedení vlaku používat obecně používanou zkratku ATO. Automatické vedení vlaku by navíc mělo být nadstavbovým systémem ETCS a pracovat tedy bez nutnosti dalších prvků v infrastruktuře (využití eurobalíz).
 - 8) Textová část A2.2, str. 24, tab. 3.9: Přehled cestovních dob pro jednotlivé varianty nezohledňuje u variant 4e a 5 úpravy na území Spolkové republiky Německo, u variant 3b, 3c a 5b však tyto úpravy zjevně zohledněny jsou. Prosím o doplnění srovnání zohledňující předpokládané úpravy mimo území ČR v zájmu vzájemného porovnání jednotlivých variant. Nelze předpokládat zachování současného stavu na území Spolkové republiky Německo při výběru projektové varianty na území České republiky.
 - 9) Textová část A2.2, str. 30 – 32, tab. 4.3: Uvedená tabulka propustnosti traťových kolejí je řešena souhrnně pro všechny projektové varianty bez zohlednění rozdílného technického řešení jednotlivých variant.
 - 10) A.2.3, str. 17: *„Stávající traťový rádiový systém TRS zůstane zachován a budou provedeny změny, které vyplynou z případného obsazení jednotlivých železničních stanic dopravními*

zaměstnanci a případnou změnou řízení dopravy v daném úseku trati. V rámci této části sdělovacího zařízení se navrhuje vybudovat nové místní rádiové síť MRS.“

- TRS bude nahrazeno systémem GSM-R. Nedává smysl jej ponechávat a vynakládat tak náklady na údržbu a obnovu tohoto systému. Nehledě na vyšší spolehlivost systému GSM-R. Také doporučujeme prověřit nutnost budování MRS, případně doporučujeme prověřit nutný rozsah.
- 11) A.2.3, str. 17: *„V rámci rekonstrukce trati se navrhuje provést rádiové plánování systému GSM-R a následně v rámci stavby provést stavební připravenost pro vybudování jednotlivých BTS systému GSM R. Stavební připravenost bude spočívat v ponechání dostatečného prostoru v místě předpokládaného umístění BTS, položení/ukončení HDPE trubky pro pozdější zafouknutí optického kabelu, případně ponechání rezervy na DOK z důvodu výpichu a v neposlední řadě provést přípravu napájení BTS.“*
 - 12) Návrh není přípustný. GSM-R musí být součástí rekonstrukce trati přinejmenším z důvodu návrhu ETCS L2.
 - 13) V přílohách kapitoly A.2.2 jsou doloženy jen grafy rychlosti z původní studie proveditelnosti. Chybí však grafy rychlostí variant dopracovávaných z tzv. bavorské studie.
 - 14) A.3: V dokladové části dokumentace je uvedeno stanovisko MD O190, které se týká jiného záměru.

S pozdravem

Ing. Jindřich Kušnír
ředitel
Odbor drážní a vodní dopravy