



Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ

Podleská 926/5,

CZ-104 00 Praha 10

Tlf.: +420 603 463 484

info@zesnad.cz

www.zesnad.cz

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
33222/2019-SŽDC-GŘ-O26	54/2019	Jaroslav Tyle	V Praze, dne 1.7.2019

Vážený pan
Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.
Ředitel Odboru strategie
Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1

Věc: Stanovisko k 2. dílčímu plnění Aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“

Vážený pane řediteli,

Zasíláme Vám stanovisko a připomínky k 2. dílčímu plnění Aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ – dílčí plnění.

Oproti předchozímu dílčímu plnění byla dopracována zejména analýza a prognóza nákladní dopravy, kterou hodnotíme velmi pozitivně, a dále dopravní technologie a modelové GVD u variant 3b, 3c a 5b. Těší nás, že právě přínosy z nákladní dopravy umožňují dosažení ekonomické efektivity i u maximální projektové varianty a mohou pomoci vytvořit skutečně atraktivní mezinárodní železniční spojení mezi Českou republikou a Bavorskem.

K jednotlivým částem předložené dokumentace máme následující připomínky a nejasnosti:

A.2.2 návrhová část, dopravní a provozní technologie

2.4 Rozsah nákladní dopravy – výhledový stav (str. 14)

„Nákladní dopravce zastupuje sdružení ŽESNAD.CZ, které požaduje 29 párů tras nákladních vlaků za den.“

→ Bylo by vhodné upravit text na: “Nákladní dopravce zastupuje sdružení ŽESNAD.CZ, které výhledově prognózuje provoz 29 párů nákladních vlaků za den.

„Pro variantu bez projektu je rozsah nákladní dopravy z kapacitních důvodů poloviční. Přehled rozsahu nákladní dopravy z pohledu dopravní technologie uvádí následující tabulka 2.5. „

→ Bylo by vhodné vysvětlit, že ve variantě Bez projektu se jedná o možné trasy. Nemůže se jednat o rozsah nákladní dopravy, neboť 12 párů je z důvodu provozních nákladů vlaků v dieselové trakci, zpravidla dvojité a nutnosti přepřahů a značných prostojů lokomotiv (dieselových i elektrických) a prostojů strojvedoucích na přepravním trhu nedosažitelných.

„Rozdíl v počtu vlaků mezi variantou bez projektu vůči projektovým variantám s elektrizací v celé délce úseku Plzeň – státní hranice (obdobně na německé straně s elektrizací v úseku státní hranice – Hartmannshof/Regensburg Hbf.) je dán možností v přetrasování části tras nákladní dopravy ve směru Duisburg, Rotterdam z hraničního přechodu Děčín/Bad Schandau (severní trasa) na trasu jižní přes zájmový přechod Česká Kubice/Furth im Wald. Přetrasování se týká především relací spadujících do terminálu kombinované dopravy společnosti METRANS v Praze-Uhřetěvsi.“

→ Jak je popsáno v části A.2.4 Analýza trhu a prognóza přepravní poptávky jedná se i o převod ze silnice na železnici. Je třeba uvést text do souladu.

Příloha 4 (A.2.2.4) Modelový GVD, varianta 3b

→ V žst. Staňkov dochází v době 6:26 – 6:43 a v době 7:27 – 7:33 k pobytu 2 vlaků Nex pro křižování / předjíždění s vlakem Ex/R, ovšem délky staničních kolejí (870 m, 435 m, 370 m) umožňují pobyt pouze jednoho vlaku Nex.

→ Chybné křižování Nex a Os u zast. Dolní Kamenice v 7:55

A.2.4 návrhová část, analýza trhu a prognóza přepravní poptávky

5.2.3.2 Využití pevných paliv (str. 76)

→ Vyjma věty „Na dotčené trati se téměř nepřeppravují pevná paliva ani se ve výhledu s jejich přepravou neuvažuje.“ je text pro řešenou trať nesouvisející.

5.2.4.3 Rozdíly mezi variantami (str. 84)

„Na základě podkladů od dopravních technologů vzniklo vyčíslení možné časové ztráty ve variantách vzniklé pobyty vlaků ND ve stanicích z důvodů předjíždění.“

→ doplnit „a křižování“

Tabulka 5.14 – Srovnání kvality dopravní nabídky v ND

→ Proč je v kategorii „průměrné zvýšení ložení vlivem dostatečné kapacity a délky staničních kolejí (čt)“ shodná hodnota u projektových variant jako u varianty Bez projektu?

→ Proč je v kategorii „zkrácení cestovních dob vlivem vyšší kapacity tratě a stability provozu (min)“ shodná hodnota u jednotlivých projektových variant jako u varianty Bez projektu?

→ Proč je v kategorii „snížení nákladů na případná zpoždění (EUR/čt)“ shodná hodnota u jednotlivých projektových variant jako u varianty Bez projektu?

5.2.4.4 Převedená přeprava (str. 86, 87)

Obrázek 5.18 – Převedená přeprava na hodnocených relacích varianty 3c,5b k roku 2050, mil. čt/rok

Obrázek 5.19 – Převedená přeprava na hodnocených relacích varianty 4e k roku 2050, mil. čt/rok

→ varianty 3c, 5b a 4e nemohou mít vzhledem ke svým omezujícím úsekům a vyšší energetické náročnosti dopravy podobně vysoký objem převedené dopravy ze silnice jako varianta 3b v obrázku 5.17.

Závěrem:

Z modelových GVD vyplývá, že varianty 4e, 3c a 5b jsou pro nákladní dopravu velmi omezující, což se projeví na zvýšení spotřeby trakční energie a výrazném prodloužení oběhu souprav vlaků

a na nárůstu pracovní doby strojvedoucích, tedy celkově na vyšších provozních nákladech vlaků, tj. horší cenové konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě s výsledným dopadem na nižší objemy převedených přeprav ze silnice.

Varianta 3b je v tomto ohledu příznivější, ovšem jejím slabým místem jsou dlouhé jednokolejné mezistaniční úseky mezi žst. Holýšov a odb. Blížejev a také konfigurace žst. Staňkov (viz výše uvedená nemožnost pobytu 2 vlaků Nex).

Z těchto faktů vyplývá **pro nákladní dopravu jednoznačná výhodnost varianty 5** a pro variantu 3b nutnost přepracování žst. Staňkov, nejlépe s vytažením dvoukolejné vložky k odb. Staňkov-Vránov.

Plně se tedy ztotožňujeme s doporučením zpracovatele v kapitole 3.4.1 Doporučení zpracovatele v dokumentu A.1 souhrnná část a vyhodnocení.

S pozdravem

Ing. Oldřich Sládek

Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky
ŽESNAD.CZ