



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

Projekt stavby DSP+PDPS „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ je spolufinancovaná EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).
Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.


Paré:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.09.2024	Čistopis DUSP po připomínkách	Ing. Petr Mahdal

Stavebník / investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00, Praha 8		

Zhotovitel díla:	Společnost „SP + SEU Plzeň - Stod_DSP, PDPS“, správce SUDOP PRAHA a.s.		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz		
Zhotovitel částí / objektu:	SUDOP PRAHA a.s.		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Petr Mahdal	Specialista:	Bc. Martin Jarath

Název stavby / akce:	Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) TNS Skvrňany			Označení (S-kód):	S631500859
				Zakázka:	21-001.201
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části:	B.4
Název objektu:	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie			Číslo objektu / komplexu:	
Název přílohy:				Číslo přílohy:	1 . 000
Název dílčí části přílohy:				Stupeň dokumentace:	DUSP
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:		Smluvní datum zpracování:	30.11.2024
Bc. Martin Jarath	Bc. Martin Jarath	-			
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:			
Plzeňský	viz textová část	viz textová část			
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:
S 6 3 1 5 0 0 8 5 9	D U S P	B 4 X X X	X X X X X X X X X	X X	1 0 0 0



**SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
201 Středisko tratí a uzlů**

MODERNIZACE TRATI PLZEŇ – DOMAŽLICE – ST. HRANICE SRN, 1. STAVBA, NOVÁ TRAŤ PLZEŇ (MIMO) – STOD (VČETNĚ), TNS SKVRŇANY

DUSP

Obsah

Úvod	3
1 Provozně technologické vyhodnocení výchozího stavu infrastruktury	4
2 Rozsah dopravy a dopravní technologie.....	5
2.1 Rozsah osobní dopravy – výchozí stav	5
2.1.1 Expresní linky	5
2.1.2 Rychlíkové linky.....	5
2.1.3 Linky spěšných vlaků	5
2.1.4 Linky osobních vlaků	5
2.2 Rozsah osobní dopravy – výhledový stav (<i>cílový stav po všech staveb na rameni Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN</i>).....	6
2.3 Rozsah nákladní dopravy	7
2.4 Rozsah nákladní dopravy – výhledový stav	7
Závěr	11

Úvod

Trať Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN leží na významné spojnici České republiky a německé spolkové země Bavorsko a je součástí celostátní dráhy i transevropské dopravní sítě TEN-T. Na trati je provozovaná mezinárodní i vnitrostátní osobní a nákladní doprava s velkým potenciálem růstu.

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, 1. stavba je součástí souboru staveb, které mají zvýšit rychlost a zkapacitnit celou mezinárodní trať tak, aby byla konkurenceschopná v mezinárodní dopravě i v obsluze Plzeňského kraje. Stavba navazuje na 3. stavbu uzlu Plzně, která řeší dvoukolejný výjezd z Plzně hlavního nádraží k Nové Hospodě včetně přesmyku tratí Plzeň – Domažlice a Plzeň – Cheb. Předmětem této stavby je novostavba elektrifikované přímé dvoukolejné trati v úseku Plzeň hlavní nádraží (mimo) – Chotěšov na rychlost až 200 km/h. U obce Zbůch dojde k napojení stávající trati přes Nýřany.

Součástí etapy stavby „TNS Skvrňany“, jež je náplní této dokumentace, je novostavba technologie, která bude zajišťovat napájení elektrickou energií pro uzel Plzeň, tratě Plzeň – Nýřany – Chotěšov/Heřmanova Huť a novostavbu železniční tratě mezi Plzní a Stodem.

Cílem této stavby je poskytnout kvalitní zdroj napájení pro nyní připravované stavby v této lokalitě. Po dokončení dále uvažovaných investičních akcí mezi Plzní a Domažlicemi bude TNS Skvrňany spolupracovat s dalšími TNS na tomto rameni a vytvoří tak kapacitní napájecí síť umožňující provoz drážní dopravy rychlostí 200 km/h při splnění podmínek dle TSI ENE.

Do doby realizace této etapy stavby se předpokládá, že v úseku realizovaném 2. stavbou trakční vedení nebude pro standardní pravidelný provoz využíváno (bude napájeno pouze pro napájení technologií a pro zamezení krádežím), protože na základě informace zadavatele v tomto úseku nebude administrativně umožněn provoz vozidel závislé trakce do doby uvedení TNS Skvrňany do provozu.

1 Provozně technologické vyhodnocení výchozího stavu infrastruktury

Výchozím stavem infrastruktury se pro potřeby této dokumentace rozumí úsek trati Plzeň hlavní nádraží ve stavu po dokončení následujících staveb:

- „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně), 1. etapa“,
- „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“ – *stavby mohou být realizovány též v částečném zákrytu.*

Ve výchozím stavu bude v úseku realizovaném 2. stavbou trakční vedení napájeno, avšak provoz vlaků závislé trakce bude dle informace investora administrativně zakázán do doby realizace TNS Skvrňany.

2 Rozsah dopravy a dopravní technologie

2.1 Rozsah osobní dopravy – výchozí stav

Objednatelem vlaků dálkové dopravy je Ministerstvo dopravy ČR, objednatelem vlaků regionální dopravy jsou Plzeňský kraj zastoupený organizátorem veřejné dopravy, společností POVED.

2.1.1 Expresní linky

Linka **Ex6 Praha – Plzeň – Domažlice – München** je provozována celodenně v taktu 120 minut.

Na předmětném úseku vlaky nezastavují. Poloha linky Ex6 je determinována uzlem LL:00 v Plzni (ve stanici dochází k přepřahu hnacího vozidla a případně přivěšování/odvěšování posilových vozů).

Vlaky linky Ex6 jsou v předmětném úseku obvykle tvořeny lokomotivou řady 223 a čtyřmi vozy klasické stavby.

2.1.2 Rychlíkové linky

Rychlíky nejsou na této trati provozovány.

2.1.3 Linky spěšných vlaků

Na předmětné trati je v současné době provozován pouze jeden vlak kategorie Sp (zrychlený posilový vlak v přepravní špičce).

2.1.4 Linky osobních vlaků

Vlaky kategorie Os linky **Plzeň – Domažlice** (velká část spojů je vedena až po Domažlice město) jsou provozovány v pracovní dny v taktu 60 minut celodenně, v dopravní špičce jsou vedeny posilové vlaky (ukončeny obvykle v ŽST Nýřany nebo Stod). Vlaky zastavují na předmětném úseku ve všech ŽST a zastávkách.

Vlaky jsou obvykle tvořeny dvěma až třemi jednotkami řady 844, vybrané exponované spoje v dopravních špičkách jsou nahrazeny kapacitní soupravou (lokomotiva řady 754 s vozy klasické stavby).

Vlaky kategorie Os linky **Nýřany – Heřmanova Huť** jsou provozovány v dopravních špičkách v taktu 60 minut, v dopravním sedle v taktu 120 minut. O víkendech a svátcích činí takt 120 minut celodenně. Vlaky zastavují ve všech ŽST a zastávkách (vyjma výchozí a cílové stanice pouze na znamení nebo požádání).

Vlaky jsou obvykle tvořeny jednotkou řady 814 RegioNova.

2.2 Rozsah osobní dopravy – výhledový stav (cílový stav po všech staveb na rameni Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN)

Výhledový rozsah osobní dopravy pochází dle zadání z údajů **Studie proveditelnosti Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice**. Výhledový rozsah dálkové dopravy odpovídá záměrům Ministerstva dopravy ČR jakožto objednatele dálkové osobní dopravy. Regionální doprava je objednáвана Plzeňským krajem prostřednictvím společnosti POVED a výhledový stav je ve shodě s plánovanou obsluhností Plzeňského kraje. S uvedeným rozsahem souhlasí i odbor O6 SŽDC.

Níže uvedený rozsah dopravy uvažuje dokončení všech staveb na rameni z Plzně na státní hranici pro účely energetických výpočtů. Po dokončení pouze této první etapy nedojde k zásadní změně rozsahu provozovaných spojů ani časových poloh. Návrhový rozsah dopravy uvažovaný po realizaci této stavby je proto shodný se současným stavem (do doby realizace obou etap 1. stavby nelze uvažovat s významným navýšením rozsahu osobní dopravy).

Určitou změnu v dopravě po realizaci stavby nelze očekávat ani vlivem elektrizace (například v nákladní dopravě, kdy bude možné vedení vlaků relace Praha – Nýřany v závislé trakci, nebo v osobní dopravě, pokud se souběžně se stavbou bude realizovat revitalizaci a elektrizaci tratě Nýřany – Heřmanova Huť), protože na základě informace zadavatele nebude administrativně umožněn provoz vozidel závislé trakce do doby realizace této stavby (TNS Skvrňany).

Výhledový rozsah osobní dopravy pro cílový stav je uveden v následujícím přehledu linek a jejich intervalů (intervaly jsou uvedeny v pořadí dopravní špička/sedlo, rozsah zastavování pouze v zájmovém úseku Plzeň hlavní nádraží – Stod):

- **Ex Praha – Plzeň – Domažlice – München**, interval 120/120 minut, vlaky v předmětném úseku nezastavují,
- **Sp Plzeň – Domažlice – Domažlice město**, interval 120/120 minut, vlaky v předmětném úseku zastavují ve stanicích/zastávkách Plzeň-Jižní Předměstí a Stod, v úseku odbočka Nová Hospoda – Chotěšov jedou po nové trati,
- **Os Plzeň – Domažlice – Domažlice město**, interval 60/120 minut, vlaky v předmětném úseku zastavují ve všech stanicích a zastávkách, v úseku odbočka Nová Hospoda – Chotěšov jedou po nové trati,
- **Os Plzeň – Nýřany – Stod**, interval 60/120 minut, vlaky v předmětném úseku zastavují ve všech stanicích a zastávkách,
- **Os Plzeň – Nýřany – Heřmanova Huť**, interval 60/120 minut, vlaky v předmětném úseku zastavují ve všech stanicích a zastávkách.

Vlaky linky Ex6 budou nadále tvořeny lokomotivou řady 223 a vozy klasické stavby. Až po modernizaci celé trati na české i německé straně bude uvažováno nasazení lokomotivy elektrické trakce bez přepřahu v ŽST Plzeň hlavní nádraží.

Vlaky regionální osobní dopravy Plzeň – Domažlice (vlaky Sp a Os) budou po realizaci této stavby nadále jezdit v nezávislé trakci ve složení dvě až tři jednotky řady 844 dle dnešního stavu. Nasazení elektrických jednotek typu RegioPanter, které mohou být v dopravních špičkách nebo z oběhových důvodů zdvojené, bude umožněno až po dokončení dalších staveb (zejména 3. stavby) modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice.

Vlaky Os Plzeň – Nýřany – Stod jsou v závislé trakci uvažovány po realizaci 1. a 2. stavby (obou etap 1. stavby). Vlaky Os Plzeň – Nýřany – Heřmanova Huť budou vedeny v nezávislé trakci (jedna až dvě jednotky řady 844). Po elektrizaci trati Nýřany – Heřmanova Huť mohou být i zde nasazeny obdobné jednotky závislé trakce jako na ostatních tratích.

Mimo dopravní špičky musí být umožněno v souladu se zadáním rozpojování a spojování vlaků linek Plzeň – Stod a Plzeň – Heřmanova Huť v ŽST Nýřany alespoň u jedné nástupní hrany. Rovněž je požadováno umožnit přestupy mezi těmito linkami v ŽST Nýřany v jednom směru bez nutnosti využít podchodu.

Dle stanoviska objednatele dopravy (POVED s. r. o.) je od prosince roku 2026 uvažováno omezení vlaků s dieslovým pohonem, je proto uvažováno s nasazením hybridních vozidel, která budou schopna jízdy mimo trolejové vedení na alternativní zdroj elektrické energie. Lze proto předpokládat plný elektrický provoz na všech regionálních linkách.

Provoz vlaků osobní dopravy na předmětné trati je shrnut do následující tabulky. Rozsah dopravy odpovídá běžnému pracovnímu dni mimo období školních prázdnin. V období školních prázdnin, o víkendech a svátcích se očekává rozsah dopravy nižší, který však není relevantní pro dopravně-technologická posouzení a výpočty.

Rozsah osobní dopravy – výhledový stav

Směr	Směr Plzeň – Domažlice			Směr Domažlice – Plzeň			
Úsek	Ex	Sp	Os	Ex	Sp	Os	Celkem
Plzeň hl. n. – Nová Hospoda	8 / 1	7 / 1	42 / 6	8 / 1	7 / 1	42 / 6	114 / 16
Nová Hospoda – Chotěšov (nová trať)	8 / 1	7 / 1	15 / 2	8 / 1	7 / 1	15 / 2	58 / 8
Nová Hospoda – Nýřany	---	---	27 / 4	---	---	27 / 4	54 / 8
Nýřany – Heřmanova Huť	---	---	12 / 2	---	---	12 / 2	24 / 2
Nýřany – Chotěšov	---	---	15 / 2	---	---	15 / 2	30 / 4
Chotěšov – Stod	8 / 1	7 / 1	30 / 4	8 / 1	7 / 1	30 / 4	90 / 12
Stod – Domažlice	8 / 1	7 / 1	15 / 2	8 / 1	7 / 1	15 / 2	60 / 8

Údaje jsou uvedeny v pořadí počet vlaků za 24 hodin / za 2 h dopravní špičky.

2.3 Rozsah nákladní dopravy – výchozí stav

Vlaky jedoucí ad-hoc, které jsou objednávány dopravcem dle potřeb přepravce a možností dopravce, nejsou v GVD zaneseny, proto nejsou v přehledu zohledněny.

Nákladní doprava je v předmětném úseku trati prezentována jedním párem vlaků kategorie Nex v úseku Praha-Uhřetěves – Nýřany a zpět s kontejnery mezi terminály firmy Metrans. Další vlaky jsou vedeny v tomto úseku jako tranzitní. Trať je dále obsluhována 1 párem vlaků kategorie Mn v úseku Plzeň – Nýřany (v případě ložných manipulací je vlak veden až do ŽST Stod) a jedním vlakem kategorie Mn v úseku Plzeň – Domažlice.

2.4 Rozsah nákladní dopravy – výhledový stav

Rozsah nákladní dopravy v cílovém stavu pochází shodně z údajů **Studie proveditelnosti Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice** a byl upraven dle proběhlých jednání v předchozím stupni dokumentace.

Rozsah nákladní dopravy je ve studii proveditelnosti uveden jednak jako průměrný a jednak v maximální variaci. Pro dimenzování jednotlivých prvků infrastruktury a pro sestavu GVD je nutné použít výhradně maximální variaci, tj. nejvyšší předpokládaný počet vlaků jedoucích v jeden den. Vlivem kalendáře provozu pak jezdí některé vlaky pouze ve vybraných dnech dle požadavků přepravců a technologie provozu dopravců, proto lze v praxi očekávat nižší provoz na trati.

Oproti dnešnímu stavu se výhledově předpokládá řádově vyšší provoz vlaků nákladní dopravy. Německá strana požaduje možnost průvozu jednoho vlaku za hodinu v každém směru s minimálním zastavováním (ideálně s průjezdnou trasou v GVD v celém úseku Plzeň – Furth im Wald), což znamená až 24 párů nákladních vlaků. V GVD schválené varianty ze studie proveditelnosti jsou zakresleny nákladní vlaky v polovičním počtu se třemi zastávkami na řešené trati. Průjezd v úseku Plzeň – Stod poskytuje vzhledem ke dvoukolejné trati dostatečnou kapacitu pro provoz nákladní dopravy, avšak v rámci 3. a 4. stavby bude nutné pravděpodobně upravit rozsah stavby tak, aby bylo umožněno smysluplně provážet vlaky nákladní dopravy.

Vlaky Nex na trati Plzeň – Nýřany – Chotěšov se uvažují v maximální variaci 8 vlaků (rovnoměrně rozdělené na 4 páry vlaků), přičemž 1 pár vlaků Nex po zpracování v ŽST Nýřany (na vlečce terminálu Metrans) pokračuje dále v relaci Praha – Německo.

Ostatní vlaky Nex a Pn jsou vedeny po nové trati Plzeň – Chotěšov.

Obsluha vlaky Mn je uvažována jedním párem vlaků, obsluha jednotlivých ŽST bude závislá na rozsahu ložných manipulací.

Rozsah nákladní dopravy – výhledový stav (pro horizont 2035)

Směr	Směr Plzeň – Domažlice			Směr Domažlice – Plzeň			
Úsek	Nex	Pn	Mn	Nex	Pn	Mn	Celkem
Plzeň hl. n. – Nová Hospoda	14	5	1	13	5	2	40
Nová Hospoda – Chotěšov (nová trať)	10	5	0	10	5	0	30
Nová Hospoda – Nýřany	4	0	1	3	0	2	10
Nýřany – Heřmanova Huť	0	0	1	0	0	1	2
Nýřany – Chotěšov	1	0	1	0	0	2	4
Chotěšov – Stod – Domažlice	11	5	1	10	5	2	34

Údaje jsou uvedeny pro maximální variaci.

3 Navrhované úpravy

Součástí etapy stavby „TNS Skvrňany“, jež je náplní této dokumentace, je novostavba technologie, která bude zajišťovat napájení elektrickou energií pro uzel Plzeň, tratě Plzeň hlavní nádraží – Nýřany – Chotěšov/Heřmanova Huť a novostavbu železniční tratě mezi Plzní a Stodem.

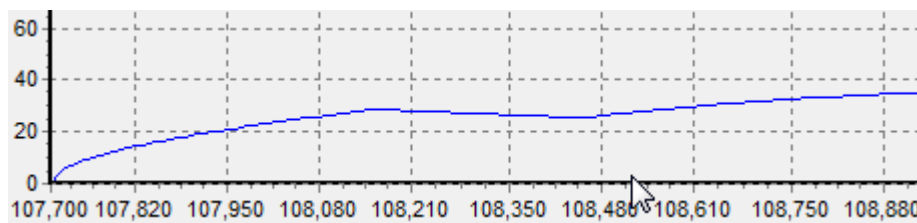
Cílem je poskytnout kvalitní zdroj napájení pro nyní připravované stavby v této lokalitě. Po dokončení dále uvažovaných investičních akcí mezi Plzní a Domažlicemi bude TNS Skvrňany spolupracovat s dalšími TNS na tomto rameni a vytvoří tak kapacitní napájecí síť umožňující provoz drážní dopravy rychlostí 200 km/h při splnění podmínek dle TSI ENE.

V této stavbě budou aktivována neutrální pole v prostoru odbočky Nová Hospoda. Jejich poloha je problematická z pohledu dynamiky jízdy vlaků (blízkost nástupišť zastávky navíc v úseku za uzlem a za zlomem traťové rychlosti poblíž nepříznivých sklonů, kde plynulý provoz vlaků vyžaduje nepřetržité napájení), v cílovém stavu tak bude nezbytné zajištění nepřerušného napájení.

Byly posouzeny výlukové stavy, kdy může dojít ke stavu, kdy nepřerušné napájení nebude možné zajistit. Návěsti pro elektrický provoz budou řešeny dle pokynu 18962/2024-SŽ-GR-O24 („Stanovení postupu projektování a přípravy infrastruktury na nová světelná návěstidla pro elektrický provoz“) vydaného během zpracování dokumentace.

Při následujícím posouzení byla již uvažována proměnlivá návěst „Vypněte proud“ a zároveň že tato návěst bude přenášena na palubní jednotku na vozidle, která nejpozději ve stanoveném časovém předstihu (vztaheném k aktuální rychlosti vlaku) vynutí vypnutí hlavního vypínače (jakožto povážlivější případ oproti obsluze strojvedoucím na vozidle, kde toto vynucení nebude implementováno).

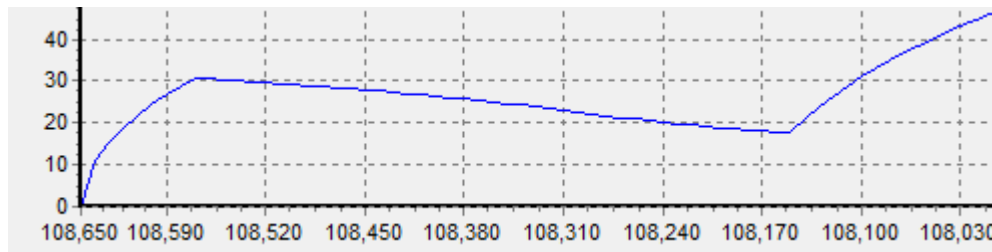
- Rozjezd od vjezdového návěstidla od Plzně směrem na Chotěšov s ohledem na dostatečnou vzdálenost k neutrálnímu poli vyšel bez omezení i pro nákladní vlak o hmotnosti 2100 tun:



- Rozjezd od vjezdového návěstidla od Plzně směrem na Vejprnice s ohledem na dostatečnou vzdálenost k neutrálnímu poli a příznivé sklonové poměry vyšel bez omezení i pro nákladní vlak o hmotnosti 2100 tun.
- Rozjezd od vjezdového návěstidla od Chotěšova směrem do Plzně s ohledem na příznivé sklonové poměry vyšel bez omezení i pro nákladní vlak o hmotnosti 2100 tun.

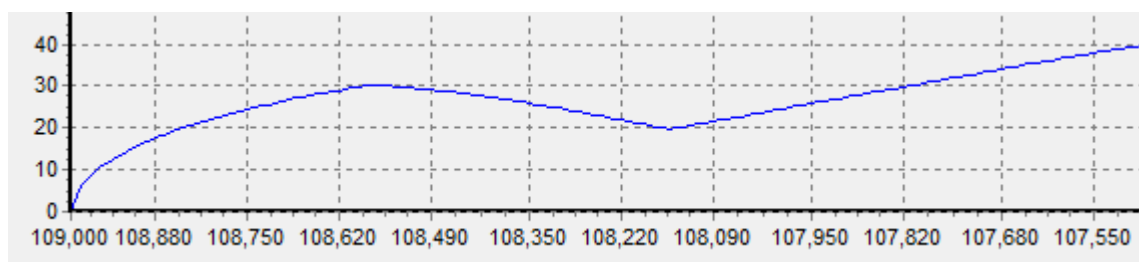
- Rozjezd od vjezdového návěstidla od Vejprnic směrem do Plzně s ohledem na nepříznivé sklonové poměry je možný pouze pro vlaky osobní dopravy.

Jako nejhorší možnost byl prověřen rozjezd vlaku typu Railjet s hnacím vozidlem na konci (úkon vypnutí hlavního vypínače je však vztažen k poloze čela vlaku):



V takovém případě je bezpečný rozjezd možný pouze za podmínky, že vlak zastaví alespoň 100 metrů před vjezdovým návěstidlem.

Pro nákladní vlak o hmotnosti 2100 tun je rozjezd možný v případě, že vlak zastaví alespoň 1100 metrů před vjezdovým návěstidlem:



Toto by mělo být řešeno přímo logikou RBC, kdy v případě aktivace návěsti pro elektrický provoz bude oprávnění k jízdě zkráceno dle skutečných parametrů vlaku. Podmínky pro takovou funkcionalitu zatím nejsou definovány, navíc má dojít k úpravám technického řešení odbočky Nová Hospoda, proto bude přesnější popis součástí dalšího zpracování v rámci 1. etapy stavby.

Závěr

Trať Plzeň hlavní nádraží – Domažlice – Česká Kubice státní hranice leží na významné spojnici České republiky a německé spolkové země. Posuzovaný traťový úsek Plzeň hlavní nádraží – Nýřany – Stod je součástí celostátní dráhy i transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je v celé délce jednokolejná (v obvodu ŽST Plzeň hlavní nádraží dvoukolejná), elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz pouze v části obvodu ŽST Plzeň hlavní nádraží, na trati proto probíhá provoz pouze v nezávislé trakci. Drážní doprava na trati je organizována a řízena podle předpisu SŽ D1, ČÁST PRVNÍ. Na trati je provozována mezinárodní i vnitrostátní osobní a nákladní doprava s velkým potenciálem růstu.

„Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, 1. stavba“ je součástí souboru staveb, které mají zvýšit rychlost a zkapacitnit celou mezinárodní trať tak, aby byla konkurenceschopná v mezinárodní dopravě i v obsluze Plzeňského kraje. Stavba navazuje na 3. stavbu uzlu Plzně, která vybudovala dvoukolejný výjezd z Plzně hlavního nádraží k Nové Hospodě včetně vzájemného přesmyku tratí Plzeň – Domažlice a Plzeň – Cheb.

Realizací etapy stavby „TNS Skvrňany“, jež je náplní této dokumentace, bude v úseku realizovaném 2. stavbou umožněn provoz vozidel závislé trakce. Stavba by měla probíhat v ideálním případě v souběhu s 1. etapou stavby, tak aby provoz elektrických vozidel mohl být zahájen co nejdříve.

V delším horizontu bude zajištěno spolehlivé napájení elektrickou energií pro uzel Plzeň, tratě Plzeň hlavní nádraží – Nýřany – Chotěšov/Heřmanova Huť a novostavbu železniční tratě mezi Plzní hlavním nádražím a Stodem. Po dokončení dále uvažovaných investičních akcí mezi Plzní a Domažlicemi bude TNS Skvrňany spolupracovat s dalšími TNS na tomto rameni a vytvoří tak kapacitní napájecí síť umožňující provoz drážní dopravy rychlostí 200 km/h při splnění podmínek dle TSI ENE.