

Naše zn.: 9323/2015-SZDC-SSZ-ÚT2-Pai
Vyrizuje: Ing. Pavel Paidar, Ing. Alena Heinišová,
Ing. Karel Frídrich
Telefon: 972 524 045, 972 246 528, 972 244 833
Mobil: 602 525 078, 602 650 521, 602 269 052
E-mail: paidar@szdc.cz, heinisova@szdc.cz,
fridrich@szdc.cz
Datum: 9. 6. 2015

Posuzovací protokol

„Studie proveditelnosti

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice“

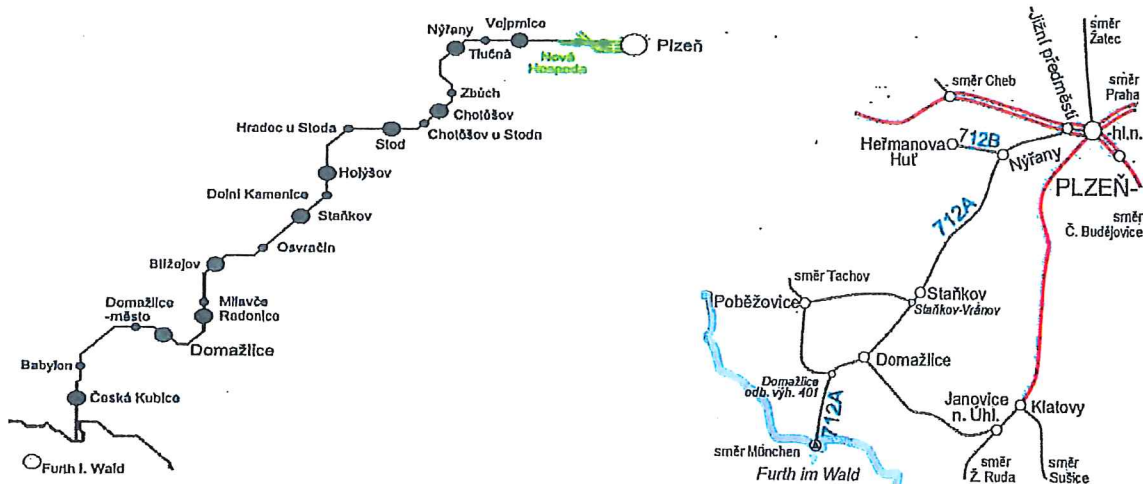
1. Základní identifikační údaje

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Dlážďená 7/1003, 110 00 Praha 1
zastoupená Stavební správou západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 - Žižkov
vedoucí projektu Ing. Andrea Plišková

Studie proveditelnosti (SP) byla zadána v roce 2013, dodatky č. 1 a 2 byl posunut termín odevzdání a doplněn rozsah řešených variant podle projednání s hodnotiteli. Výsledná verze studie proveditelnosti je z dubna 2014.

2. Umístění řešené lokality



Studie proveditelnosti se zabývá železniční tratí Plzeň – Domažlice – Česká Kubice státní hranice (číslo dle TTP 712A, dle jízdního řádu pro cestující č. 180). Jde o neelektrizovanou jednokolejnou trať délky 70 kilometrů, uvedenou do provozu v roce 1861. Stávající rychlost se pohybuje v rozmezí 60 – 100 km/h. V úseku se nachází 8 železničních stanic a 2 výhybny.

Trať je zařazena do dráhy celostátní a je součástí 3. tranzitního železničního koridoru. Podle „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013“ náleží trať do hlavní sítě TEN-T, a to jak pro nákladní, tak i pro osobní dopravu. Sice není přímo součástí vyjmenované sítě AGC a AGTC, nabízí se však jako paralela s tratí Nürnberg – Schirnding – Cheb – Plzeň, která je vedena jako E-40.

Úsek hodnocený ve studii proveditelnosti začíná na odb. Nová Hospoda, kde navazuje na stavbu „Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati“, a končí na státní hranici se SRN.

Trať leží v jihozápadní části Plzeňského kraje. Na trati se nachází řada měst, přes 3 tisíce obyvatel žije v Plzni (169,0 tis.), Vejprnicích (3,8 tis.), Tlučné (3,1 tis.), Nýřanech (7,1 tis.), Stodu (3,7 tis.), Holýšově (5 tis.), Staňkově (3,2 tis.) a Domažlicích (11,1 tis.). Z Plzně ke Staňkovu trať vede mírně zvlněným zemědělsky využívaným terénem, přičemž zhruba sleduje tok Radbuzy, poté stoupá zalesněným územím k překročení jižního okraje Českého lesa.

3. Cíl studie proveditelnosti

Cílem studie proveditelnosti je vypracování návrhů řešení modernizace železniční trati Plzeň – Domažlice – státní hranice v různých projektových variantách, porovnání těchto návrhů mezi sebou a s variantou bez projektu, a to z hlediska technického, dopravně technologického, přepravního a ekonomického a konečně výběr optimální varianty. Projektové varianty zahrnují řešení s novostavbou v celém úseku Plzeň – Domažlice, s novostavbou z Plzně do Zbůchu nebo zcela bez novostaveb; řešení se zdvoukolejněním celého úseku Plzeň – Domažlice nebo s kratšími dvoukolejnými vložkami; řešení s elektrizací celé trati, s elektrizací dílčí části trati nebo zcela bez elektrizace.

4. Cíle projektu

Základními cíli navrhovaných stavebně technických opatření jsou zejména:

1. zkrácení cestovních dob vlaků Ex na rameni Praha – Plzeň – Domažlice – Furth im Wald – München / Nürnberg. Cestami ke zkrácení cestovní doby je zvýšení traťové rychlosti, zkrácení trati po přeložkách a elektrizace trati odstraňující přepřahy lokomotiv;
2. vytvoření podmínek pro rozšíření příměstské osobní dopravy u Plzně. Toho lze dosáhnout zvýšením kapacity úseku Plzeň – Stod pomocí doplnění další traťové koleje;
3. zlepšení podmínek pro provoz nákladní dopravy, a to pomocí prodloužení dopraven pro vlaky délky 740 m, elektrizace trati, zajištěním interoperability zabezpečovacího zařízení a vytvoření podmínek pro plynulou jízdu vlaků bez čekání.

Prostředkem k naplnění cílů pak je modernizace nebo optimalizace úseku a podle varianty případně také novostavby některých úseků, při respektování normových požadavků vč. TSI a při udržení přijatelných dopadů na životní prostředí. Podmínkou pak je i ekonomická efektivita projektu a územní průchodnost navržené varianty.

5. Navržené varianty

Studie proveditelnosti navrhuje variantu bez projektu a deset variant projektových, dělících se na tři skupiny (2a, 2b, 2c, 4a, 4b, 4c, 4d, 4e, 4f, 5). Další prověřované varianty (III-D, II-D, 1a, 1b, 3a, 3b, 2d, 2e, 5a) byly v průběhu prací opušteny jako dopravně technologicky neúčelné nebo nekryté dostatečnými provozními přínosy.

Ve všech projektových variantách dojde k rekonstrukci celé trati vyjma nedávno rekonstruovaných úseků Staňkov – Blížejov a ŽST Česká Kubice. Rekonstrukcí projdou všechny stavby a zařízení – železniční svršek, železniční spodek, mostní objekty, sdělovací zařízení, napájení, staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) nově typu elektronická stavědla, traťová zabezpečovací zařízení (TZZ) typu automatické hradlo a v části trati autoblok. Nově bude vybudováno ETCS a dispečerské řízení z CDP Praha. Nástupiště budou upravena bezbariérově, včetně mimoúrovňových přístupů pomocí podchodů. Stanice určené pro křížování nebo předjíždění nákladních vlaků mají navržené koleje pro vlak délky 740 m. Projektové varianty se liší směrovými poměry, úseky novostaveb, místy zdvoukolejnění a rozsahem elektrizace.

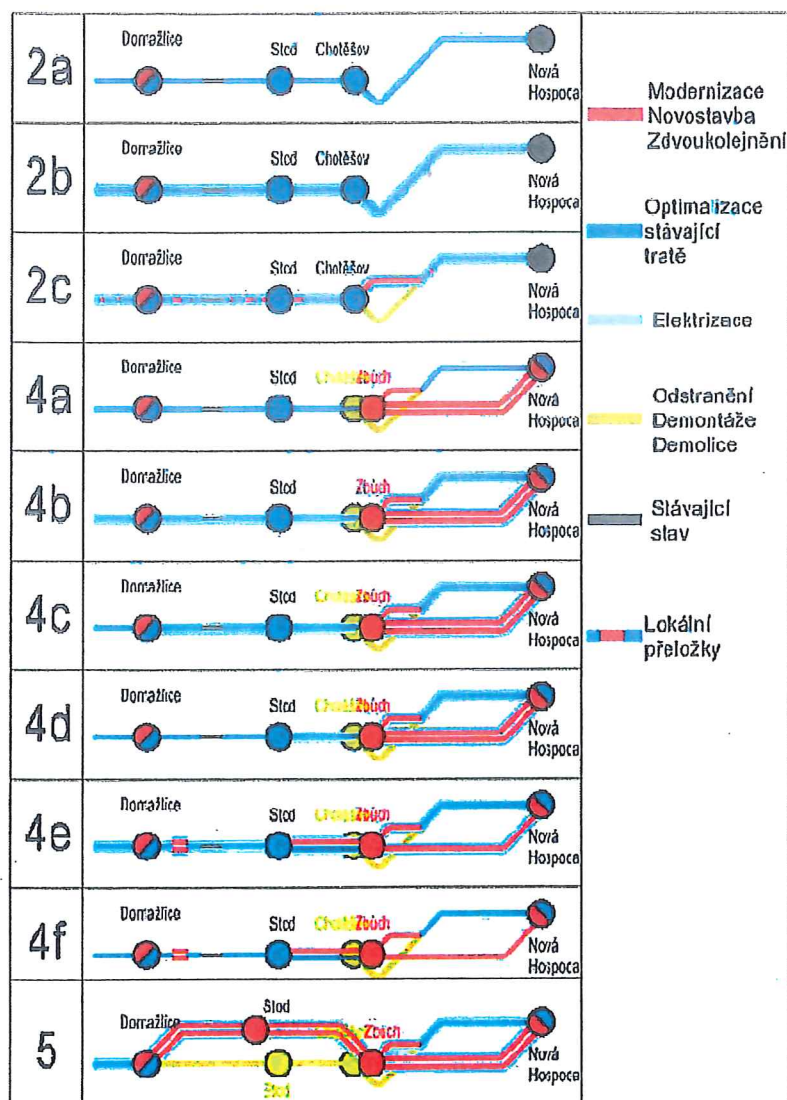
BEZ PROJEKTU – zachovává se současný stav. Stavby jsou průběžně obnovovány z prostředků na provozuschopnost, včetně instalace elektronických SZZ po dožití nynějších zařízení. Konfigurace dopraven ani kapacita trati se nemění. Poptávka po železniční dopravě vesměs stagnuje.

VARIANTY SKUPINY 2 (2a, 2b, 2c) – tyto varianty řeší rekonstrukci současné jednokolejné trati ve stávající stopě přes Nýřany, Stod, Staňkov a Domažlice. Zdvoukolejnít se má pouze krátký úsek Domažlice – Domažlice město. Odlišnosti variant jsou tyto:

VARIANTA 2a – trať je rekonstruována na stávajícím tělese dráhy, rychlosti se pohybují v rozmezí 75 – 130 km/h. Není navržena elektrizace.

VARIANTA 2b – řešení shodné s variantou 2a, ale doplněné o elektrizaci celé trati soustavou 25 kV, 50 Hz napájenou z nové trakční transformovny v Domažlicích. Předpokládá se, že dojde k elektrizaci navazujícího úseku na bavorské straně.

VARIANTA 2c – návrh důsledně dosahující minimální rychlosti 100 km/h podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, z tohoto důvodu je podstatná část trati na novém zemním tělese přeložených oblouků, ale v blízkosti současné trati. Tento návrh nemá oporu v žádné územně plánovací dokumentaci. Trať je elektrizována soustavou 25 kV, 50 Hz napájenou z nové trakční transformovny v Domažlicích.



VARIANTY SKUPINY 4 (4a, 4b, 4c, 4d, 4e, 4f) – tyto varianty řeší rekonstrukci současné trati ve stávající stopě přes Nýřany, Stod, Staňkov a Domažlice, ale doplňují ji o novou trať (Plzeň –) odb. Nová Hospoda – Zbůch ve stopě podle Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje. Varianty se liší mírou zdvoukolejnění a elektrizace:

VARIANTA 4a – současná trať je jednokolejná, vyjma dvoukolejného úseku Domažlice – Domažlice město. Rychlost na stávající trati se pohybuje v rozmezí 75 až 120 km/h. Novostavba Nová Hospoda – Zbůch je navržena jako dvoukolejná, směrově vyhovující pro $V=160-200$ km/h ve stopě podle Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje. Trať zůstává v provozu s nezávislou trakcí.

VARIANTA 4b – řešení shodné s variantou 4a, ale doplněné o elektrizaci celé trati soustavou 25 kV, 50 Hz napájenou z nové trakční transformovny v Domažlicích. Předpokládá se, že dojde k elektrizaci navazujícího úseku na bavorské straně.

VARIANTA 4c – řešení shodné s variantou 4a, ale doplněné o elektrizaci úseku Plzeň – Domažlice soustavou 25 kV, 50 Hz napájenou z nové trakční transformovny v Domažlicích; bez návaznosti na elektrizaci na německou stranu.

VARIANTA 4d – řešení shodné

s variantou 4a, ale doplněné o elektrizaci úseku Plzeň – Stod soustavou 25 kV, 50 Hz napájenou z nové trakční transformovny v Domažlicích, bez návaznosti na elektrizaci na německé straně.

VARIANTA 4e – řešení vycházející z varianty 4b, ale optimalizující dvoukolejné úseky podle návrhu dopravní technologie tak, aby byla zdvoukolejněna místa pravidelného křížování vlaků osobní dopravy. Současná trať je jednokolejná, vyjma dvoukolejných úseků Zbůch – Stod, Radonice – Spálený Mlýn a Domažlice – Domažlice město. Rychlost na stávající trati se pohybuje v rozmezí 75 až 120 km/h. Novostavba Nová Hospoda – Zbůch je navržena jako jednokolejná, ale s dvoukolejným zemním tělesem umožňujícím výhledové zdvoukolejnění a směrově vyhovující pro $V=160-200$ km/h. Je také navržena elektrizace celé trati soustavou 25 kV, 50 Hz napájenou z nové trakční transformovny v Domažlicích. Předpokládá se, že dojde k elektrizaci navazujícího úseku na bavorské straně.

VARIANTA 4f – řešení shodné s variantou 4e, ale bez elektrizace.

VARIANTA 5 – varianta uvažuje v úseku Plzeň – Domažlice s výstavbou nové dvoukolejné trati ve stopě podle Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje pro rychlost 200 km/h a odpovídá dřívějšímu záměru Donau-Moldau Bahn. V úseku Domažlice – státní hranice je navržena rekonstrukce současné jednokolejné trati, protože zdvoukolejnění tohoto úseku bez souběžného stejného řešení na bavorské straně by nebylo obhajitelné. Pro místní obsluhu měst Vejprnice, Tlučná, Nýřany je zachována a rekonstruována i současná jednokolejná trať Plzeň – Nýřany – Zbůch. Trať je v celé délce elektrizována soustavou 25 kV, 50 Hz napájenou z nové trakční transformovny v Domažlicích.

6. Dopravní a přepravní technologie

Dálková osobní doprava je zastoupena vlaky Ex Praha hl. n. – Plzeň hl. n. – Furth im Wald – München Hbf. (linka R6) provozovanými v intervalu 240 minut, které zastavují v řešeném úseku ve stanicích Plzeň hl. n. a Domažlice. Četnost těchto spojů má být ve všech variantách (bez projektu i projektových) zvýšena na interval 120 minut. Celková cestovní doba mezi českou a bavorskou metropolí se pohybuje od 309 min. (bez projektu) po 277 min. (4b,

4e) a 263 min. (5), ani celková přestavba trati pro rychlost 200 km/h tak nedokáže konkurovat individuální automobilové dopravě s jízdní dobou cca 230 min.

Regionální dopravu tvoří osobní vlaky, provozované nyní ve špičkovém nepravidelném intervalu cca 60 min., po dokončení uzlu Plzeň bude možné zvýšení počtu vlaků na dvojnásobek. Varianty 2a a 2b tento rozsah regionální dopravy zachovávají. S ohledem na vysokou poptávku po regionální dopravě v aglomeraci Plzně z měst Vejprnice, Tlučná, Nýřany a zároveň snahu urychlit dopravu ze vzdálenějších měst Stod, Holýšov, Staňkov a Domažlice uvažují ostatní varianty se zavedením spěšných vlaků Domažlice – Plzeň (var. 2c), s dodatečnými pásmovými zastavujícími osobními vlaky (var. 4a, 4b, 4c, 4d, 4f) nebo obojím (4e, 5).

Nákladní doprava na této trati v posledních letech klesala a dnes je zastoupena dvěma pravidelnými páry tras tranzitních nákladních vlaků s ucelenými soupravami aut a pevnými palivy, jezdící jen ve vybrané dny v týdnu; podle potřeby jsou doplněny o ojedinělé vlaky s kapalnými palivy. Terminál kombinované dopravy METRANS v Nýřanech je obsluhován několikrát týdně výhradně z Prahy. Pro vozové zásilky je téměř denně zaveden pár průběžných nákladních vlaků Plzeň – Domažlice, obsluhující stanice s místní nakládkou v Chodsku, mezistátní vlakovorba se přesunula na přechod Cheb – Schirnding. Přepavní prognóza studie proveditelnosti uvažuje pozvolný nárůst počtu vlaků i ve variantě bez projektu, u projektových variant elektrizovaných očekává převedení dálkových vlaků kombinované dopravy Praha / Česká Třebová – Porúří z přechodu Děčín na tuto trať, ale nepředpokládá v žádné projektové variantě takové zlepšení infrastruktury, které by vedlo k převedení přeprav ze silnice na železnici.

7. Ekonomické hodnocení

Projektant porovnával variantu bez projektu s výše uvedenými deseti projektovými variantami po dobu hodnotícího období 2019 - 2054.

Hodnocení variant bylo provedeno formou CBA podle Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury (MD 2013) a dalších platných pokynů. Zpracována byla finanční analýza, ekonomická analýza, analýza citlivosti a analýza rizik. Nejvýznamnějším přínosem projektových variant je úspora času cestujících a snížení vnějších nákladů osobní dopravy (externality).

varianta	bez projektu	2a	2b	2c	4a	4b	4c	4d	4e	4f	5
ekonomické hodnocení											
celkové investiční náklady v CÚ 2019 (mil. Kč)	0	5 164	7 971	9 617	7 729	9 318	9 110	8 234	9 246	7 675	16 871
celkové náklady na opravy (mil. Kč)	3 493	1 801	2 303	2 146	1 946	2 488	2 448	2 138	2 391	1 852	2 148
finanční vnitřní výnosové procento FRR	—	-3,20	-5,53	-4,23	-4,30	-5,84	-5,65	-4,90	-5,35	-3,86	-4,79
fin. čistá souč. hodn. kapitálu FNPV/C (mil. Kč)	—	-2 616	-3 967	-6 344	-4 886	-6 351	-6 182	-5 368	-6 198	-4 706	-11 851
ekonomické vnitřní výnosové procento kapitálu ERR	—	6,07 %	5,85 %	5,32 %	5,59 %	6,35 %	5,08 %	4,63 %	7,20 %	6,67 %	4,87 %
ekon. čistá souč. hodnota ENPV (mil. Kč)	—	252	202	-163	69	763	-352	-656	1 583	872	1 029
poměr přínosů a nákladů B/C Ratio	—	1,067	1,042	0,977	1,012	1,112	0,947	0,891	1,235	1,156	0,910

Podle výsledků finanční analýzy žádná z variant neprokazuje finanční návratnost, což je pochopitelné a odpovídá to tomu typu projektu. Výsledky ekonomické analýzy prokázaly, že šest projektových variant **2a, 2b, 4a, 4b, 4e a 4f dosahuje kladné ekonomické efektivity**. Ekonomická čistá současná hodnota ENPV těchto variant je kladná a nejvyšší je u varianty 4e.

Přepínací hodnoty pro investiční náklady jsou vysoké, u nejlépe vycházející varianty 4e činí +23,49 %. Podrobná kvantitativní riziková analýza dospěla u varianty 4e k pravděpodobné hodnotě ERR 11,52 %. Lepší výsledky rizikové analýzy pro ekonomickou analýzu proti základnímu výpočtu CBA jsou způsobeny započtením vlivů převedené dopravy v nákladní dopravě, která má významný pozitivní vliv na výsledky ekonomického hodnocení.

8. Zhodnocení variant

Jednotlivé projektové varianty naplňují cíle projektu v různé míře. Rekapitulace výsledků ze studie, opravené a doplněné Stavební správou západ o hodnocení rizika neúspěchu:

varianta	bez projektu	2a	2b	2c	4a	4b	4c	4d	4e	4f	5
naplnění cílů projektu											
1: zkrácení cestovních dob u Ex	ne	část.	část.	ano	část.	ano	část.	část.	ano	část.	ano
- cestovní doba Ex Praha – München	309 min.	297 min.	287 min.	277 min.	297 min.	277 min.	297 min.	297 min.	277 min.	297 min.	263 min.
- cestovní doba Ex Plzeň – Furth i. W.	67 min.	60 min.	61 min.	55 min.	58 min.	55 min.	66 min.	67 min.	55 min.	59 min.	41 min.
- odstranění přeprahů lokomotiv	ne	ne	ano	ano	ne	ano	ne	ne	ano	ne	ano
- párů Ex vlaků ve špičkové hodině	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
- zatížení Ex u Plzně osob denně	750	1 050	1 100	1 350	1 150	1 350	1 250	1 700	1 300	1 400	2 150
2: posílení příměstské Os dopravy	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
- párů Sp+Os vlaků ve špičkové hodině	2	2	2	2,5	3	3	3	3	3	4	3
- zatížení Sp+Os u Plzně osob denně	4 900	5 900	5 900	6 150	7 050	6 850	7 000	6 250	7 250	7 150	6 700
3: usnadnění nákladní dopravy	ne	ne	ano	ano	ne	ano	ne	ne	ano	ne	ano
- staniční koleje pro vlaky délky 740 m	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
- elektrizace trati v celé délce	ne	ne	ano	ano	ne	ano	ne	ne	ano	ne	ano
- interoperabilní zab. zař. (ETCS)	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
- plynulost průjezdu nákladních vlaků	špatná	mimo špičku dobrá, ve špičce omezená									dobrá
- předp. párů vlaků denně přes st. hranici	3,6	3,6	6,1	6,1	3,6	6,1	3,6	3,6	6,1	3,6	6,1
výsledky ekonomického hodnocení											
ekonomická efektivita (ERR ≥ 5,5 %)	–	ano	ano	ne	ano	ano	ne	ne	ano	ano	ne
pomocná hodnoticí kritéria											
splnění TSI a technických norem	ne	ano , parametr rychlosti dle TSI INF jen omezeně									
délka dvoukolejných úseků (km)	0,0	1,3			12,0+1,3				5,9+2,7+1,3		49,4
soulad přeložek se ZÚR Plzeňského kraje	-	-	-	ne	ano	ano	ano	ano	část.	část.	ano
úspora dopravních zaměstnanců	část.	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
- ušetřeno osob proti výchozímu stavu	13	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
možnost etapizace výstavby	-	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
dobu výstavby		2019-22			2019-22						2019-24
riziko neúspěchu	nízké	nízké	nízké	vysoké	střední	střední	střední	střední	střední	střední	vysoké
- hlavní rizikové oblasti	-	-	-	posouzení vlivu stavby na životní prostředí, výkupy pozemků							

První cíl (zkrácení cestovních dob u vlaků Ex na rameni Praha – Plzeň – Domažlice – Furth i. W. – München) považujeme za částečně naplněný při zkrácení cestovní doby o méně než 30 minut a zcela splněný při zkrácení cestovní doby o více než 30 minut. Dosažení druhého cíle (vytvoření podmínek pro rozšíření příměstské osobní dopravy u Plzně) je v hodnocení přiznáno tehdy, pokud je možné navýšit počet regionálních vlaků v úseku Plzeň – Stod o alespoň jeden pár za hodinu proti stavu bez projektu. Třetí cíl zlepšení podmínek pro provoz nákladní dopravy je přiznán za podmínek umožnění jízdy vlaků délky 740 m, instalace ETCS a elektrizace trati.

Ekonomická efektivita je uvedena podle výsledků, uvedených v 7. kapitole.

V pomocných hodnoticích kritériích je rekapitulováno splnění dalších podmínek. Technické normy včetně TSI plní všechny projektové varianty s výjimkou parametru rychlosti dle TSI INF 2015, který v úplnosti nezajišťuje žádná varianta (varianty 2x a 4x ve většině délky, varianta 5 v úseku Domažlice – státní hranice SRN). Podle stanoviska MD O130 je dosažení rychlostního parametru závazné pouze tehdy, pokud se buduje nové zemní těleso (u přeložek nebo zdvoukolejnění). V tomto smyslu s TSI INF 2015 nejsou projektové varianty v rozporu (2x, 4a až 4d, 5), resp. lze je v další přípravě do souladu s TSI INF 2015 snadno modifikovat (4e, 4f).

Soulad s územně plánovacími dokumentacemi se posuzuje pro Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje. Varianty jsou v souladu tehdy, pokud nemají trvalé záborů mimo dnešní drážní těleso nebo pokud všechny trvalé záborů odpovídají stopě uvedené v ZÚR. Tuto podmínku plní varianty 4e a 4f u novostavby Nová Hospoda – Zbůch, ale nikoliv u zdvoukolejnění Zbůch – Stod, proto jsou tímto posuzovacím protokolem pro tyto úseky stanoveny další podmínky pro přípravu sledovat v dokumentaci pro hodnocení vlivu stavby na životní prostředí variantně též stopu dle ZÚR Plzeňského kraje. Ostatní varianty podmínku plní.

Úspora dopravních zaměstnanců je dána rozsahem nových SZZ a jejich dálkovým ovládáním, a to částečně i ve variantě bez projektu (oprava novým zařízením).

Rizika spatřujeme především v možném neúspěchu při projednání trvalých záborů, vlivu stavby na životní prostředí (EIA) a případně též vynucené změny územně plánovacích dokumentací a z toho vyplývajícího překročení doby výstavby nebo výše investičních nákladů.

Projektovou variantou, nejlépe plnící kritéria a zároveň dosahující nejlepšího výsledku ekonomického hodnocení, je varianta 4e. Ostatní varianty doporučit nelze:

- 2c, 4c, 4d a 5 nedosahují přijatelných výsledků ekonomické efektivity;
- 2a, 4a, 4c, 4d a 4f neplní cíl 3, tedy nezlepšují podmínky pro provoz nákladní dopravy v požadovaném rozsahu, protože neobsahují elektrizaci trati;
- 2b plní jen částečně cíl 1, neplní cíl 2 a má horší výsledky ekonomické efektivity;
- 4b plní všechny cíle, ale proti variantě 4e má horší výsledky ekonomické efektivity.

9. Projednání studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti byla po celou dobu zpracování projednávána s rozhodujícími osobami, tedy s MD, JASPERS, organizátorem regionální dopravy Plzeňského kraje POVED a složkami SŽDC. K výsledné verzi 04/2015 vydali hodnotitelé tato vyjádření:

- MD souhrnné stanovisko čj. 36/2015-130-KR/2 ze dne 25. 5. 2015 bez doporučení varianty a doporučující předložit SP na CK MD s tím, že během jednání na CK MD bude nutné dorešit tyto otázky:
 1. „Zkapacitnění úseku Stod – Domažlice ve vazbě na stopu chráněnou v rámci ZÚR Plzeňského kraje a na potřebu dodržení parametrů vyplývajících z TEN-T a TSI jako přímo aplikovatelné legislativy EU;
 2. Provozní koncept vlaků jak osobní, tak i nákladní dopravy v kontextu co nejplynulejšího průjezdu vlaků např. kombinované dopravy, jejichž délka může běžně dosahovat až 740 m;
 3. Věrohodnost přepravní prognózy nákladní dopravy ve vazbě na podklady sektoru železniční nákladní dopravy (zejména společnosti Metrans).“
- JASPERS zprávu čj. SG/JASPERS/2015-571/PNR-GB/so ze dne 20. 5. 2015, podle níž „představuje konečný návrh studie proveditelnosti solidní základ pro posun projektu do další fáze realizace. JASPERS také souhlasí s tím, že doporučenou variantu 4e lze rozumně považovat za preferovanou variantu. Z pohledu JASPERS zůstávají do další fáze přípravy projektu následující hlavní záležitosti, na něž je v rámci efektivní práce na projektu třeba památovat.
 1. Plánování stavby a zejména elektrizace trati by měly být aktivně a důkladně koordinovány s německou stranou, aby bylo zajištěno maximální zvýšení přeshraniční poptávky a byly maximalizovány přínosy tohoto opatření, a to zejména v oblasti nákladní dopravy.
 2. Do následující fáze projektu by se měly promítnout další požadavky na studie proveditelnosti a analýzy nákladů a přínosů, které vzejdou z legislativy a směrnic platných pro nové období financování. Jde zejména o kvalitativní analýzu rizik a environmentální analýzu variant, dále o analýzu či zvážení potenciální odolnosti projektu, zejména možných vlivů změn klimatu a požadavky na přizpůsobení.
 3. V průběhu všech prací na projektu je třeba pečlivě sledovat a spravovat základní parametry projektu (především náklady a předpoklady vývoje poptávky) a jeho rizika, aby byla zajištěna jeho životaschopnost.Ve střednědobé perspektivě a v souvislosti s realistickým plánem výstavby na německé straně hranice iniciativa JASPERS doporučuje provést podrobnější průzkum trhu a ekonomickou analýzu potenciálu mezinárodní nákladní dopravy na základě reálných podkladů, zejména ve vztahu k případným dalším zvýšením kapacity trati.“
- Plzeňský organizátor veřejné dopravy POVED s. r. o. čj. PO-20150316-BEN ze dne 20. 5. 2015, v němž podporují vytvoření nové projektové varianty 4b a 4e s cílem dosáhnout co největšího podílu dvoukolejné trati, přičemž varianty 4b a 4e se pro POVED nejeví jako zcela vyhovující, a dále požadují řadu dalších úprav;
- SŽDC O6 doporučení čj. 19275/2015-O6 ze dne 20. 5. 2015, v němž preferují variantu 4e bez dalších podmínek;
- SŽDC O12 vyjádření čj. 21742/2015-O12 ze dne 22. 5. 2015, v němž doporučují sledovat variantu 4e bez dalších požadavků;
- SŽDC O13 stanovisko čj. 20866/2015-O13 ze dne 19. 5. 2015, doporučující k realizaci rovněž variantu 4e;
- SŽDC O14 vyjádření čj. 21194/2015-O14 ze dne 18. 5. 2015, podle nějž nemají objektivní důvod kteroukoliv variantu upřednostnit;
- SŽDC O26 vyjádření čj. 21473/2015-O26 ze dne 20. 5. 2015, podle kterého „... nemůže O26 (...) doporučit žádnou variantu, z těch variant, které prokázaly ekonomickou efektivitu“, a to s ohledem na problematiku potřeb nákladní dopravy;
- SŽDC SSZ vyjádření čj. 8358/2015-SSZ-UT2-pai ze dne 26. 5. 2015, navrhuje variantu 4e s tím, že i variantou 5 je třeba se nadále zabývat.

Stanoviska byla projednána na poradě dne 27. 5. 2015 se závěrem, že všichni hodnotitelé souhlasí s předložením studie proveditelnosti na CK MD, přičemž SŽDC doporučí sledovat variantu 4e, s případnými dílčími korekcemi.

10. Návrh dalšího postupu

Z projednání s MD, JASPERS, POVED a složkami SŽDC vyplynulo doporučení předložit studii proveditelnosti na CK MD. Ve stanoviscích JASPERS a většiny složek SŽDC se doporučuje přijmout pro další přípravu variantu 4e, která plní cíle projektu, je proveditelná, územně se jeví akceptovatelná a vykazuje nejlepší výsledky ekonomického hodnocení. Zároveň MD považuje za otevřené otázky dodržení TSI a potřeb nákladní dopravy.

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hr. je silně závislá na dlouhodobých záměrech německé strany na související železniční síti DB, kde je v současné době na úrovni Spolkového ministerstva dopravy a digitální infrastruktury SRN zpracováván nový Spolkový plán dopravních cest (BVWP 2015), v jehož rámci bude posuzován i železniční úsek Schwandorf – Furth im Wald – st. hranice SRN/ČR v rozsahu elektrizace trati a variantně výstavby mimoúvraťové spojky u Schwandorfu směr Regensburg.

Stavební správa západ proto navrhuje:

1. schválit studii proveditelnosti, protože splnila zadání a zmapovala možnosti modernizace řešeného úseku;
2. pro další přípravu a realizaci jako výsledné řešení přijmout variantu 4e s uložením těchto podmínek pro navazující stupně přípravy tyto otázky:
 - 2.1 při projednání dokumentace vlivu stavby na životní prostředí prověřit variantní řešení zdvoukolejnění úseků Zbůch – Chotěšov – Stod (var. dle ZÚR Plzeňského kraje a var. dle SP) a podle výsledku rozhodnout o výsledné stopě trati v tomto úseku;
 - 2.2 po zveřejnění BVWP 2015 dle podmínky potvrdit elektrizaci trati Plzeň – Domažlice – státní hranice JASPERS, pokud k elektrizaci dojde i na bavorské straně trati, a dále aktualizovat přepravní prognózu a další dopady do navrženého technického řešení dopravně nebo částí trati Plzeň – Domažlice – státní hranice;
 - 2.3 ve zdvoukolejněném úseku Radonice – Spálený Mlýn upravit návrh tak, aby splňoval rychlost $V=120$ km/h dle TSI INF 2015 pro kategorii trati P4;
 - 2.4 při zpracování navazujících dokumentací prověřit možnost zlepšení průjezdu tranzitní nákladní dopravy, a to návrhem dodatečných úseků určených ke zdvoukolejnění nebo vybudování dalších výhyben, a to nejpozději před zpracováním dokumentací pro hodnocení vlivu stavby na životní prostředí dotčených úseků. Zpracování těchto změn do technického řešení bude podloženo doložením výsledku ekonomické efektivity, doložením dopravně technologické účelnosti, stavební realizovatelnosti a bude podmíněno přijetím návrhu na CK MD;
3. pro další přípravu rozdělit modernizaci tratě na samostatné dílčí stavby, s cílem zajistit realizaci v termínech uvažovaných studií proveditelnosti;
4. vzhledem k výsledkům analýzy citlivosti a analýzy rizik po celou dobu přípravy a realizace staveb pečlivě sledovat veškeré rizikové faktory a předcházet jak neodůvodněnému zvyšování investičních nákladů, tak i prodlužování doby výstavby;
5. v další přípravě respektovat závěry posouzení JASPERS, zejména koordinaci opatření s německou stranou, promítnutí požadavků nové legislativy a směrnic EU, především oblasti rizik a životního prostředí, dále provést podrobnější průzkum trhu a ekonomickou analýzu potenciálu mezinárodní nákladní dopravy. V technickém řešení upravit polohy nástupišť v ŽST Vejpřnice a ŽST Zbůch;
6. v návazných stupních přípravy také posoudit připomínky SŽDC O13, týkající se úprav geometrických parametrů kolejí, řešení ŽST Nýřany, řešení odvrátů ve vazbě na rychlost a použité zab. zař., a připomínky POVED, týkající se umožnění spojování souprav v ŽST Nýřany, Staňkov a Domažlice, zkrácení následného mezidobí v úseku Domažlice město – odb. Pasečnice, doplnění výhybky u z. Domažlice město, řešení obsluhy obce Zbůch nedrážní veřejnou dopravou při zhoršení pěší dostupnosti na železnici a návrhu nové zastávky Nýřany jih. Pokud posouzení těchto připomínek prokáže jejich vhodnost a zároveň vyloučí negativní dopady do výše investičních nákladů nebo do realizovatelnosti, budou tyto změny do řešení zapracovány.

11. Závěr

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice je v souladu se záměry rozvoje železniční sítě ČR podle Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. Studie proveditelnosti prokazuje, že varianta 4e je ekonomicky efektivní a plní cíle projektu.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné studie proveditelnosti

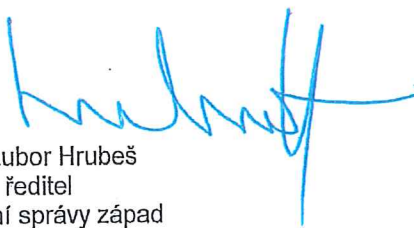
doporučujeme

a) schválit

Studii proveditelnosti Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice;

b) uložit

investorovi staveb Stavební správě západ pokračovat v přípravě a realizaci staveb za podmínek, uvedených v kapitole 10 tohoto posuzovacího protokolu.



Ing. Lubor Hruběš
ředitel
Stavební správy západ