

Naše zn.: 41214 / 2015 – SZDC - O7
Vyřizuje: Heinišová, Frdriřh
Telefon: 972 246 528, 972 244 833
Mobil: 602 650 521, 602 269 052
E-mail: Heinisova@szdc.cz, Frdriřh@szdc.cz
Datum: 8. 10. 2015

Schvalovací protokol

Studie proveditelnosti Modernizace trati Plzeň – Domařlice – st. hranice

1. Identifikační údaje

Název akce: Modernizace trati Plzeň – Domařlice – státní hranice
Doba zpracování: 2013 až 2015
Řešená lokalita: řelezniční trať Plzeň (mimo) – Domařlice – státní hranice se SRN
Kraj: Plzeňský kraj
Objednatel: Správa řelezniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Dlážděná 7/1003, 110 00 Praha 1
zastoupená Stavební správou západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Zhotovitel: SUDOP PRAHA a. s., Olřanská 1a, 130 80 Praha 3
vedoucí projektu Ing. Andrea Pliřková

2. Účel projektu a řešené varianty

Studie proveditelnosti se zabývá řelezniční trati Plzeň – Domařlice – st. hr., ležící na hlavní síti TEN-T pro osobní i nákladní dopravu jakořto spojnice Prahy a Mnichova. Jde o trať délky 70 km, jednokolejnou, neelektrizovanou, s rychlostí do 100 km/h. Mezistátní osobní i nákladní doprava je poměrně slabá, frekvenčně převařuje příměstská doprava Plzně.

Řešený úsek navazuje na další realizované nebo schválené záměry a stavby:

- na navazující trati Praha – Plzeň probíhá postupná modernizace dílčích úseků podle „Studie proveditelnosti pro trať Praha Smíchov – Plzeň, verze 31. 8. 2010“ ve var. 2, schválené MD dne 8. 3. 2011 a NM SZDC dne 16. 5. 2011;
- řelezniční uzel Plzeň prochází modernizací podle „Aktualizace Studie proveditelnosti Uzel Plzeň“, schválené MD dne 12. 9. 2013, a to ve variantě „A“ pro 1. a 2. stavbu, ve variantě „Přesmyk“ pro 3. stavbu a sledovat „Invariantní řešení“ u 5. stavby;
- na německé straně záměry „ABS (Nürnberg -) Herburck – Schwandorf – Furth im Wald – Plzen“ a „ABS München – Freising – Landshut – Regensburg – Furth im Wald Grenze D/CZ“, prověřované v rámci BVWP 2015 v rozsahu elektrizace, dílčích úprav trati a lokálního zdvoukolejňování.

Cílem studie proveditelnosti bylo navrhnout a zhodnotit možné návrhy rekonstrukce uvedené infrastruktury plnící v různé míře níže uvedené cíle.

Rozhodujícími cíli projektu jsou:

1. zkrácení cestovních dob vlaků Ex na rameni Praha – Plzeň – Domažlice – Furth im Wald – München/Nürnberg;
2. vytvoření podmínek pro rozšíření příměstské osobní dopravy uzlu Plzeň;
3. zlepšení podmínek pro provoz nákladní dálkové dopravy.

Zvýšení atraktivity tratě pro mezistátní osobní i nákladní dopravu je významnou příležitostí pro železnici na spojení Čech a Bavorska.

Prostředkem k naplnění cílů pak je modernizace nebo optimalizace trati a případně také novostavby některých úseků, při respektování normových požadavků. Podmínkou je ekonomická efektivita projektu. Pro dosažení cílů studie proveditelnosti navrhuje variantu bez projektu a deset variant projektových.

BEZ PROJEKTU – Pomocí oprav se zachovává současný stav.

PROJEKTOVÉ VARIANTY – Navržena rekonstrukce celé trati ve všech profesích, zejména rekonstrukce železničního svršku a spodku, prodloužení stanic pro nákladní vlaky délky 740 m, bezbariérová úprava nástupišť, sanace mostních objektů a nasazení zabezpečovacího zařízení ETCS L2. Varianty se liší elektrizací soustavou 25 kV, 50 Hz, rozsahem zdvoukolejnění a novostaveb.

2a – Rekonstrukce jednokolejné trati na stávajícím tělese pro rychlosti 75 – 130 km/h, pouze úsek Domažlice – Domažlice město je dvoukolejný. Trať zůstává neelektrizovaná.

2b – Řešení shodné s var. 2a, ale s elektrizací celé trati.

2c – Rekonstrukce jednokolejné trati se směrovými úpravami pro dosažení rychlosti minimálně 100 km/h podle Nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013, pouze úsek Domažlice – Domažlice město je dvoukolejný. Celá trať je elektrizována.

4a – Rekonstrukce jednokolejné trati na stávajícím tělese pro rychlosti 75 – 120 km/h s krátkým dvoukolejným úsekem Domažlice – Domažlice město, doplněná o dvoukolejnou novostavbu Plzeň – Zbůch pro rychlost 160 – 200 km/h. Trať zůstává neelektrizovaná.

4b – Řešení shodné s var. 4a, ale s elektrizací celé trati.

4c – Řešení shodné s var. 4a, ale s elektrizací úseku Plzeň – Domažlice.

4d – Řešení shodné s var. 4a, ale s elektrizací úseku Plzeň – Stod.

4e – Rekonstrukce jednokolejné trati na stávajícím tělese pro rychlosti 75 – 120 km/h s dílčími dvoukolejnými vložkami Zbůch – Stod, Radonice – Spálený Mlýn a Domažlice – Domažlice město, doplněná o jednokolejnou novostavbu Plzeň – Zbůch pro rychlost 160 – 200 km/h. Celá trať je elektrizována.

V4f – Řešení shodné s var. 4e, ale bez elektrizace.

V5 – Modernizace a zdvoukolejnění trati Plzeň – Domažlice na rychlost 200 km/h ve stopě dříve uvažovaného projektu Donau-Moldau Bahn, rekonstrukce jednokolejné trati Domažlice – státní hranice. Celá trať je elektrizována.

3. Naplnění cílů projektu, investiční náklady a závěry ekonomického hodnocení

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

Zhodnocení, jak projektové varianty plní cíle projektu a výsledků finanční a ekonomické analýzy, je uvedeno v tabulce, důvody jsou rozebrány v posuzovacím protokolu. Tučně je vyznačena vybraná varianta:

- b) *Zajištění dostatečně dlouhých dvoukolejných úseků, které by (z důvodu křížování) umožňovaly plynulý průjezd vlaků nákladní dopravy bez nutnosti jejich zastavení nebo s minimálním počtem zastavení.*
- c) *Opětovné prověření přepravní prognózy nákladní dopravy, které bude provedeno ve dvou fázích. V rámci záměrů projektů a přípravných dokumentací předmětných staveb bude zohledněn rozsah nákladní dopravy, předpokládaný německou stranou ve „Spolkovém plánu dopravních cest“. Při aktualizaci studie proveditelnosti bude přepravní prognóza aktualizována, s cílem zejména identifikovat reálný potenciál převedené dopravy ze silnice na železnici.*
- d) *Za účelem posouzení možnosti realizovat systémové jízdní doby v úsecích Plzeň – Domažlice (30 min.) a Plzeň – Cham (60 min.) prověřit možnost zkrácení jízdních dob:*
 - *Přepočítáním jízdních dob ucelených jednotek a vlaků s klasickými soupravami na stav železniční infrastruktury s delšími dvoukolejnými úseky v úseku Plzeň – Domažlice – st. hranice*
 - *Při nasazení do provozu vlaků s naklápěcí technikou*
- e) *Další stupně projektové dokumentace budou zadávány a připravovány v součinnosti s věcně příslušnými odbory Ministerstva dopravy.*

Na základě výše uvedeného Ministerstvo dopravy souhlasí se závěry z předmětného jednání Centrální komise MD.»

5. Závěr

Po závěrečném projednání studie proveditelnosti s MD, JASPERS, POVED a složkami SŽDC a vydání jejich stanoviska:

a) schvaluji

studii proveditelnosti Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice;

b) ukládám


přímému investorovi Stavební správě západ ve spolupráci se SŽDC O6 v další přípravě staveb

- 1) rozpracovat studii proveditelnosti v záměrech projektů (ZP) a přípravných dokumentacích (PD) dílčích staveb podle varianty „4e“ a návazně zajistit další přípravu a realizaci. Dělení bude provedeno tak, aby byly do samostatných staveb vyčleněny úseky bez věcných změn oproti SP, které by byly připravovány bezodkladně;
- 2) při zpracování ZP a PD respektovat podmínky MD podle dopisu čj. 101/2015-910-IZD/9. V této souvislosti po procesní stránce:
 - projednat zadávací dokumentace na ZP a PD s věcně příslušnými odbory MD O130, O190, O520 a O910;
 - pro dílčí stavby, jejichž věcný rozsah se nebude měnit oproti variantě 4e, zajistit bezodkladné zpracování ZP, PD a dokumentace EIA;
 - pro dílčí stavby, jejichž věcná náplň se může změnit v důsledku podmínek MD, navrhnout v úvodu prací na ZP a PD příslušné úpravy věcného rozsahu staveb podle podmínek MD, zejména směrového řešení, rozsahu zdvoukolejnění, aktualizovat rozsah dopravy, stanovit nové investiční náklady v podrobnosti SP a ověřit rámcové výsledky ekonomické efektivity aktualizací CBA tabulek. Tyto výstupy projednat s hodnotiteli SP a o výsledku předložit informaci na CK MD. U těchto staveb pokračovat v dopracování ZP a PD a v dopracování dokumentace EIA až po kladném projednání změněného řešení v CK MD.
- 3) v další přípravě přijmout připomínky ze stanoviska JASPERS a zohlednit připomínky POVED a složek SŽDC podle kapitoly 10 posuzovacího protokolu studie proveditelnosti.

c) ukládám

SŽDC O7 zajistit aktualizaci studie proveditelnosti za účelem zahrnutí změn souvisejících s aktualizací metodiky pro zpracování ekonomického hodnocení železničních staveb Ministerstvem dopravy a respektování podmínky c) dopisu MD čj. 101/2015-910-IZD/9.

V Praze dne 2. 10. 2015



Ing. Mojmír Nejezchleb
náměstek GŘ pro modernizaci dráhy

Přílohy:

Posuzovací protokol „Studie proveditelnosti Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice“
čj. 9323/2015-SŽDC-SSZ-ÚT2-Pai z 9. 6. 2015

Dopis Ministerstva dopravy čj. 101/2015-910-IZD/9 z 20. 8. 2015