



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1



SU A0009294

Váš dopis zn.:

Zde dne: 8. 7. 2015

Naše zn.: 29079/2015-SŽDC-O13

Vyřizuje: Ing. Martin Tábořský

Telefon: 9723 41196

Mobil: 602 746 903

E-mail: taborsky@szdc.cz

Datum: 8. 7. 2015

SUDOP PRAHA a.s.

Středisko 205

Ing. Andrea Plišková

Olšanská 1a

130 80 Praha 3

Stanovisko O13 k použití kolejnic tvaru 49 E1 do připravované stavby „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“

Dopisem ze dne 8. 7. 2015 žádáte o stanovisko k možnosti použít kolejnice tvaru 49 E1 (dříve S 49) na úseku České Budějovice – Plzeň v rámci zpracovávání „Studie proveditelnosti modernizace trati České Budějovice – Plzeň“.

Přestože je předmětná trať v současnosti zařazena podle svého výsledného přepočteného provozního zatížení do 5. řádu, jedná se dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 o trať transevropského železničního systému TEN-T (jako globální trať osobní i globální trať nákladní). Z toho plyne i její možné budoucí intenzivnější využití pro nákladní dopravu. Tvar kolejnice 60 E2 (dříve UIC 60), předepsaný pro tuto trať Směrnicí GR SŽDC č. 16/2005 a Směrnicí GR SŽDC č. 28/2005, má tedy své opodstatnění, především z hlediska vyšší únosnosti a životnosti železničního svršku.

O13 zároveň doporučuje přehodnotit ekonomickou výhodnost variant s úseky s navrhovanými kolejnicemi 49 E1, a to s využitím v současnosti obvyklých cen materiálu železničního svršku (kolejnice a vystrojené pražce) a prací na železničním svršku. Podle našich interních propočtů nenavýší použití železničního svršku s kolejnicemi 60 E2 výslednou cenu o více než 0,25 % celkových nákladů stavby. Pokud na návrhu budete trvat, bylo by vhodné doložit, v jakých konkrétních úsecích a v jakých délkách se předpokládá užití kolejnic 49 E1 a 60 E2 a jaké z toho mají plynout úspory. Vaše stávající žádost o takto zásadní koncepční rozhodnutí není podpořena žádnými konkrétními podklady.

Kromě výše uvedeného O13 považuje za nekonceptní, aby v části trati s navrhovanou rychlostí větší než 120 km/h byl použit železniční svršek s kolejnicemi tvaru 60 E2 a v ostatních částech svršek s kolejnicemi 49 E1. Odlišné vlastnosti konstrukce železničního svršku v jednotlivých částech trati mohou omezovat její budoucí využití, ať už z pohledu zatížení na nápravu nebo případného dalšího zvyšování rychlostí.

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství