

**NÁZEV AKCE:** TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Vliv TES na SP IV. TŽK

**DATUM:** 11. října 2016

**MÍSTO:** SUDOP PRAHA, Olšanská 1a, Praha 3, zas. místnost č. 101b

**ÚČASTNÍCI:** Dle prezenční listiny

**ZAZNAMENAL(A):** Ing. Matěj Mareš a kol. stř. 205

**Přílohy:** Souhrn vlivů projektu na IV. TŽK

Náplní jednání byla diskuze nad vlivy řešené TES na IV. TŽK a nad rámec avizovaného i nad uvažovanými přínosy z nákladní dopravy ve variantách zahrnujících elektrizaci řešené tratě České Velenice - Veselí nad Lužnicí. Byly vysvětlovány změny mezi 2. a 3. dílčím odevzdáním TES i samotný obsah 3. DO. Probírány byly zejména provozní koncepty uvažované v SP IV. TŽK a v jednotlivých variantách TES, dále pak přepravní prognóza a ekonomické hodnocení zpracované v TES. Ohledně přínosů z nákladní dopravy byly diskutovány zejména předpoklady samotného převedení vlaků Nex a časová úspora, z tohoto převedení plynoucí.

V rámci diskuze bylo domluveno následující:

## Vliv na IV. TŽK

- V dalších odevzdáních TES bude blíže popsáno „odfiltrování“ vlivů zastavení Ex Praha – České Budějovice ve Veselí nad Lužnicí.
- Bude monetizován vliv varianty Oe, respektive provozního konceptu v ní uvažovaném, na IV. TŽK, pokud to bude možné z hlediska výstupů z přepravní analýzy. Toho bude docíleno porovnáním s variantou OeEx, jejíž vliv na IV. TŽK je zanedbatelný. V této souvislosti je nutné upozornit, že provozní koncept uvažovaný ve variantě Oe vychází z aktuálních podkladů objednatele dálkové dopravy (MD ČR, O190).

## Nákladní doprava (nad rámec avizované náplně jednání)

- V rámci jednání byla diskutována možnost přetrasování vlaků nákladní dopravy z I. TŽK po alternativní trase Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – České Velenice již ve variantě Bez projektu. Zpracovatel tuto možnost prověří do dalšího jednání k TES.

# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí Vliv TES na SP IV. TŽK
DATUM	11.10.2016, 9:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA, a.s.; Olšanská 1a, Praha 3 (zasedací místnosti č. 101b)

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Matěj Mareš	SUDOP PRAHA	267 094 174 martej.mares@sudop.cz	Mareš
Marika Rozuková	SUDOP PRAHA	267 094 173 marika.rozukova@sudop.cz	Rozuková
RADIM KLUSÁČEK	SŽDC O26	725 359 820 KLUSACEK@SZDC.CZ	Klusáček
Jan Kremen	SŽDC O26	602 162 740 kremen@szdc.cz	Kremen
ANDREA PLÍŠKOVÁ	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 478 andrea.pliskova@sudop.cz	Plíšková
ZDENĚK MELZER	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 181 zdenek.melzer@sudop.cz	Melzer
David FUKSA	SŽDC O26	725 919 470 fuksa@szdc.cz	Fuksa
ALENA HEJNISOVÁ	SŽDC O6	602 650 521 HEJNISOVA@SZDC.CZ	Hejnisová
Karel Fridrich	SŽDC S62	972 244 833 fridrich@szdc.cz	Fridrich

# Souhrn vlivů projektu na IV. TŽK

## 1 PŘEPRAVNÍ PROGNOZA

V dále uvedené tabulce je zatížení na vybraných profilech úseků na IV. TŽK navazujícím na řešenou trať a na samotné řešené trati. Je patrné, že v provozním konceptu varianty O se zachovaným rozsahem dopravy je zatížení v úseku ČB – VnL víceméně shodné se stavem bez projektu a dochází k nárůstu na úseku VnL – Soběslav. Důsledky pro CBA IV. TŽK by byly mírně pozitivní.

Naopak v provozním konceptu Oe s částí vlaků přesměrovaných z ČB na České Velenice dojde k poklesu zatížení v úseku ČB – VnL ale i z dalších relací severně od VnL jejichž negativní hodnoty snižují celkové přínosy projektu v tomto úseku. Celkové hodnoty zatížení na IV. TŽK tak oproti stavu Bez projektu v úseku Praha - VnL mírně vzrostou, v úseku VnL – ČB pak poklesnou. Důsledky pro CBA IV. TŽK by byly spíše mírně negativní. Rozdíl v cestovní době mezi Prahou a ČB je mezi Ex a R cca 10 minut. Expresy tedy mohou být preferovány z důvodu vyššího komfortu, ale nikoliv z důvodu výrazně kratší cestovní doby, odklon části vlaků R, které budou pro cestu Praha – ČB také využívány je i z tohoto důvodu i v této relaci vnímán negativně a dochází ke zpětnému převodu na autobus a IAD.

V provozním konceptu OeEx dojde k růstu dopravy na části IV. TŽK severně od VnL. Důvodem je zvýšení kvality dopravní obsluhy v regionu, z důvodu zastavení vlaků Ex ve VnL bez omezování počtu spojů mezi VnL a ČB. Ke stagnaci či k mírnému poklesu dojde na části jižně od VnL. Zde jsou přínosy ze zvýšení kvality meziregionálních vztahů, kompenzovány ztrátami z prodloužení cestovní doby vlaků Ex vlivem zastavení. Důsledky pro CBA IV. TŽK by však byly spíše pozitivní. Ve variantě OeEx je v relaci VnL - ČB 31 párů dálkových spojů (R11-6, R7-17, Ex-8) a ve variantě Oe 16 párů dálkových spojů (R7-10, R11-6).

úsek tratě	2035 zatížení tratě, rozdíl v zatížení tratě						
	BP	O	O-BP	Oe	Oe-BP	OeEx	OeEx-BP
Veselí n. L. - Soběslav	5204	5320	116	5343	139	5457	288
Veselí n. L. - České Budějovice	5027	5006	-21	4642	-385	4968	-13
Veselí n. L. - Lomnice n. L.	1121	1246	125	1557	436	1525	409

Tabulka 1.1 – Souhrn vlivů projektu na IV. TŽK

## 2 VYHODNOCENÍ

Úsek Veselí nad Lužnicí – České Budějovice je v současné době dlouhý přibližně 37,7 km, což je cca 17 % z celkové délky IV. TŽK (úsek Horní Dvořiště st. hr. – Praha-Hostivař, 216,5 km), který byl hodnocen v rámci „Aktualizace studie proveditelnosti IV. TŽK 2012“ (zpracoval SUDOP PRAHA).

Z výše uvedené přepravní prognózy je patrné, že přetrasováním 7 párů vlaků linky R7 z Českých Budějovic do Českých Velenic dojde k poklesu počtu cestujících v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice o přibližně 8 %. V úseku Veselí nad Lužnicí – Praha naroste počet cestujících o přibližně 140 osob. Zhruba stejné množství cestujících, o které klesne zatížení úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice přibude na relaci z Veselí nad Lužnicí do Lomnice nad Lužnicí a dále směr České Velenice.

V dalším vyhodnocení budeme vycházet z výsledků již jednou zmíněné „Aktualizace studie proveditelnosti IV. TŽK 2012“ (zpracovat SUDOP PRAHA). Pro zjednodušení budeme uvažovat průměrné zatížení na IV. TŽK v celé délce 5000 cestujících/den. Nižší zatížení úseku České Budějovice – Horní Dvořiště st. hr. je vyváženo výrazně vyšším zatížením v úseku Benešov – Praha-Hostivař.

Za tohoto předpokladu se dá říci, že přetrasováním 7 párů vlaků linky R7 z Českých Budějovic do Českých Velenic dojde k poklesu počtu cestujících o 8 % na 17 % trati. Jinými slovy dojde ke snížení výkonů osobní dopravy o 1,4 %. Jelikož ale přepínací hodnota této proměnné byla -7,4 % pro variantu Minimální (+8,2 % pro var. 1+1, +22,7 % pro var. Maximální) je možné konstatovat, že **přetrasováním 7 párů vlaků linky R7 z Českých Budějovic do Českých Velenic nebudou rozhodujícím způsobem ovlivněny výsledky ekonomického hodnocení projektových variant IV. TŽK.**

Z výsledků varianty OeEx pro změnu vyplývá, že zastavení vlaků Ex Praha – České Budějovice ve Veselí nad Lužnicí nebude mít zásadní vliv na počty cestujících na relaci Praha (Tábor) – České Budějovice, ale má potenciál nalákat další cestující z Veselí nad Lužnicí a návazných tratí. Pro řešenou trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí z porovnání variant Oe a OeEx vyplývá, že zavedení (přetrasování) 7 párů přímých R Praha – Veselí nad Lužnicí – Třeboň – České Velenice bude mít na zatížení trati srovnatelný vliv, jako navázání vlaků Os České Velenice – Veselí nad Lužnicí v ŽST Veselí nad Lužnicí na Ex Praha – České Budějovice.