

**NÁZEV AKCE:** SP Modernizace trati České Budějovice – Plzeň

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Představení SP před 1. termínem plnění

**DATUM:** 21. října 2016

**MÍSTO:** SUDOP PRAHA, Olšanská 1a, Praha 3, zas. místnost č. 7

**ÚČASTNÍCI:** Dle prezenční listiny

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

**Přílohy:** Prezentace

V úvodu jednání byli přítomní seznámeni s aktuálními výsledky SP, které budou obsahem konceptu studie k 1. termínu plnění 10/2016. Následně proběhla krátká diskuze.

V rámci jednání bylo řečeno následující:

## Termíny zpracování

- 1. dílčí termín – Koncept SP k připomínkám bude odevzdán na začátku příštího týdne (24. – 25.10.)
- **Zaslání připomínek ke konceptu SP 10/2016 (14.11.)**
- 2. dílčí termín – Projednání zpracovaných připomínek (21. – 25.11.)
- 3. konečný termín – Odevzdání výsledné verze dokumentace včetně zpracovaných připomínek, 30. 11. 2016

## Technické řešení

- Řešení původních variant A(mod), Ap(mod) a Bp zůstalo zachováno dle předchozího projednání.
- Řešení nově doplněných variant Dp, Ep a Fp vychází z varianty Bp s úpravami ŽST Blovice, ŽST Starý Plzenec a úseku odb. Srby – odb. Ždírec u Plzně.
- Byly aktualizovány investiční a provozní náklady všech projektových variant a varianty Bez projektu.

## Dopravní technologie

- Provozní koncept variant A(mod), Ap(mod) a Bp zůstal zachován dle předchozího projednání (s výjimkou objednavatelem požadované úpravy zastavovací politiky linky Sp České Budějovice - Písek město, která nově projíždí ŽST Dívčice; týká se i nových variant Dp, Ep a Fp).
- Ve variantě Dp je zachován provozní koncept varianty Bp s drobnými úpravami.
- Provozní koncept varianty Ep vychází z varianty Bp, ale omezuje rozsah dopravy v úseku Blovice – Nepomuk.

- Provozní koncept varianty Fp vychází z varianty Ap(mod) se segregací dálkové a regionální dopravy ve dvoukolejném úseku Blovice – Starý Plzenec.

---

## Přepravní progóza

- V regionální osobní dopravy na území Jihočeského kraje výrazný rozdíl pouze mezi variantami s a bez prodloužení elektrizace do ŽST Písek město. (var. „Xp“)
- Na území Plzeňského kraje nejvyšší dopravní výkon ve var. Bp a Dp. Rozdíly mezi variantami dány rozsahem zdvoukolejnění, a tedy předpokládanou stabilitou GVD, s vlivem na návaznosti BUS – vlak.
- V dálkové osobní dopravě jsou projektové varianty srovnatelné. (dáno zkrácením cest. doby ČB – (Strakonice) – Plzeň)
- Na základě požadavků objednavatelů byly v rámci dopravního modelu zpracovány doplňující úpravy ve vedení a rozsahu autobusových linek s cílem zajistit větší provázanost autobusové a železniční dopravy, včetně redukce autobusových linek souběžných s nově zaváděnými vlakovými linkami (týká se především Jihočeského kraje).
- V nákladí dopravě proveden průzkum mezi firmami. Osloveno 176 firem, návratnost 19 dotazníků (11 %). Teoretický převod u 3 firem, ale bez konkrétních údajů, proto nemůže být zohledněn v ekonomickém hodnocení. (byl zohledněn v analýze citlivosti)

---

## Ekonomické hodnocení

- Zpracováno dle „Metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“, MD ČR 03/2016
- Finanční a ekonomická analýza zpracována pro všechny projektové varianty.
- Analýza citlivosti ekonomické analýzy zpracována pro všechny projektové varianty, definovány kritické veličiny Investiční náklady, Náklady na infrastrukturu a Výkony osobní dopravy.
- Zpracována byla kvalitativní a kvantitativní riziková analýza pro rozhodující varianty A(mod), Ap(mod) a Bp a pro kritické proměnné Investiční náklady, Úspory provozních nákladů na infrastrukturu a Prognózovaných přepravních proudů osobní dopravy.

---

## Závěry

- Z porovnání variant A(mod) a Ap(mod) vyplývá výhodnost prodloužení elektrizace do ŽST Písek město.
- Řešení úsek České Budějovice – Nepomuk je ve všech projektových variantách invariantní.



- V úseku Nepomuk – Plzeň zpracovatel doporučuje sledovat variantu Dp a v případě dodržení investičních nákladů dle SP prověřit znovu variantu Bp. *(S tímto závěrem nesouhlasí Ing. Veliš (SŽDC, O6))*
- Pro zajištění ekonomické efektivity projektu je nezbytné naplnění uvažovaných předpokladů organizátorů veřejné dopravy (POVED, JIKORD). Jedná se zejména o úpravy linkového vedení autobusů (s větší návazností na železniční dopravu) a zajištění předpokládaného rozsahu železniční dopravy (zkrácení intervalů, zavedení Sp Horažďovice předm. – Plzeň, Sp ČB – Písek město a Sp Písek město – Strakonice, apod.).

---

## Diskuze

- **Ing. Veliš (SŽDC, O6)** – Nesouhlasí s bodem závěru, ve kterém je doporučováno zpracování variantního řešení v PD.
- **Ing. Sosna (MD ČR, O520)** – Výběr varianty bude záležitostí jednání na CK MD. Vzhledem k dosavadním výsledkům studie je z čeho vybírat. Studii je třeba dokončit, není nutné předjímat další postup.
- **Ing. Purkart (POVED)** – POVED podporuje variantu Dp, i když případné plné zdvoukolejnění úseku Blovice – Nepomuk (var. Bp) by bylo vhodnější.
- **Ing. Študlar (JČK)** – Jihočeský kraj podporuje zdvoukolejnění úseku Nepomuk – Plzeň-Koterov v ekonomicky přijatelném rozsahu.
- **Ing. Študlar (JČK)** – Potvrzujeme předpokládaný rozsah dopravy i zavedení Sp ČB – Písek město a Sp Písek město – Strakonice.
- **Ing. Študlar (JČK)** – Realizace přestupního terminálu Strakonice byla předložena k financování z prostředků EU v rámci 24.výzvy IROP, terminál ve Zlivi by podle předpokladů měl být realizován v letech 2018-2019 z prostředků IROP - IPRÚ Českobudějovicka.
- **Ing. Michajluk (SŽDC, O28)** – Jak jsou v SP zohledněny náklady na rekonstrukce budov, případně dopravních ploch?
- **Ing. Mareš (SUDOP PRAHA)** – V SP jsou započítány náklady na rekonstrukci výpravních budov, náklady na stavbu parkovišť / přestupních terminálů započteny nejsou. *(pozn.: v SP jsou vytipovány plochy pro případná parkoviště P+R)*



# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň Jednání před 1. termínem plnění
DATUM	21. října 2016, 12:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA, a.s.; Olšanská 1a, Praha 3 (zasedací místnosti č. 7)

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Matěj Mareš	SUDOP PRAHA	267 094 174 matěj.mareš@sudop.cz	Mareš
PAVEL JEDLIČKA	SUDOP PRAHA	267 094 181 pavel.jedlicka@sudop.cz	Jedlička
HARKETA ROZNIKOVÁ	SUDOP PRAHA	267 094 173 harketa.roznikova@sudop.cz	Rozniková
ANDREA PLISKOVÁ	SUDOP PRAHA	267 094 778 andrea.pliskova@sudop.cz	Plisková
IVAN STUDLAR	STK	602 337 457 studlar@kraj-jihocesky.cz	Studlar
Jan Křemen	SŽDC, OR 026	602 162 740 Kremen@s2dc.cz	Křemen
Jan Sehýla	SŽDC, OR Plzeň-ÚP	734 083 054 sehyla@s2dc.cz	Sehýla
VÁCLAV MICHÁŠEK	SŽDC, 028	727 944 395 michasek@s2dc.cz	Michásek
GIORGIOVANI PETR	SŽDC 029	724 763 497 GIORGIOVANI@s2dc.cz	Giorgiovan
PAVEL PURKART	POVED	727 954 248 purkart@poved.cz	Purkart
VÁCLAV PÁČEK	OTD OTYD	225 191 340 VACLAV.PACEK@OTD.CZ	Páček
PETR HOFMAN	METROPROJEKT a.s.	731 707 549 HOFMAN@METROPROJEKT.CZ	Hofman
Tomáš Kříž	SŽDC	662 245 368 KRIZ@s2dc.cz	Kříž
MIROSLAV VELÍŠ	SŽDC 06	9422 443 68 velis@s2dc.cz	Velíš



2

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## DOPLNĚNÍ SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE - PLZEŇ



21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

**Název:**  
Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň

**Objednatel:**  
SŽDC, Stavební správa západ

**Zpracovatel:**  
sdružení: SUDOP PRAHA, a.s., METROPROJEKT Praha, a.s.



21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## TERMÍNY

**1. dílčí termín**  
Odevzdání konceptu SP k připomínkám  
60 kalendářních dní od uzavření SOD

**2. dílčí termín (23.11., připomínky do 14.11.!)**  
Projednání zapracovaných připomínek  
90 kalendářních dní od uzavření SOD

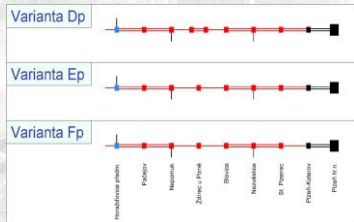

**3. konečný termín (30.11.)**  
Odevzdání výsledné verze dokumentace včetně zapracovaných připomínek



21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

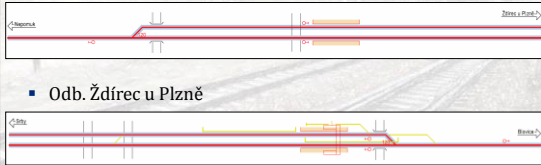

- Původní varianty: A(mod), Ap(mod), Bp
- Nové varianty: Dp, Ep, Fp

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

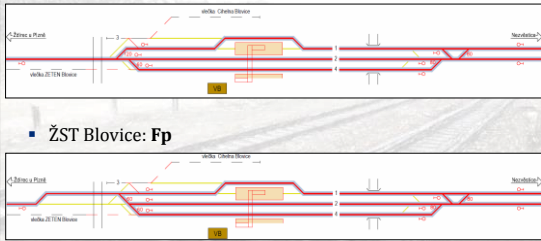

- Zdvoukolejnění Srby – Žďárec u Plzně: Dp
- Odb. Srby
- Odb. Žďárec u Plzně

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

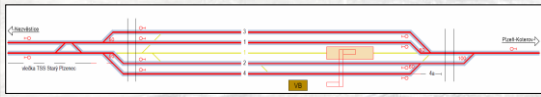
- ŽST Blovice: Dp, Ep
- ŽST Blovice: Fp

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- ŽST Starý Plzenec: Fp



**SUDOP PRAHA** **METROPROJEKT**

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- Investiční a provozní náklady:

varianta	BP	A(mod)	Ap(mod)	Bp	Dp	Ep	Fp
PN	18,1	10,1	9,5	10,2	10,1	10,0	9,9
IN	---	16,6	18,2	20,1	19,7	19,5	19,1
<b>Celkem</b>	<b>18,1</b>	<b>26,7</b>	<b>27,7</b>	<b>30,3</b>	<b>29,8</b>	<b>29,5</b>	<b>29,0</b>

- mil. Kč
- CÚ 2016
- IN dle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“
- PN v souladu s „Metodikou klíčování nákladů na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah a vyčíslení nákladů nutných pro zajištění jejich provozuschopnosti“

**SUDOP PRAHA** **METROPROJEKT**

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

- Varianta A(mod)**
  - nutnost zakončení části spojů v ŽST Blovice
  - nutnost předjíždění vlaků Os vlaky R v Nezvěsticích
  - 1 pár Sp Horažďovice předměstí – Plzeň
- Varianta Ap(mod)**
  - varianta A(mod) doplněná o relace
    - ČB – Písek město
    - Písek město – Strakonice
- Varianta Bp**
  - krátké rameno Plzeň – Nepomuk
  - 4 páry Sp Horažďovice předměstí – Plzeň
  - jednostranná vazba v Nezvěsticích

**SUDOP PRAHA** **METROPROJEKT**

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

- Varianta Dp**
  - zachován provozní koncept Bp(alt)
  - posun tras Os ve směru z Plzně o 4 minuty
- Varianta Ep**
  - na základě Bp(alt)
  - část vlaků Os zakončena v Blovicích (pouze posilové špičkové vlaky)
- Varianta Fp**
  - na základě Ap(mod)
  - pravidelná jízda proti správnému směru
    - 1. TK pro rychlý segment
    - 2. TK pro pomalý segment

**SUDOP PRAHA** **METROPROJEKT**

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

- Jízdní doba R na relaci ČB – PLZ**
  - varianta BP: 110,50 min
  - projektové: 91,00 min
- Jízdní doba Os na relacích (BP × projekt)**
  - PLZ – Nezvěstice: 18,25 min × 15,25 min
  - PLZ – Blovice: 26,88 min × 22,25 – 24,25 min
  - PLZ – Nepomuk: 39,00 min × 33,50 min
  - ČB – Písek: 44,25 min × 41,75 min
  - ČB – Protivín: 38,50 min × 32,75 min
  - ČB – Strakonice: 67,00 min × 55,75 min

**SUDOP PRAHA** **METROPROJEKT**

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

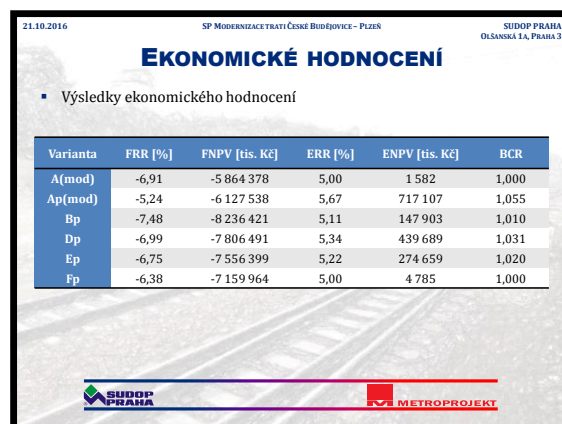
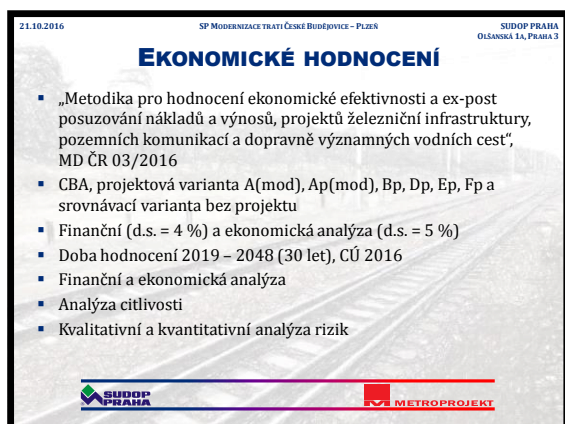
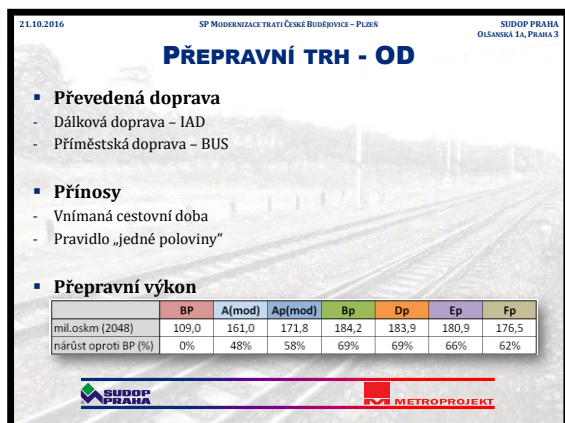
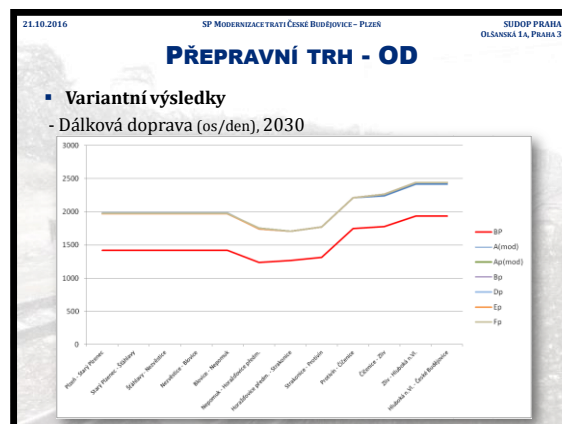
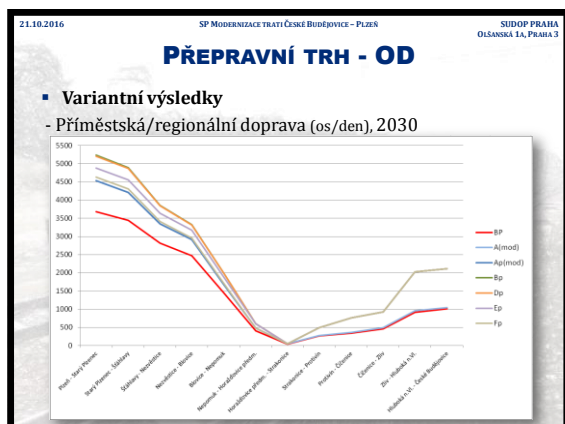
## PŘEPRÁVNÍ TRH - OD

- Výhledová poptávka**
  - Zkrácení JD
  - Zahuštění intervalů
  - Stabilizace JŘ v PK
  - Návaznost na sušickou a blovicou trať
  - Návaznost autobusové dopravy v PK a JČK
  - Vozba ČB – Písek – Strakonice



**SUDOP PRAHA** **METROPROJEKT**







21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## EKONOMICKÉ HODNOCENÍ

- Výsledky analýzy citlivosti, ekonomická analýza

Varianta	Investiční náklady [%]	Náklady na infrastrukturu [%]	Výkony osobní dopravy [%]
A(mod)	0,01	-0,02	-0,03
Ap(mod)	5,54	-10,51	-11,47
Bp	1,02	-2,29	-1,59
Dp	3,10	-6,74	-5,87
Ep	1,96	-4,18	-3,87
Fp	0,03	-0,07	-0,07

SUDOP PRAHA METROPROJEKT

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## KVANTITATIVNÍ RIZIKOVÁ ANALÝZA

- ROZHODUJÍCÍ VARIANTY - A(mod), Ap(mod), Bp(mod)
- VYBRANÉ KŘITICKÉ PROMĚNNÉ:
  - investičních náklady,
  - úspory provozních nákladů na infrastrukturu,
  - prognózovaných přepravních proudů osobní dopravy.

ukazatel	A(mod)		Ap(mod)		Bp	
	původní	pravděpodobná	původní	pravděpodobná	původní	pravděpodobná
FRR [%]	-6,91	-6,45	-5,24	-5,01	-7,48	-7,05
FNVP [tis. Kč]	-5 864 378	-5 954 228	-6 127 538	-6 228 824	-7 159 964	-8 334 145
ERR [%]	5,00	5,01	5,67	5,67	5,11	5,14
ENPV [tis. Kč]	1 582	2 257	717 107	729 069	147 903	181 275

SUDOP PRAHA METROPROJEKT

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## ZÁVĚRY

- Elektrizace úseku Písek – Písek město
- Úsek České Budějovice – Nepomuk invariantní
- V úseku Nepomuk – Plzeň sledovat variantu Dp
  - V další přípravě hlídat IN, hledat další úspory, prověřit plné zdvoukolejnění
- POVED / JIKORD - změna linkové vedení BUS, zajištění uvažovaného rozsah železniční dopravy (Sp, takt)

SUDOP PRAHA METROPROJEKT

21.10.2016 SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SUDOP PRAHA OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

## DĚKUJI ZA POZORNOST.

SUDOP PRAHA METROPROJEKT