

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP Modernizace trati České Budějovice – Plzeň Projednáni studie
DATUM	30. března 2015, 9:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov, (zas. m. 7)
ÚČASTNÍCI	viz prezenční listina
ZAZNAMENAL	Kopecká a kol. stf. 205
PŘÍLOHY	--

Náplní porady bylo vypořádání připomínek ke 2. dílčímu odevzdání.

Diskuzi začal **Ing. Konopásek** (SŽDC O6) s nesouhlasem s vypořádáním připomínek – především s ohledem na řešení přechodů ve stanicích (návrh centrálního přechodu není legislativně možný a je tedy nutné řešit přístupy jiným způsobem). **Ing. Plišková** (SUDOP) oponovala precedentem z akce Praha – Kladno (žst. Zličín), kde byl centrální přechod dokonce navržen právě ze stany SŽDC a následně odsouhlasen. Jednotlivé složky SŽDC nemají shodný názor na řešení přístupů na nástupiště. Bylo navrženo hledat i jiná řešení a současně **Ing. Křemen** (SŽDC O26) zopakoval, že O26 GR SŽDC nepreferuje v níže uvedených stanicích zřizování podchodů, nicméně jako kompromisní řešení navrhl počítat v Hluboké nad Vltavou s vybudováním podchodu a v žst. Čejetice Čejetice přesunout nástupiště do ražického záhlaví s přístupem po místní komunikaci vedoucí k rybníku Jordánky. **Ing. Študlar** (KÚ JČK, JIKORD) poznamenal, že se stále ale jedná o stavbu „pro cestující“ a z toho důvodu preferují úroňový přístup, vzhledem k povaze trati, což není možné vzhledem k platným TSI PRM. **Ing. Panchartek** (SŽDC O6) podotkl nutnost následného získání stavebního povolení na tuto stavbu a s tím související legislativně možné řešení. **Shrnutím diskuze bylo konstatováno, že ve stanicích budou primárně navrženy podchody, ev. jiné řešení, bylo-li by to možné a opodstatněné.**

Ing. Konopásek dále požadoval rozšíření fragmentu GVD o období dopravního sedla (8 – 10 h), se zdůvodněním vysokého počtu studií k připomínkám a popis periodicity linek pouze v textu je nedostatečný. **Ing. Kopecká** (SUDOP) oponovala, že jednak 2hodinový fragment vychází již ze zadání studie, jednak jednotlivé intervaly jsou popsány přehledně na začátku kapitoly a tudíž není snížena přehlednost. **Ve studii zůstane stávající rozsah zpracování GVD.**

Dalším velkým okruhem diskuze byl rozsah dopravy ve vztahu k počtu cestujících především v Plzeňském kraji (vztah nabídky a poptávky). **Ing. Jeřábek** (SUDOP) souhlasí s O6, že nabídka vzhledem k poptávce je dle prvotních modelových výpočtů neúměrná (regionální doprava spádující k Plzni). **Bc. Purkart** (POVED) toto oponoval a přepravní prognózu studie označil za pesimistickou na základě dat, které mají z jiné tratě Rokycany – Příkosice. Dále přednesl výhled POVEDu, kdy vlaky Os budou zajíždět v Plzni až na Jižní předměstí a současně bude vytvořen IDS, kdy např. ze Spáleného Poříčí budou rušeny přímé autobusové spoje do Plzně a naopak vytvořeny přípoje v Nezvěsticích na železniční dopravu (další důvod nutnosti periodického JŘ). **Ing. Jeřábek** upozornil na nemožnost srovnávání těchto tratí. Taktéž podklady, která POVED v rámci výhledové dopravy poskytl, se týkaly pouze železničního segmentu. **Bc. Purkart** (POVED) připustil, že si uvědomuje určité rozdíly mezi těmito tratěmi,



ale právě s ohledem na rozdíly především ve významu těchto tratí označil přepravní poptávku pro trať 190 na území Plzeňského kraje za pesimistickou. Dále podotkl, že byl zveřejněn „Aktualizovaný Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 – 2016“. Tuto skutečnost se zpracovatel dozvěděl až v posledním připomínkovém řízení a nebyl o tomto dokumentu včas informován. V tomto materiálu jsou uvedeny nové poznatky k dopravní obslužnosti, které zpracovatel v rámci přepravní prognózy nemohl ohodnotit (např. změna obsluhy Spáleného Poříčí s vazbou na železnici atd.) Tyto nové skutečnosti bude muset zpracovatel zapracovat do nové přepravní prognózy. **Ing. Fuksa** (SŽDC O26) vyjádřil jisté pochybnosti nad proveditelností všech vlaků Os až na Jižní předměstí (např. kvůli obrátům souprav). **Ing. Študlar** v souvislosti s tématem dopravní obslužnosti přislíbil dodání podkladů ohledně plánovaných přestupních terminálů vlak – autobus a části projektu IDS v Jihočeském kraji s možnou redukcí rozsahu autobusové dopravy, která (např. relace Písek – České Budějovice, Prachovice – České Budějovice) by byla v souběhu s novou železniční nabídkou.

Ing. Sosna, Ph.D. (MD ČR O520) k tématu dodal, že i po zapracování všech skutečností nelze očekávat výrazně zvýšenou poptávku po železniční dopravě ve spádovém prostoru k Plzni na tomto rameni v příměstské dopravě ve srovnání se současným stavem.

Do studie proveditelnosti budou zapracovány nové podklady od POVEDu a JIKORDu.

Ing. Tyle (MD ČR O130) namítl, že bychom měli začít s ekonomickým hodnocením „kolik by stavba měla stát, aby byla ekonomicky efektivní“ a studii srovnával s akcí Kolín – Děčín. **Ing. Plišková** upozornila na nemožnost srovnávání těchto dvou studií kvůli jejich velké diferenci (např. nákladní doprava) a na to, že součástí studie je citlivostní analýza, která ukazuje možné výsledky při změnách ovlivňujících vstupů.

Následná diskuse se zaměřila na problematiku zvyšování rychlostí ve variantě A. **Ing. Panchartek** vznesl požadavek na vyjádření OŘ Plzeň, zda bude v úsecích, kde není uvažováno s investicí, ale pouze s opravnými pracemi, zvyšována rychlost, jak je navrženo ve variantě A. **Ing. Sekyra** (OŘ Plzeň) odpověděl, že pokud budou prováděny pouze opravy, traťová rychlost nebude nikdy zvýšena a tedy že s pojetím varianty A nelze souhlasit.

Dále byly oponovány projektové GVD využívající jízdu proti správnému směru, kdy je následně tímto nestandardním řešením vytvořen model jednokolejné trati na trati dvoukolejné, jelikož při zpoždění některého z dotčených vlaků je vysoká pravděpodobnost přenosu zpoždění na další, zpravidla protijedoucí, vlak. Ze strany zpracovatele byly vysvětleny důvody vedoucí ke komplikovanému návrhu GVD v úseku Blovice – Nezvěstice. Je pravdou, že se jedná o nezvyklé řešení, nicméně z podstaty návrhu předmětného úseku jako dvoukolejného lze využít banalizace i pro konstrukci pravidelných tras. Návrh je značně limitován ve vzájemné konstrukční poloze R11 křižováním v Horažďovicích předměstí (důvody popsány ve studii – přípojně vazby, zřejmě celistvost R11 v trase Brno – Plzeň do doby projektového stavu v úseku Nemanice I – Ševětín) a uzlem při X:30 pro Os v Nezvěsticích.

Bc. Lískovec se do pléna dotázal, zda je možné projekt posuzovat i jinak, než jen podle výsledku EH, načež mu bylo odpovězeno, že nikoli.

Za **O12** (s podporou **O26**) je požadována nástupní hrana ve Zlivi u výpravní budovy tak, jak je tomu v současném stavu. Dále v této stanici **Ing. Louženský** (SŽDC O12) navrhuje prověření



možnosti zřízení podchodu. **Zpracovatel prověří. Ing. Volavka** (OŘ Plzeň) nadnesl možnost vybudování lávky ve stanici, která by měla vést až na ulici před výpravní budovu. **Ing. Študlar** spolu s **Ing. Louženským** vyslovili pochybnosti ohledně využívání lávky cestujícími – s využitím podchodu je překonáván menší výškový rozdíl. V žst. Dívčice je podchod navrhován a dle názoru **Ing. Louženského** jsou v žst. Zliv a žst. Dívčice podobné podmínky, co se týče možnosti prosakování spodní vody. V žst. Ražice je stále požadavek na zřízení 3 nástupních hran tak, jak se uvedeno v připomínkách O12. Zpracovatel na tento požadavek reagoval tím, že technické řešení stanice bude přepracováno, jelikož pro zadavatele nebylo přijatelné řešení přístupu na nástupiště přes centrální přechod. K modelovému GVD a z nich vyplývajícimu technickému řešení žst. Blovice, Nezvěstice a Starý Plzenec bylo uvedeno, že je nutné stabilizovat polohu linky R11 natolik, aby investice do rychlých (a paralelních) spojek byla obhajitelná.

Podstatnou připomínkou za O13, prezentovanou **Ing. Trejtnarem, Ph.D.**, bylo potvrzeno zahrnutí prodloužení užitečných délek kolejí v žst. Nemanice II, kde je v plánu vybudování terminálu kombinované přepravy, jelikož v rámci této studie bude docházet k zásahům do zhlaví této stanice a následně tedy v samostatném projektu by nebylo možné toto upravit. **Ing. Študlar** zpracovatele obeznámil o konání jednání na toto téma a zpracovatele odkázal na **Ing. Hendrycha** (SŽDC), který má přesnější informace o tomto jednání. **Ing. Tyle** se optal na dopad na studii, pokud by žst. Nemanice II byla vyřata z této studie. **Ing. Plišková** odpověděla, že v současnosti na tuto otázku nedokáže odpovědět, jelikož je nutné vše vyčíslit, aby mohly být řečeny závěry. **Zpracovatel osloví Ing. Hendrycha se žádostí o zaslání bližších informací o předmětném jednání.**

Ing. Jelínek (SŽDC O14) poznamenal, že by bylo vhodné sjednotit informace o zabezpečovacím zařízení do jedné společné kapitoly a případně pro jednotlivé varianty uvést jen vzájemné odlišnosti v řešení. **Zpracovatel prověří vhodnost „přeuspořádání“ textové části.**

Následná diskuze probíhala nad připomínkami za O26 v zastoupení **Ing. Křemenem**. V žst. Dívčice potvrdil požadavek na zrušení podchodů a vysunutí nástupišť do zhlaví. **Ing. Študlar** doplnil, že JČK (JIKORD) neuvažuje s obnovením provozu pravidelné osobní dopravy z Dívčic do Netolic, přičemž pochybuje se setrváním nákladní dopravy na této trati, která je, dle jeho informací, silně ztrátová. Současně dodal, že se rovněž neuvažuje s obnovením provozu na trati z Číčenic do Týna nad Vltavou. **Ing. Trejtnar, Ph.D.** traťové rychlosti v úseku Číčenice – Vodňany a tedy i oprávněnost požadavku O26 na odpovídající zvýšení vjezdové/odjezdové rychlosti na/z 3. SK do ŽST Číčenice ve směru od Vodňan. Délka navrhovaných nástupišť v úseku České Budějovice – Strakonice a v úseku Protivín – Písek město byla dohodnuta na 120 m (ze současně navrhovaných 90 m), jelikož **Ing. Študlar** informoval o plánu nasazení 2× dvouvozová jednotka (např. RegioPanter). Toto stanovisko zároveň dodá zpracovateli i písemnou formou. V diskuzi nad možným zakončením vlaků linky R26 již v žst. Písek (ev. žst. Protivín) nebylo získáno jednotné stanovisko, jelikož **Ing. Macek** (MD O190) uvedl, že o takovém plánu nemá informace. **Ing. Študlar** doplnil, že probíhají neformální jednání JČK s MD ohledně této možnosti, budou-li provozovány vlaky Sp Písek město – České Budějovice. **Ing. Křemen** upřesnil, že se jedná především o možnost, kterou má řešená studie prověřit z hlediska provozních nákladů, distribuce přepravních proudů a smysluplnosti vedení souběžných linek R České Budějovice – Písek – Praha a Sp České Budějovice – Písek – Písek město. Již v tuto chvíli je však nutné hledat řešení akceptovatelné oběma objednateli (MD ČR a Jihočeský kraj) pro případ, kdy studie prokáže, že souběžné vedení obou linek je neefektivní a naopak doporučí upřednostnit linku Sp vlaků České



Budějovice – Písek – Písek město před linkou R26. **Ing. Študlar** doplnil, že probíhají jednání JČK s MD ohledně této možnosti, budou-li provozovány vlaky Sp Písek město – České Budějovice. **Ing. Macek** následně doplnil, aby zpracovatel případně oficiální cestou požádal MD o stanovisko objednatele dálkové dopravy. **Po dohodě O26 a JČK/JIKORDu JIKORDu a na základě probíhajících jednání mezi městem Písek a SŽDC bude do studie zahrnuto prověření, kdy a za jakých podmínek je možné vybudovat v Písku zastávku Písek-Budějovické předměstí v prostoru křížení stávající železniční tratě s ulicí Šobrova.**

Ing. Raibr (SUDOP) vysvětlil řešení kolejových obvodů a počet zaměstnanců na CDP Praha (ty byly domlouvány s *Ing. Javůrkem* z CDP Praha).

K připomínce č. 33 od O26 bylo vysvětleno, že časové ztráty z čekání cestujících jsou zahrnuty již v přepravní prognóze a tak do ekonomického hodnocení jsou již vstupem a tak i zhodnoceny.

Ing. Křemen zmínil problematiku výlukové činnosti ve variantě bez projektu, resp. Možných přínosu plynoucích z omezení vlivů výluk díky zdvoukolejnění dílčích úseků ve variantě s projektem. **Ing. Mareš** upozornil, že v případě uvažování vlivu výluk je nezbytné zahrnout i výluky a omezení provozu vzniklá během doby výstavby. Zpracovatel se tedy domnívá, že negativní dopad výluk a omezení provozu ve variantě s projektem bude převažovat nad přínosy z výluk ve variantě bez projektu. A to s ohledem na fakt, že ve variantě s projektem bude omezení provozu na začátku hodnotícího období (doba výstavby 8 let). Ve variantě bez projektu budou výluky "rozprostřeny" po celou dobu hodnotícího období (38 let). Také je nutné zohlednit hodnotu přínosu v čase v době hodnocení, kdy přínosy ve vzdálenějších horizontech mají menší hodnotu (jsou "znehodnocovány" diskontem).

Posledním tématem ohledně připomínek za O26 bylo zahrnutí vlivů na přejezdech do ekonomického hodnocení. **Ing. Plišková** vysvětlila, že skutečnost prověříme, ale výpočet vlivů na jednotlivých přejezdech se řídí platnou metodikou, kde jsou zohledněny kategorie nehod a jejich četnost. **Ing. Křemen** však upozornil, že připomínka O26 se netýkala pouze otázky nehod na přejezdech a jejich četnosti, ale především úspor ze silniční dopravy plynoucích z eliminace čekání silničních vozidel na uzavřených přejezdech (přínosy lze hledat především na přejezdech s velkým dopravním momentem, na přejezdech situovaných v obvodech železničních stanic a v intravilánu měst a obcí). V rámci studie je tak nutné vytipovat přejezdy, které mohou díky své poloze v území a dopravnímu momentu generovat přínosy v podobě výše popsaných úspor ze silniční dopravy a prověřit jejich náhradu mimoúrovňovým křížením. **Ing. Volavka** uvedl, že mají statistiku nehod na přejezdech za posledních 20 let, ale není si jistý, zda se jedná pouze o četnost nehod, nebo o úplné informace (kategorie nehody – počet usmrcených, těžce/lehce zraněných, hmotné škody). Po prověření zpracovateli zašle zjištěné informace, ev. statistiku.

Od **OR Plzeň** je vznesen požadavek na doplnění min. 1 volné dopravní koleje pro alternativní vlaky (i s ohledem na nákladní dopravu, jež by mohla na této koleji vyčkávat) hlavně v žst. Protivín a Číčenice.

Bc. Purkart vysvětlil nutnost delších nástupišť min. v úseku Plzeň – Nepomuk kvůli spojování dvouvozové a třívozové jednotky (RegioPanter) pro zachování dostatečné kapacity soupravy do výhledu. Jsou požadována min. 135 – 140 m dlouhá nástupiště ve zmiňovaném úseku. V případě úseku Nepomuk – Horažďovice předměstí toto bylo doporučeno ještě k diskusi.



Ze strany **MD** je požadováno doplnění ekonomicky efektivní varianty do studie. Zároveň je požadováno prověřit variantu provozního konceptu s křižováním v úseku Horažďovice předměstí (mimo) – Strakonice. Tento požadavek souvisí s možným budoucím rozlomením linky R11 v Českých Budějovicích, kdy především ve variantách A a B není v Českých Budějovicích dostatečný čas pro obrat soupravy a zároveň v Plzni se prodlužují přestupní doby. Navrhované křižování v žst. Horažďovice předměstí nepřináší cestujícím z trati 185 žádnou úsporu času a objednatel dálkové dopravy nadále hodnotí tuto variantu jako nejméně vhodnou. Zpracovatel opět upozornil, že přesunem křižování do žst. Strakonice může dojít k potřebě rozlomení ramene linky R11 v Českých Budějovicích a současně k prodloužení některých přestupních dob. Zpracovatel opět upozornil na důsledky posunu v křižování např. do Strakonice (v případě návrhu křižování opět v Katovicích kolidují v konstrukci tras R a Os v úseku Plzeň-Koterov – Plzeň hl. n., kde vlivem projektových jízdních dob křižují Os a zároveň by bylo nutné Os předjíždět R, pokud nemají být znehodnoceny úspory v jízdních dobách R), kdy je buď znatelně prodlužován obrátový pobyt R11 v Českých Budějovicích, či přestupní doby v rámci uzlu S:00 tamtéž, zároveň model s křižováním R ve Strakonici vykazuje obdobný stav v přípojných vazbách jako model s křižováním R v Horažďovicích předměstí (někde zlepšení, jinde zhoršení či ztráta přípojných vazby/rozsáhlejší změna provozního konceptu v navazujících tratích). **Alternativa modelového GVD s křižováním R ve Strakonici bude doložena (na jednání již vzorový fragment prezentován k ukázce výše uvedeného).**

Závěry a shrnutí:

- Budou hledána i jiná řešení přístupů na nástupiště (nesouhlas zadavatele s centrálními přechody).
- Byly uvedeny nové informace a nové podklady – objednavatelé zašlou aktualizovaná stanoviska.
- Zpracovatel osloví Ing. Hendrycha s žádostí o zaslání bližších informací o jednání, které se týkalo terminálu Nemanice II.
- Předchozí 3 body budou prověřeny a následně dle nich upravena SP.

S ohledem na rozsah projednání účastníci konstatují, že byla objednatelem provedena kontrola s plněním dosavadní části díla a na konferenčním projednání byly diskutovány dosavadní části díla.

