

Naše zn.: 22801/2017-SZDC-GR-O26

Vyřizuje: Ing. Jan Křemen

Telefon: 972 235 674

Mobil: 601 326 710

E-mail: Kremen@szdc.cz

Datum: 22. 5. 2017

Schvalovací protokol

Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň

1. Základní identifikační údaje

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Dlážděná 7/1003, 110 00 Praha 1

zastoupená Stavební správou západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 PRAHA 9

Zhotovitel: **Sdružení SUDOP+MP STUDIE: ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ**

Vedoucí sdružení:

SUDOP PRAHA, a. s., středisko 205 – koncepce dopravy
Olšanská 1a, 130 80 PRAHA 3

Člen sdružení:

METROPROJEKT Praha, a. s.
I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 PRAHA 2

Vedoucí projektu: Ing. Andrea Plišková

Studie proveditelnosti (SP) byla zadána v roce 2014, samotné práce na studii byly zahájeny po podpisu Smlouvy o dílo (SoD) v 05/2014. Dodatky č. 1, č. 2 a č. 3 došlo k úpravám termínu odevzdání SP na 05/2016.

S ohledem na nepříznivé výsledky studie v 05/2016 a ve snaze najít a prověřit jak další možné přínosy projektových variant, tak snížit jejich investiční náročnost byla v 08/2016 byla podepsána nová SoD na doplnění podkladové SP. Původní studie proveditelnosti tak byla na základě této SoD rozšířena o nové varianty, byly aktualizovány vstupní podklady, včetně provozního konceptu a přepravní prognózy plynoucí z nově dopracovaných variant a z doplňujících požadavků objednavatelů a organizátorů dopravy, byl proveden přepočet investičních nákladů podle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ (MOPIN) a zpracováno nové ekonomické hodnocení metodou analýzy nákladů a přínosů (CBA) dle *Metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest*, tzv. „přechodná“ metodika.

Finální termín odevzdání dopracované SP byl stanoven na 11/2016. Připomínkové řízení se uskutečnilo na přelomu října a listopadu 2016 a k 30. 11. 2016 byla po zapracování připomínek odevzdána finální verze dokumentace, která byla následně rozeslána všem hodnotitelům k výběru a doporučení varianty a poté předložena k projednání na Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD).

2. Účel a cíle projektu

Účelem studie proveditelnosti bylo prověřit možné varianty modernizace tratě České Budějovice – Plzeň z pohledu technického, dopravně-technologického, přepravního, ekologického a ekonomického a s důrazem na naplnění dále uvedených cílů projektu.

Vzhledem k významným přepravním vazbám města Písku na řešenou trať je ve studii sledována také možnost rekonstrukce odbočné trati do Písku, včetně elektrizace úseku Písek – Písek město. S ohledem na důležité přepravní vazby na zaústěné tratě je účelem studie také prověření případných úprav provozního konceptu na odbočných tratích s cílem zajistit efektivní a účelné přípojně vazby na hlavní trať.

Cílem projektu bylo navrhnout ekonomicky efektivní soubor staveb tak, aby bylo možné posílit roli železnice jako rychlé páteřní dálkové i regionální dopravy a odstranit zásadní nedostatky týkající se především kapacity dráhy, celkového technického stavu tratě, cestovních dob a potřeby jejich zkracování a velmi omezené možnosti efektivního propojení a provázání jednotlivých druhů dopravy. Základními cíli navrhovaných stavebně technických opatření jsou:

- zkapacitnění tratě pro regionální dopravu, především v příměstské oblasti Plzně a Českých Budějovic;
- zvýšení konkurenceschopnosti dálkových železničních spojení (Brno/Wien –) České Budějovice – Strakonice – Plzeň (– Cheb);
- zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy;
- zlepšení technického stavu a parametrů tratě;
- zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících.

Prostředkem k naplnění výše uvedených cílů je modernizace trati, vč. případné elektrizace úseku Písek – Písek město, při respektování normových požadavků.

3. Navržené varianty

Ve finálním odevzdání studie je pro úsek České Budějovice – Plzeň sledováno celkem šest projektových variant, které se liší především uvažovaným rozsahem zdvoukolejnění v úseku Nepomuk – Plzeň a s ním souvisejícími variantami provozního konceptu. Rozsah zdvoukolejnění současně ovlivňuje stabilitu GVD i možnost zajištění efektivních návazností mezi jednotlivými druhy dopravy.

Součástí studie proveditelnosti bylo také prověření modernizace a elektrizace úseku Písek – Písek město, včetně rekonstrukce železničních stanic Putim, Písek a Písek město.

Navržené technické řešení mělo rovněž za cíl umožnit také průvoz vlaků délky až 740 m.

Jako srovnávací varianta pro výpočet ekonomického hodnocení byla sestavena varianta bez projektu.

Varianta „bez projektu“

Na dotčené infrastruktuře nebudou v hodnotícím období provedeny žádné investiční akce mimo investic, které nebude možno zabezpečit formou oprav a údržby. Varianta zachovává stávající rozsah zdvoukolejnění trati i maximální rychlost 100 km/h.

Za výchozí stav varianty „bez projektu“ je považována infrastruktura po realizaci následujících staveb:

- „GSM-R Plzeň – České Budějovice“
- „Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice“
- „Rekonstrukce žst. Horažďovice předměstí“
- „Zřízení zastávky Písek centrum“

Varianta slouží pro účely srovnání v ekonomickém hodnocení a modeluje vývoj řešených traťových úseků v případě, že nedojde k navrhované investici.

Projektové varianty

Ve všech projektových variantách je v úseku České Budějovice – Plzeň navržena komplexní rekonstrukce železničních stanic a zastávek, mezistaničních úseků, trakčního vedení, energetických zařízení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení (včetně ETCS). Současně je zvýšena traťová rychlost až na 160 km/h a díky instalaci ETCS je zaveden také rychlostní profil pro nedostatek převýšení do 150 mm (samotný rychlostní profil je pro všechny projektové varianty stejný). Trať zůstává v maximální možné míře na stávajícím tělese dráhy, vyjma směrových úprav v některých stanicích a vyjma potřebného rozšíření tělesa dráhy v případě dostavby druhé koleje v řešených úsecích dle jednotlivých projektových variant.

A(mod)

- zachován stávající rozsah zdvoukolejnění trati

Ap(mod)

- řešení předchozí varianty *A(mod)* je rozšířeno o úsek Protivín/Ražice – Putim – Písek – Písek město, traťové úseky mezi Protivínem, Ražicemi a Pískem jsou ponechány v režimu běžné údržby a oprav při zachování stávající traťové rychlosti, jsou však vybaveny novým zabezpečovacím a sdělovacím zařízením; v úseku Písek – Písek město je navržena kompletní rekonstrukce a elektrizace střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz
- železniční stanice Putim, Písek a Písek město jsou rekonstruovány a vybaveny nástupišti s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad TK a mimoúrovňovým bezbariérovým přístupem, je navržena rekonstrukce zastávka Heřmaň

Bp

- řešení úseků České Budějovice – Nepomuk a (Ražice –) Protivín – Písek město je shodné s variantou *Ap(mod)*, nejzatíženější úsek Nepomuk – Plzeň-Kotěrov je v této variantě navržen jako dvoukolejný

Dp

- technické řešení vychází z varianty *Bp*, rozsah zdvoukolejnění je však omezen na úsek Blovice – Plzeň-Kotěrov, mezi stanicemi Nepomuk – Blovice je navržena pouze dvoukolejná vložka v úseku odb. Srby – odb. Ždírec u Plzně

Ep

- technické řešení vychází z varianty *Bp*, rozsah zdvoukolejnění je omezen na úsek Blovice – Plzeň-Kotěrov

Fp

- technické řešení vychází z varianty *Bp*, rozsah zdvoukolejnění je omezen na úsek Blovice – Starý Plzenec

4. Zhodnocení variant, investiční náklady a závěry ekonomického hodnocení

V rámci posouzení ekonomické efektivity jednotlivých projektových variant byla porovnána varianta bez projektu s výše uvedenými projektovými variantami po dobu hodnotícího období, tj. v letech 2019 – 2048. Analýza je sestavena pro fázi výstavby a fázi provozu v délce trvání celkem 30 let (2019 – 2048). Realizace projektu je ve všech variantách předpokládána v letech 2019 – 2026.

Zhodnocení a rekapitulace výsledků jednotlivých projektových variant z pohledu naplnění cílů projektu, výsledků ekonomického hodnocení a finanční a ekonomické analýzy jsou uvedeny v následující tabulce (zeleně je podbarvena schválená varianta). Bližší popis jednotlivých projektových variant je uveden v posuzovacím protokolu, který je přílohou tohoto schvalovacího protokolu.

Varianta	bez projektu	A(mod)	Ap(mod)	Bp	Dp	Ep	Fp
Cíle projektu							
Zkapacitnění tratě, umožnění dopravního modelu požadovaného Jihočeským a Plzeňským krajem a MD ČR	NE	NE	pouze v Jihočeském kraji	ANO	ANO	částečně	NE
Navýšení podílu zdvoukolejnění	NE	NE	NE	ANO	ANO	ANO	částečně
Elektrizace úsek Písek – Písek město	NE	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zajištění špičkového intervalu regionálních vlaků 30 minut v úseku Plzeň – Nepomuk	NE	NE	NE	ANO	ANO	částečně (pouze do Blovic)	částečně (pouze do Blovic)
Možnost propojení vozebního ramene vlaků Os přes uzel Plzeň, Os Nepomuk – Plzeň – Nýřany – Stod/Heřmanova Huť	NE	NE	NE	ANO	ANO	ANO	NE
Zajištění špičkového intervalu 60 min. u „rychlých“ vlaků (proklad R/Sp) v úseku Plzeň – Horažďovice předměstí)	NE	omezeně (1 pár)	omezeně (1 pár)	ANO	ANO	ANO	omezeně (1 pár)
Umožnění nového přímého spojení z centrální části Plzně do Českých Budějovic a Strakonice	NE	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zvýšení konkurenceschopnosti dálkových železničních spojení	NE	omezeně	částečně	ANO	ANO	částečně	omezeně
Zkrácení cestovních dob	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zefektivnění obsluhy území veřejnou dopravou díky větší provázanosti jednotlivých druhů dopravy	NE	NE	pouze v Jihočeském kraji	ANO	ANO	ANO	omezeně
Zvýšení stability JŘ	NE	NE	NE	ANO	ANO	částečně	omezeně
Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících.	omezeně	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Modernizace železničních stanic a zastávek, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	omezeně	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zabezpečovací zařízení 3. kategorie	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zavedení DOZ	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Vybudování ETCS	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zlepšení technického stavu a parametrů tratě.	-	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Soulad s technickými specifikacemi interoperability	-	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
• TSI INF a TSI PRM	-	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
• TSI ENE	-	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
• TSI CCS	-	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO

Varianta	bez projektu	A(mod)	Ap(mod)	Bp	Dp	Ep	Fp
Zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní dopravy	NE	částečně	částečně	ANO	ANO	ANO	částečně
Přechodnost D4, průjezdný průřez UIC-GC	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zvýšení kapacity trati pro nákladní dopravu a zlepšení plynulosti provozu nákladních vlaků	NE	NE	NE	ANO	ANO	ANO	částečně
Ekonomické hodnocení							
CIN v CÚ 2016 [mld. Kč] s rezervou	–	–	–	–	–	–	–
CIN v CÚ 2016 [mld. Kč] bez rezervy	–	–	–	–	–	–	–
FRR [%]	–	-6,96	-5,50	-7,71	-7,24	-7,02	-6,64
FNPV [mil. Kč]	–	-5 889,4	-6 247,0	-8 254,8	-7 845,2	-7 631,3	-7 246,7
ERR [%]	–	5,02	5,63	5,15	5,37	5,22	4,99
ENPV [mil. Kč]	–	20,1	675,7	196,6	470,8	273,0	-7,3
BCR	–	1,002	1,052	1,014	1,033	1,019	0,999

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že z projektových variant **splňují všechny cíle projektu a současně mají dostatečné hodnoty ekonomického hodnocení pouze varianty Bp a Dp**, které byly doporučeny k dalšímu sledování a k posouzení CK MD.

Varianty **A(mod)**, **Ap(mod)** a **Ep** jsou sice ekonomicky efektivní, ale **neplní všechny cíle projektu**.

5. Projednání

Studie byla během zpracování projednávána s jednotlivými hodnotiteli – Ministerstvem dopravy (MD), Jihočeským krajem a Plzeňským krajem, organizátory a koordinátory dopravy v obou krajích, společnostmi JIKORD, s. r. o. a POVED, s. r. o., a s odbornými složkami SŽDC, s. o., kteří k ní zaslali svá stanoviska zohledněná v konečném odevzdání studie k 30. 11. 2016.

Dokončená studie proveditelnosti byla předložena ministerstvu dopravy k projednání na CK MD, které se uskutečnilo dne 11. 4. 2017. Na základě závěrů tohoto projednání vydalo MD dopis č. j. 57/2015-910-IZD/9 ze dne 3. 5. 2017, v jehož závěru se uvádí:

V souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012 se dne 11. 4. 2017 uskutečnilo zasedání Centrální komise MD, která k předmětné studii proveditelnosti přijala následující závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že:

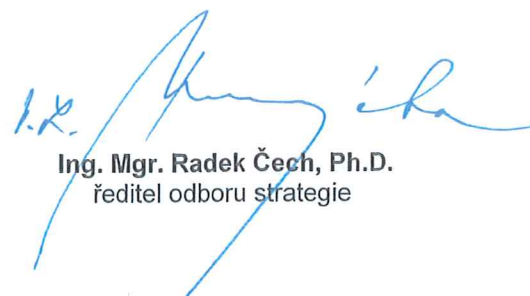
1. Schvaluje studii proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“
2. Ke sledování v dalších stupních přípravy schvaluje variantu Bp s tím, že bude-li akce v projektových fázích ekonomicky neefektivní, SŽDC, s. o., navrhne řešení.

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

6. Závěr

Na základě závěrečného projednání studie proveditelnosti na Centrální komisi MD a vydání jejího stanoviska
schvalují Studii proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň

V Praze dne 22. 5. 2017



Ing. Mgr. Radek Čech, Ph.D.
ředitel odboru strategie

Přílohy:

Studie proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“
Posuzovací protokol č. j. 11911/2017-SŽDC-GR-O26 ze dne 6. 3. 2017

Dopis MD č. j. 57/2015-910-IZD/9 ze dne 3. 5. 2017