

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP Modernizace trati České Budějovice – Plzeň Projednání provozních konceptů
DATUM	22. květen 2015, 9:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, zas. m. 101a
ÚČASTNÍCI	Viz prezenční listina
ZAZNAMENAL	Mareš
PŘÍLOHY	Návrhy GVD

Náplní jednání byla diskuze nad zpracovatelem navrženými provozními koncepty a stanovení dále sledovaných provozních konceptů (primárně místa křižování vlaků linky R11) v jednotlivých projektových variantách.

V úvodu jednání se zástupci všech tří objednatelů dopravy na řešené trati vyjádřili, které místo křižování linky R11 preferují, a které naopak odmítají. Diskuze probíhala především nad variantami B a C, resp. Bp a Cp, které obsahují zdvoukolejnění úseku Nepomuk – Plzeň-Koterov. V případě variant AMOD a ApmOD, které zachovávají stávající rozsah zdvoukolejnění, je v podstatě nezbytné přesunout křižování linky R11 do Horažďovic předměstí.

- Pro **MD**, jakožto objednatele dálkové dopravy, je v případě linky R11 důležité provázání s přípojnými regionálními spoji, objednávanými jednotlivými kraji. Samotné místo křižování je proto podřízeno dohodě s krajskými objednateli.
- **POVED** preferuje ponechat křižování v Katovicích, i přesto že zde vlaky zastavují pouze z dopravních důvodů, a za nepřijatelné považuje přesunutí křižování do Strakonice.
- **JKORD** naopak preferuje přesunout křižování do Strakonice a za nepřijatelné považuje ponechání křižování v Katovicích.

Jako kompromisní řešení bylo zpracovatelem navrženo přesunutí křižování linky R11 do Horažďovic předměstí. Tento návrh je pro **POVED** přijatelný, pakliže bude v Nepomuku zajištěn přípoj v/ze směru Blatná a pakliže bude zajištěn stabilní uzel v Nezvěsticích. Pro **JKORD** je tento návrh také přijatelný a vyvolané změny v regionální dopravě je schopen vyřešit.

Ze všeobecné diskuze dále vyplynuly následující informace ze strany **POVEDu**:

- dlouhodobě je v regionální dopravě sledován průjezd Plzně. Ve studii by proto mělo být počítáno alespoň s protažením Os do žst. Plzeň-Jižní předměstí;
- v Nepomuku je na Blatnou preferována oboustranná vazba před směrovou – vlaky do/z Blatné musí navazovat na dálkovou dopravu z důvodu nutnosti zajištění rychlého spojení Plzeň – Blatná. Z tohoto důvodu je zároveň pro **POVED** klíčová změna zastávky a nákladiště Kotouň na dopravu umožňující křižování vlaků včetně vložení samovratných výhybek;




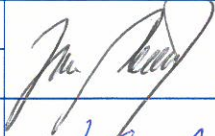
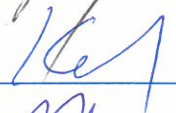


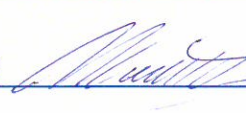

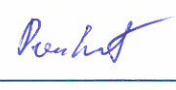

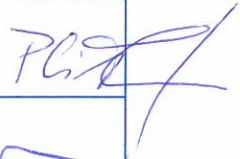

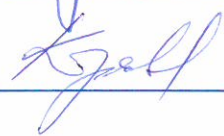
- v případě ponechání stávajícího rozsahu zdvoukolejnění u Plzně zůstane objednáván pouze 1 pár Sp Plzeň – Horažďovice předm. Při zdvoukolejnění úseku Nepomuk – Plzeň-Koterov budou objednány 4 páry zmíněných Sp;
- **POVED** dále považuje za klíčové pokračovat v přípravě takových variant, které budou znamenat zdvoukolejnění trati Plzeň – Nepomuk zcela a hledat taková řešení, která prokážou potřebnou ekonomickou efektivitu tohoto kroku. POVED již vzhledem k současným podmínkám provozu na trati (stabilita GVD, kapacita trati) nemůže upřednostnit varianty, které by znamenaly pouze zdvoukolejnění dílčí;
- zpracovateli bude ze strany **POVEDu** poskytnuto oficiální vyjádření o rozsahu a provádění dopravy (rozdíly mezi bezprojektovým a projektovým stavem).
- **JKORD** přislíbil zpracovateli dodat oficiální vyjádření v rámci redukce autobusových spojů při realizaci přímého železničního spojení mezi Pískem a ČB.

Závěr:

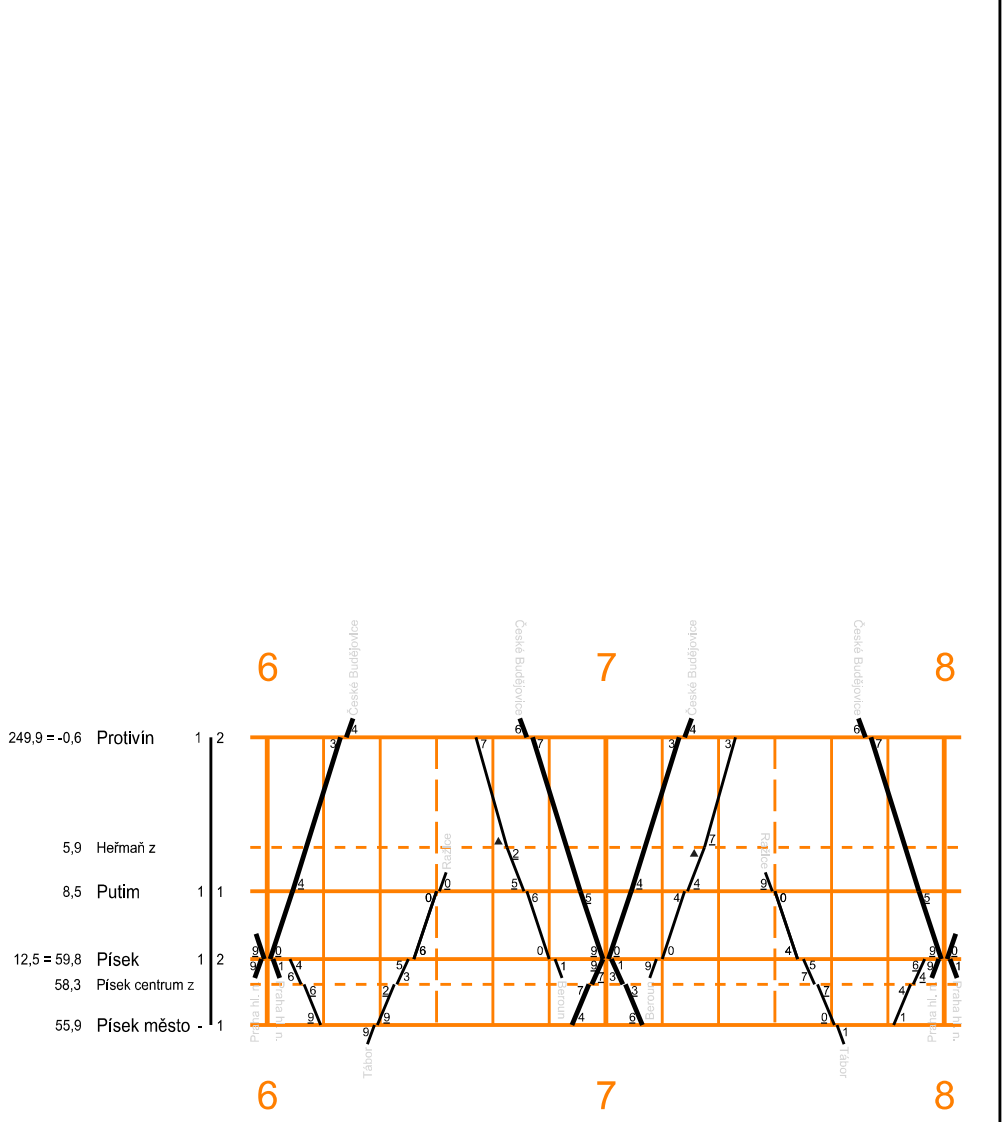
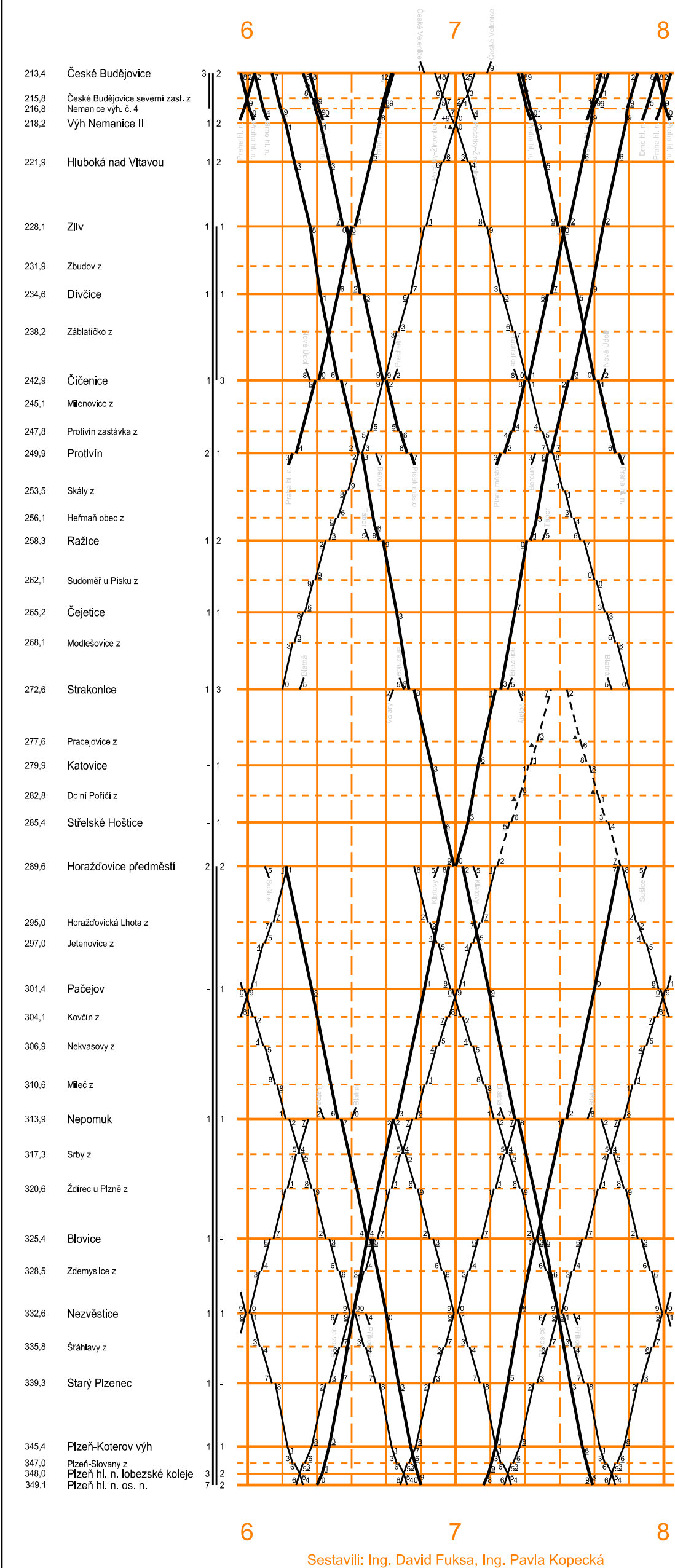
Ve všech variantách bude provozní koncept založen na křížování vlaků linky R11 v žst. Horažďovice předměstí.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP Modernizace trati České Budějovice – Plzeň
DATUM	22. května 2015
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, zas. m. 101a

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
David FUKSA	SŽDC GŘ 026	725 919 570 fuksa@szdc.cz	
Jan Křemen	SŽDC GŘ 026	602 162 740 kremen@szdc.cz	
ALENA KASPAROVÁ	SŽDC GŘ 07	725 919 637 kasparova@szdc.cz	
Irwin Studlar	JKORD	612 337 457 studlar@jkord.cz	
Jiří Kuřsa	keu ČB ODSV	725 958 347 kursa@keu.vlc.cz	
VÁCLAV TRACEK	PD 0790	225 751 340 vacek@pd.cz	
MARCELA BENEDIKTOVÁ	POVED	733 698 607 benediktova@poved.cz	
PAVEL PURKART	POVED	720 190 981 purkart@poved.cz	
MATEJ MAREŠ	SUDOP Praha	267 044 174 matej.mares@sudop.cz	
ANDREA PLISKOVA	SUDOP PRAHA	267 094 548 andrea.pliskova@sudop.cz	
PAVEL ZDÁNKOVIC	-II-	267 094 181 pavel.zdankovic@sudop.cz	
PAVLA KOPECKÁ	SUDOP PRAHA	267 094 159 pavla.kopecka@sudop.cz	

Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice - Plzeň



Model GVD s křižováním R11 v ŽST Horažďovice předměstí

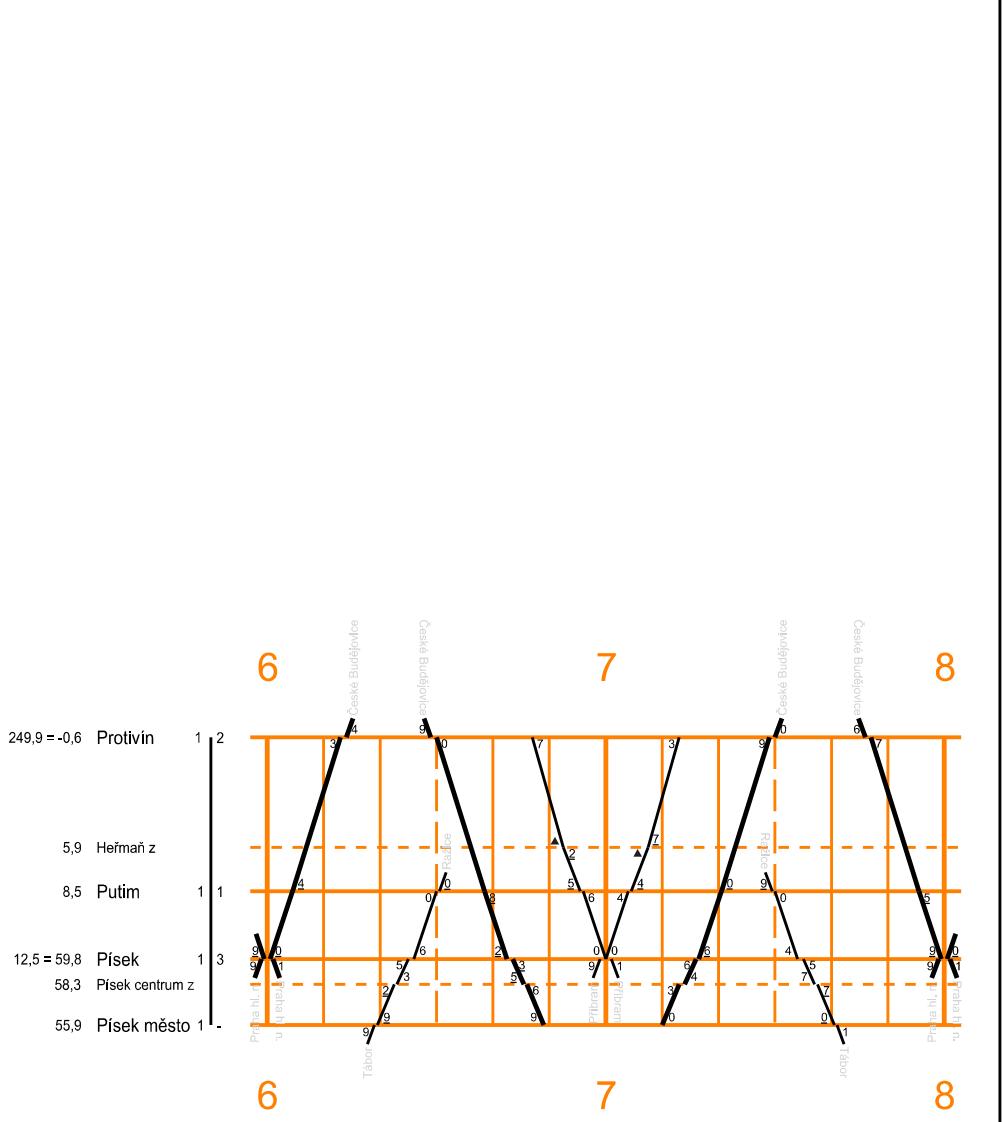
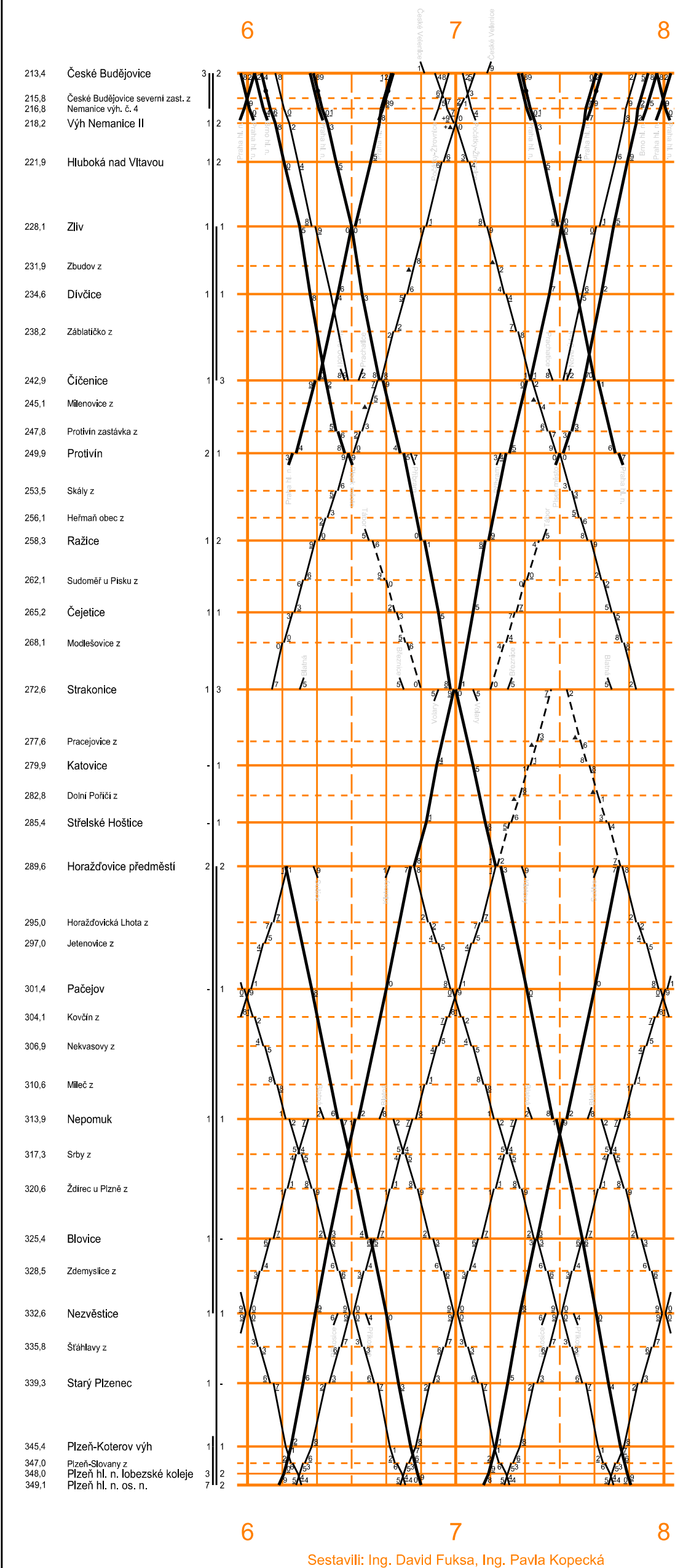
Výhody:

- zachovává téměř všechny přípojné vazby R11 na území JHČ:
- Čičenice, k Os na trati č. 197 s křižováním v Bavorově;
- Protivín, k Os stávající konstrukční polohy s křižováním v Čížové (přestupní doba prodloužena na cca 5 minut ze stávajících 2 - 2,5 minut);
- Ražice, zachováván přípoj k Os ve směru Tábor s přestupní dobou 4,5 minuty;
- R11 dosahuje bezpečné obrátové doby v Plzni (primární požadavek MD);
- R11 v CB dosahuje krátké obrátové doby (varianta Bp 16 minut, vlivem úprav rychlostí při snížení IN zřejmě bude na úrovni 12 minut - krajně přijatelné);
- v CB však zřejmě střednědobá vazba na trasu R11 směr Brno (křižování R11 v Jindřichově Hradci) - bez rozdělení linky (do doby dřívějšího příjezdu R11 od Brna do CB vlivem přeložky v úseku Nemanice I - Sevětín a následně se zajištěným obratem R11 v CB od Brna);
- v CB kratší přestupní doby z R11 při uzlu v S:00, optimální délka úvratového pobytu R11 do doby rozdělení této linky v CB;
- v Horažďovicích předměstí jsou zajištěny kompletní přestupní vazby mezi R11 a Os ve směru Klatovy, přičemž Os v Klatovech konstruovány na výhledový uzel v X:30 (křižující Nemilkově);
- v přibližném prokladu (rozumném časovém odstupu tras) k R11 a Os CB - Strakonice lze konstruovat Sp CB - Písek město;
- Sp CB - Písek město konstruovány se základní omezující podmínkou v minimální potřebě náležitostí (2 bez zálohy) s obratem vždy při X:30 vyhovujícím v Písku městě, velmi krátkým v ČB, (konstrukce Sp s potřebou 2 náležitostí v 60minutovém špičkovém intervalu bezprostředně závisí na zdvoukolejnění dalších úseků, což je aktuálně v rozporu s výsledky ekonomického hodnocení).

Nevýhody:

- v případě existence R26 využívajících plně projektových parametrů varianty Bp úseku Čičenice - Písek nepřipoj v relaci CB - Prachovice k Os na trati č. 197;
- přípoje mezi R11 a Os ve směru Prachovice zajištěny pouze v období špiček k posilovým Os, pokud bude zachován cca stávající rozsah objednávky Os na trati č. 197;
- velmi široký uzel L:00 ve Strakonici s velmi dlouhými přestupními dobami jak od Blatné (přípoje ve směru CB - Blatná lze řešit úpravou provozního konceptu v trati č. 203), tak od Vimperka ve směru CB;
- šíře uzlu Strakonice negativní vůči návaznosti autobusových spojů;
- konstrukční poloha Os na trati č. 198 s křižováním ve Čkyni s následně zřejmě nutným opatřením v cestovní době Os mezi Čkyní a Lenorou, nemá-li být výrazně prodloužena cestovní doba Os v důsledku přeložení křižování do Kubovy Hutě;
- na území PLK nepřipoj R11 v Nepomuku k Os ve směru Blatná v relaci Blatná - Plzeň (lze řešit úpravou provozního konceptu na trati č. 191);
- horší stabilita provozního konceptu v důsledku předjíždění a křižování R11 s Os v Nezvěsticích.

Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice - Plzeň



Model GVD s křižováním R11 v ŽST Strakonice

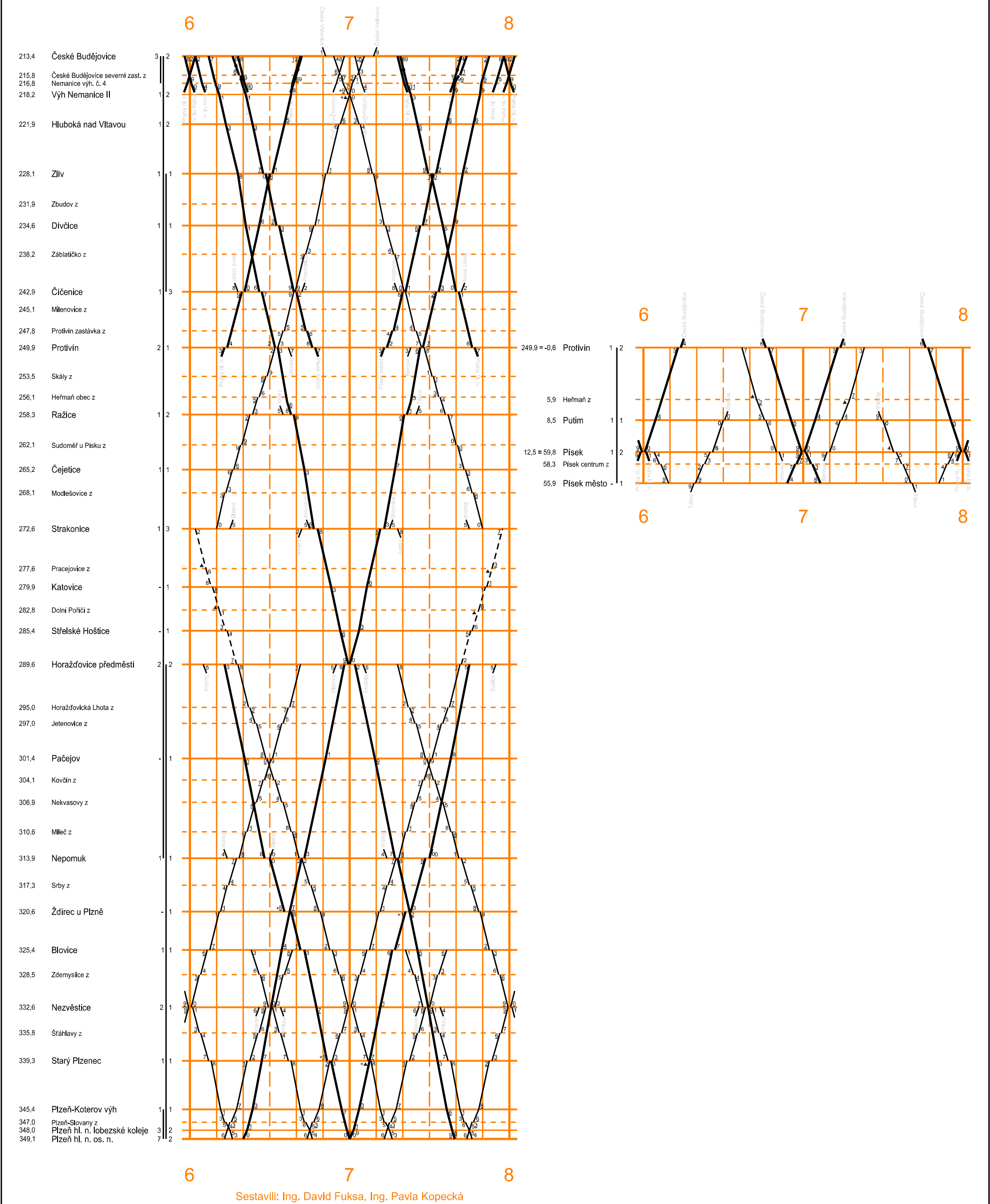
Výhody:

- R11 křižující při L:00 ve Strakonici výrazně lepší přípojně možnosti v tomto uzlu nejen vůči autobusové dopravě, ale i především k Os v trati č. 198 (lze výhledově prověřit krátký obrát Os ve Strakonici a s křižováním ve Vimperku, toho však zřejmě nebude možné dosáhnout bez nového vozidlového parku a odpovídajících opatření na infrastruktuře);
- R11 dosahuje obrátové doby v Plzni v délce cca 18 minut (primární požadavek MD, do doby rozdělení R11 na mezi přijatelnosti);
- R11 v CB dosahuje stabilní obrátové doby;
- Sp ČB - Písek město mohou být konstruovány se základní omezující podmínkou v minimální potřebě náležitosti (2 bez zálohy), s obrátem vždy při X:30 vyhovujícím v Písku městě, velmi krátkým v CB (avšak při navýšení podílu dvoukolejnosti) nebo může být konstruován v posunuté konstrukční poloze k X:00 v ČB i Písku v 2h intervalu, prokladem k R26 (samostatně ve špičkovém hodinovém intervalu však pouze s posunem konstrukční polohy Os ČB - Strakonice a opět zvýšením podílu dvoukolejnosti, což je v rozporu s aktuálními výsledky ekonomického hodnocení);
- dosažení kompletních přestupních vazeb k R11 v Nepomuku od Blatné;
- stabilnější provozní koncept bez potřeby předjíždění Os vlaky R před Plzní.

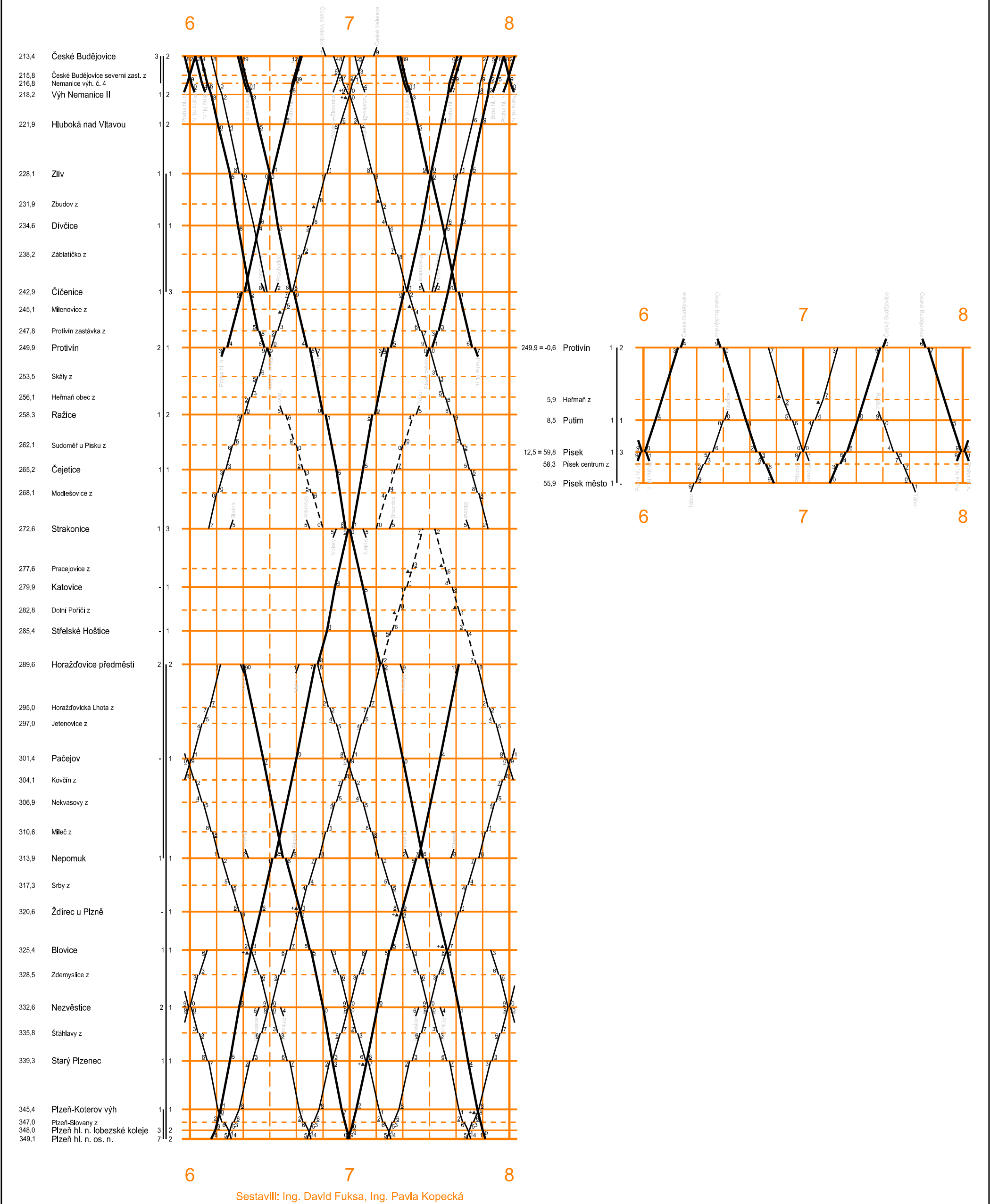
Nevýhody:

- v Čičenicích ztráta přípojně vazby ve směru ČB - Prachatice mezi R11 a Os, a to i v případě zachovaného provozního konceptu v trati č. 197 s křižováním v Bavorově, zároveň by při zachování tohoto konceptu byla výrazně prodloužena přestupní doba mezi Os a R11 ve směru Prachatice - Plzeň;
- přípojná vazba Os v trati č. 197 ku ČB buď zajištěna dalšími spoji v trati č. 190 nebo přímou vzbou Os do ČB (k přímé vzbě Os do ČB nutný posun Os na křižování ve Strunkovicích nad Blatnou a následně ve Volarech, v případě křižování v Bavorově konflikt trasy mezi ČB a Čičenicemi s R11);
- v Protivíně nelze udržet přípoj mezi R11 a Os ve směru Beroun, v modelovém GVD navržen posun v konstrukční poloze Os na křižování v Písku a zřejmě rozpojením vozebního ramene v Březnici (nedořešeno ve vztahu k celému provoznímu konceptu trati č. 200 s R26) nebo lze Os vázat na jiné vlaky ve směru ČB, např. zakreslený Sp ČB - Písek město;
- v případě existence R26 využívajících původních projektových parametrů úseku Čičenice - Písek nepřipojí v relaci ČB - Prachatice k Os na trati č. 197;
- v případě nezměněného provozního konceptu v trati č. 201 výrazně prodloužena přestupní doba v Ražicích, nemá-li být výrazně prodloužena cestovní doba a ohrožen přepravní potenciál v přestupních vazbách ŽST Ražice, lze předpokládat nutnost prodloužení Os od Tábora do Strakonice (bez navýšení počtu náležitostí);
- obrátová doba R11 v ČB stabilní, avšak vůči přestupním dobám v uzlu ČB při S:00 nadbytečná, do doby rozdělení R11 prodloužena úvratí nad rámec přepravní a dopravně-technologické potřeby;
- v Horažďovicích předměstí jsou zajištěny přestupní vazby mezi R11 a Os ve směru Klatovy (s dlouhou přestupní dobou v relaci Sušice - Plzeň), avšak v případě celistvého základního 120minutového konceptu Os v Klatovech konstruovány mimo výhledový uzel v X:30;
- v případě potřeby udržení celistvého vozebního ramene Os s uzlem v X:30 v Klatovech (obráť v Horažďovicích předměstí úzce při L:00) by došlo ke ztrátě přípoje mezi R11 a Os ve směru ČB - Sušice;
- provozní koncept vykazuje náchylnost k určité míře "svazkovitosti" Sp ČB - Písek město, prodloužených Os směru Prachatice a R11.

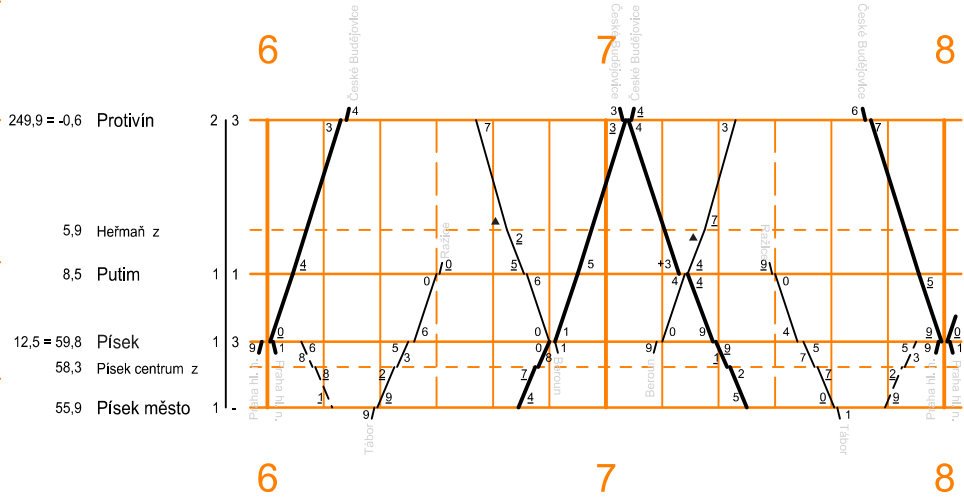
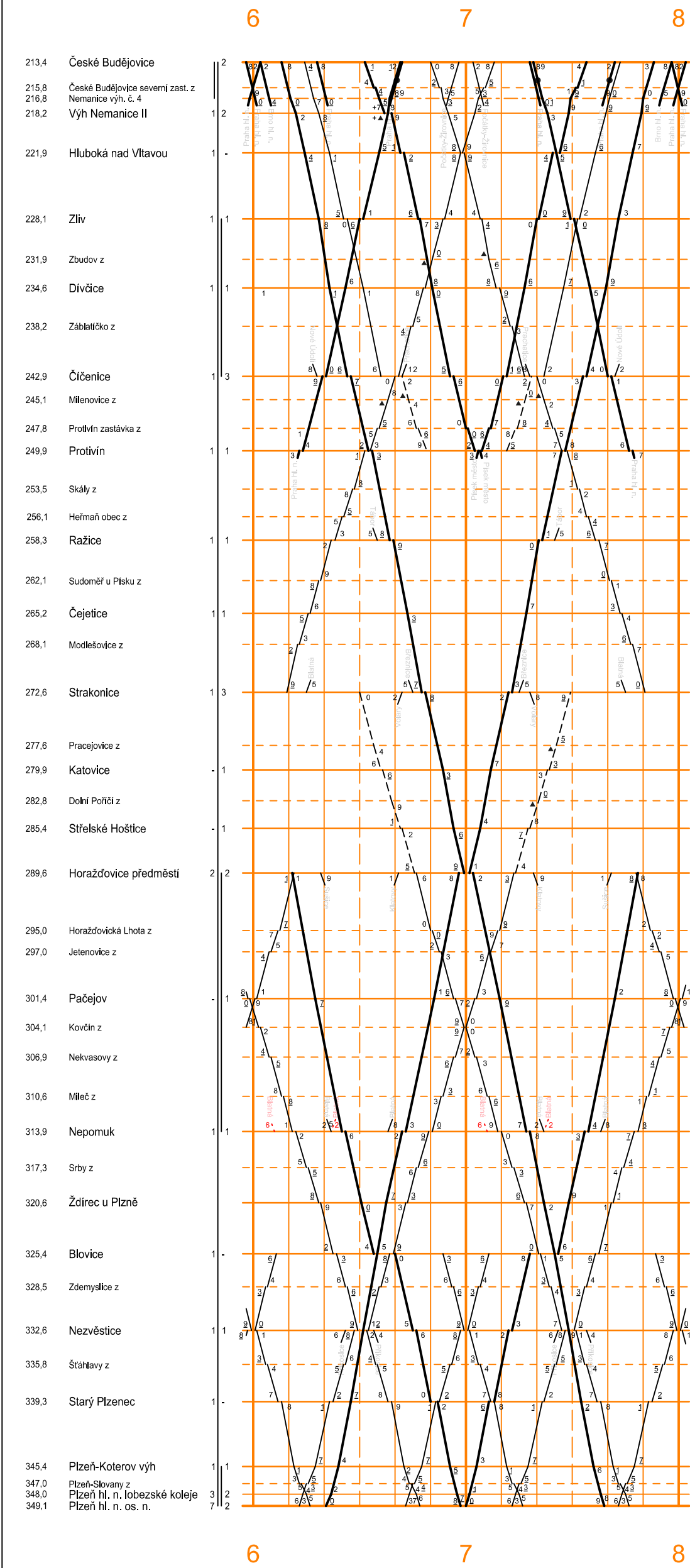
Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice - Plzeň



Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice - Plzeň



Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice - Plzeň



Model GVD s křížováním R11 v ŽST Horažďovice předměstí

Výhody:

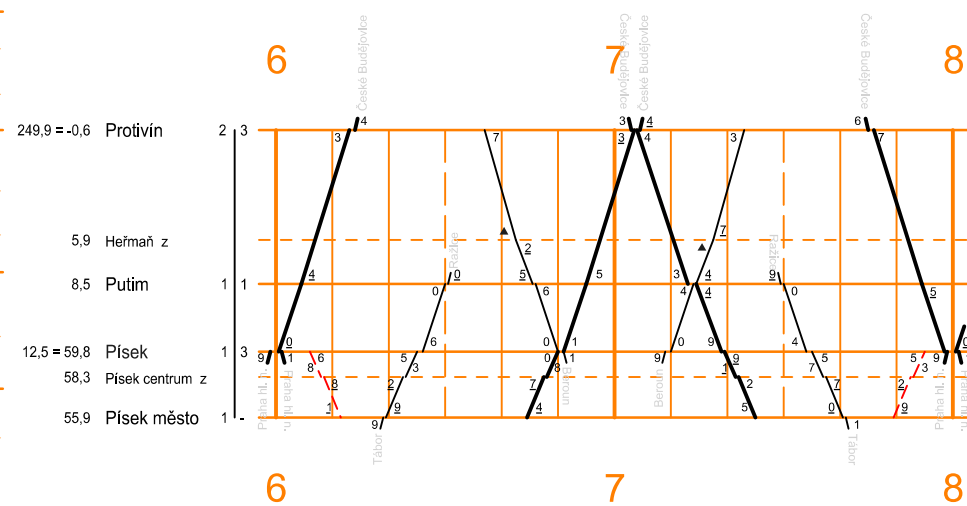
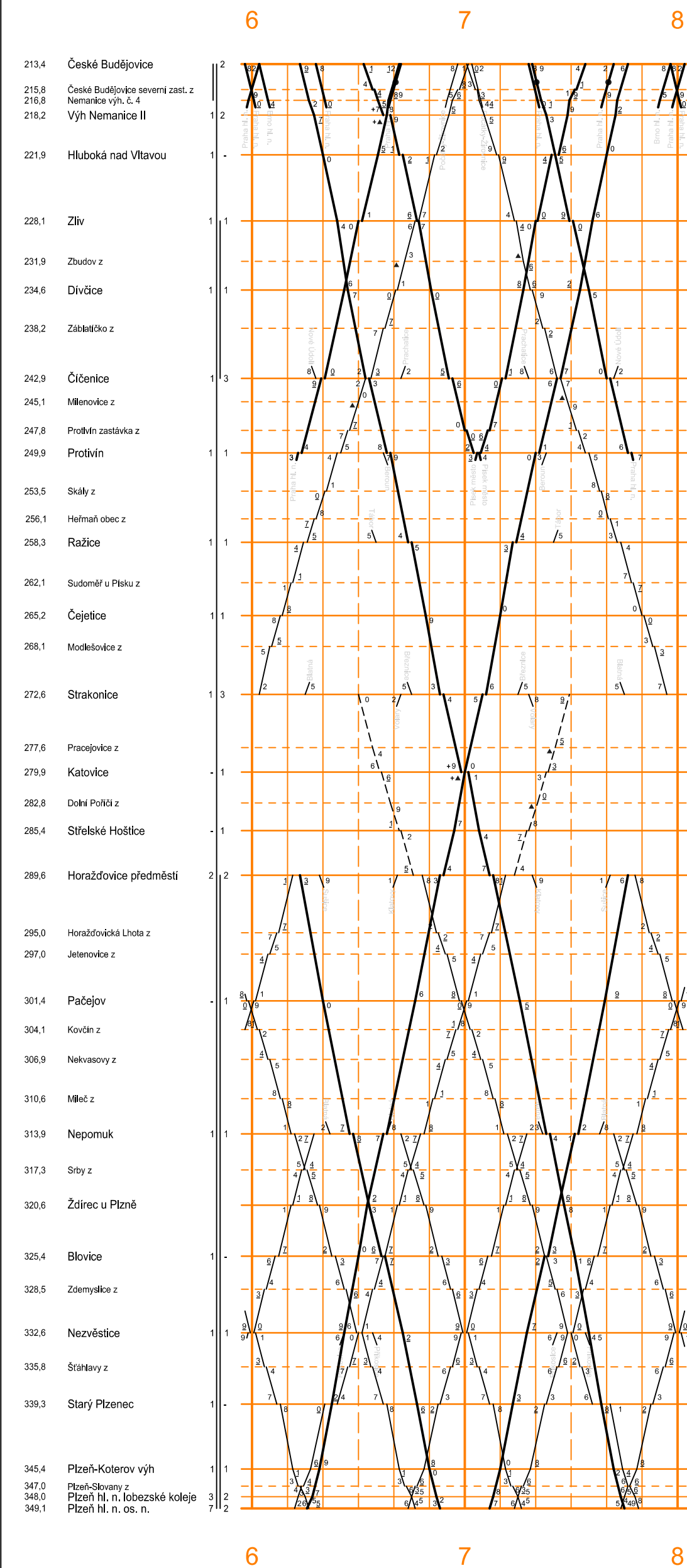
- zachování přípojných vazeb linky R11 na území JČK
- vlaky linky R11 dosahují v ČB krátké obrátové doby (15 min), v Plzni bezpečné obrazové doby (40 min)
- v ČB zachována vazba na pokračování trasy R11 na Brno
- v ČB kratší přestupní doby při uzlu SS:00; optimální doba úvratového pobytu R11
- prodlouženy přestupní doby ve směru na Klatovy (možnost přesunu křížování na trati 185 do Nemilkova a tím vytvoření užšího přestupního uzlu při LL:00)
- v přibližném prokladu R11 a Os Strakonice - ČB je možné konstruovat trasu Sp ČB - Písek město (zde minimální potřeba 2 náležitosti; možnost využití těchto náležitostí pro návoz cestujících z Písku města do Písku na přestup na R26)
- Sp ČB - Písek město s dostatečně dlouhými obrátovými časy v ČB i Písku město
- možnost protažení spojů od Prachatic/Vodňan do ČB

Nevýhody:

- v případě existence linky R26 s původními parametry v úseku Písek - Číčenice (ne)přípoj v Číčenicích ve směru na Prachatice (přestupní doba v řádu cca 2 min)
- široký uzel ve Strakonici, krátké přestupní doby ve směru na Blatnou od Horažďovic, dlouhé přestupní doby od Blatné, Vimperka ve směru ČB
- šířka uzlu ve Strakonici negativní vůči konstrukci návazných autobusových spojů (pro MHD menší negativní vliv díky téměř 30 min odstupu)
- konstrukční poloha Os na trati č. 198 s křížováním ve Ččyni s následně zřejmě nutným opatřením v cestovní době Os mezi Ččyní a Lenorou, nemá-li být výrazně prodloužena cestovní doba Os v důsledku přeložení křížování do Kubovy Hutě
- na území PK nepřipoj R11 v Nepomuku k Os směr Blatná pro relaci Blatná - Plzeň (alternativa - posun tras na trati č. 191 tak, aby přípoj zůstal navázán)

Sestavili: Ing. David Fuksa, Ing. Pavla Kopecká

Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice - Plzeň



Model GVD s křížováním R11 v ŽST Katovice

Výhody:

- R11 dosahuje bezpečné obrátové doby v Plzni i ČB (primární požadavek MD)

- jako doplnění je možné konstruovat trasu ČB - Písek město, jež je trasována mezi R11 a Os do Strakonice (minimální potřeba 2 náležitosti bez zálohy)
- možnost vytvoření prokládového přípoje z Písku města do Písku náležitosti od Sp ČB - Písek město k vlaku linky R26

Nevýhody:

- ztráta přípojných vazeb v Nepomuku na Blatnou, v Protivínu na Beroun
- nutný větší podíl zdvoukolejnění na plzeňské části trati
- předjíždění Os vlaků vlakem R přesunuto do Starého Plzně (oproti variantě s křížováním v Horažďovicích předm.) a prodloužení pobytu vlaku Os
- prodloužení přestupných dob v Protivínu, Čičenicích
- nemožnost protažení vlaků Os z Prachatic až do Českých Budějovic
- rozvolnění uzel v Horažďovicích předměstí i ve Strakonicih a následný negativní dopad do návazné autobusové dopravy

Sestavili: Ing. David Fuksa, Ing. Pavla Kopecká



Legenda a popis:

- _____ trasa vlaku osobní dopravy Ex, R, Sp
_____ trasa vlaku osobní dopravy Os

- trasa vlaku nákladní dopravy Nex
— vlak podle potřeby
— rušící vlak (alternativní trasa)

Modelový GVD České Budějovice - Plzeň hl. n.

Variantă Bp (mod4) - Katowice - Sp

Příloha

3.X