

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň Projednáni studie
DATUM	18. listopadu 2014, 9:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov, (zas.m. 101b)
ÚČASTNÍCI	viz prezenční listina
ZAZNAMENAL	Plišková a kol. stf. 205
PŘÍLOHY	Prezentace

V první části porady byly projednány klíčové připomínky k předchozímu odevzdanému dílčímu plnění. Diskutované otázky, k nimž bylo řečeno následující, byly:

## Žst. Pačejov

Ing. Hlaváč (SŽDC, SSZ)

- Realizace žst. Pačejov by měla být součástí OPD 2 s roky realizace 2019 - 2020 (SSZ pošle stanovisko k horizontu realizace). *Stanovisko a reakce zpracovatele – viz konec záznamu.*

Mgr. Pšenička (SŽDC, O7)

- Realizace žst. Pačejov by měla být součástí řešené SP.

Ing. Křemen (SŽDC, O26)

- Modernizace ŽST Pačejov by měla být součástí řešené SP, nicméně technické řešení této stanice navržené a zpracované v rámci PD „*Peronizace v ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009*“ doporučujeme převzít i do SP.

## Vodňany, Prachatice

Mgr. Pšenička (SŽDC, O7)

- Pomocí dopravního modelu prověřit varianty s přímými vlaky pouze ve špičce a celodenně.
- Pokud se to ukáže (na základě výstupů z dopravního modelu) smysluplné, budou přímé vlaky zahrnuty i do dopravně-technologického řešení.

Ing. Študlar (JČK)

- Požadavek na prověření přepravních proudů je i ze strany JČK.

Následně byly formou prezentace uvedeny výsledky postupu prací. Zúčastnění byli seznámeni s řešením jednotlivých projektových variant i varianty bez projektu, navrhovaným výhledovým rozsahem dopravy, vč. jízdních dob, analýzou přepravních vztahů v osobní a nákladní dopravě. K diskutovaným otázkám bylo řečeno následující:



**Ing. Křemen (SŽDC, O026)**

- Ve všech variantách bude umožněn průjezd nákladního vlaku délky 610m.
- GVD bude stanoven pro V150. (změna stanoviska, viz konec záznamu)
- Trať nebude vybavena národním vlakovým zabezpečovačem, pouze ETCS. (změna stanoviska, viz konec záznamu)

**Ing. Študlar (JČK)**

- Ve směru na Katovice nepředpokládá kraj objednávku železniční dopravy. Doprava je zajištěna „svozem“ autobusovou dopravou do Strakonice v rámci MHD.

**Ing. Pšenička (SŽDC, O07)**

- Zda a jakým způsobem bylo prověřováno projíždění zastávek v úseku Strakonice – Budějovice (např. Zbudov, Záblatíčko) v rámci výpočtu jízdních dob. Potřeba prověření využitelnosti zastávek se týká obecně celé trati.

**Ing. Kopecká (SUDOP)**

- V rámci dopravně-provozní technologie se počítalo plné zastavování. Projíždění zastávek se bude řešit na základě posouzení přepravní poptávky.

**Ing. Študlar (JČK)**

- Nový jízdní řád počítá s obnovením 1 páru večerních vlaků dálkové dopravy (R) jedoucí Po – Čt (dosud jen Pá, Ne a svátky).

**Ing. Jeřábek (SUDOP)**

- Tato nová dálková doprava bude zahrnuta i ve stavu bez projektu; Bude se jednat o výchozí stav a její vliv bude shodný pro variantu s projektem i bez projektu, tedy nelze očekávat rozdílné přínosy.

**Ing. Študlar (JČK)**

- Vztít v úvahu při analýze přepravních vztahů potenciál Písek-město.

**Ing. Jeřábek (SUDOP)**

- Rozdělení Modal splitu je založeno na sčítání SLBD z roku 2011, na základě kterého byla provedena kalibrace. Byl analyzován poměrně významný přepravní vztah mezi Pískem a Českými Budějovicemi, který bude nadále zkoumán a odvozeny přínosy.

**Ing. Jeřábek (SUDOP)**

- Byl zdůrazněn nízký rozsah nákladní dopravy na řešené trati. Byly prezentovány přepravované komodity, jejich zdrojové a cílové lokality. Ve výhledu se nepředpokládá s růstem nákladní dopravy po řešené trati. Rozsah dopravy bude stejný v bezprojektovém i projektových stavech.



**Ing. Tyle (MD, 0130)**

- Ve studii by se měly prověřit možnosti provázení vlaků délky 610 m (případně 740 m). (změna stanoviska, viz konec záznamu)
- Měla by být zadána studie (na úrovni MD), která by prověřila tratě s možností provázení vlaků nákladní dopravy délky 740 m.

**Mgr. Pšenička (SŽDC, O07)**

- Tím, že je již dnešní konkurenceschopnost dálkové osobní dopravy na vysoké úrovni, nelze očekávat tak vysoké přírůstky v tomto segmentu jako u jiných dálkových linek.
- Jako významnější se dle současných poznatků jeví potenciál regionálních tratí a to v kontextu možné změny koncepce obsluhy území a s ohledem na předpoklad širší integraci Plzeňska.
- Vzhledem k podpoře spádovosti lze doporučit vynechávání zastavování v některých zastávkách.
- Do vytvářeného modelu by bylo třeba zahrnout data z linkových autobusových spojů z území obou krajů.
- Přínosem pro může být v porovnání s historickými daty, které ukazují na dřívější mnohem intenzivnější využívání systému veřejné dopravy.

**Ing. Jeřábek (SUDOP)**

- Tyto předpoklady byly potvrzeny, jsou v souladu s výsledky analýzy přepravních vztahů v řešeném prostoru. Vynechání zastavování v málo využívaných zastávkách povede ke zkrácení jízdních dob, tato skutečnost bude dále prověřena. Zároveň bylo upozorněno, že vynechání zastavování lze aplikovat i ve stavu Bez projektu, tedy přínosy z této provozní úpravy by byly zanedbatelné.

**Ing. Študlar (JČK)**

- Zájmem kraje je zabránit dalšímu poklesu cestujících v železniční dopravě a minimálně udržet stávající cestující.

**Ing. Tikman (SUDOP)**

- Důležitou roli při podpoře železniční dopravy v daném území hraje i návaznost na místní hromadnou dopravu (MHD) i dálkovou autobusovou dopravu.

**Ing. Zeman (SŽDC, O06)**

- Jak jsou konstruovány trasy nákladní dopravy, kdy je předkládán fragment dvouhodinové přepravní špičky?

**Ing. Kopecká (SUDOP)**

- Ve špičce budou prioritně přiřazeny trasy osobní dopravě, v případě zbylé kapacity budou doplněny trasy nákladní dopravy.



**Ing. Plišková (SUDOP)**

- V lednu 2015 bude odevzdáno další dílčí plnění. V rámci tohoto plnění bude odevzdáno k připomínkám technické a dopravně-technologické řešení. Součástí bude i rámcové vyhodnocení dopadu navržených řešení do přepravní prognózy.
- V červenci 2015 bude odevzdán koncept studie k připomínkám s odsouhlaseným (odpřipomínkovaným) technickým a dopravně-technologickým řešením, kompletní přepravní prognóza a ekonomické hodnocení.
- Finální verze studie proveditelnosti včetně zpracovaných připomínek a stanovisek bude odevzdána v listopadu 2015.

**Shrnutí a závěry jednání**

- Realizace žst. Pačejov by měla být součástí OPD 2 s roky realizace 2019 2020 (SSZ pošle stanovisko k horizontu realizace). Její realizace by měla být součástí řešené studie. Hodnotící období tedy bude posunuto na roky 2019 – 2056 (30 + 8 let).
- Pomocí dopravního modelu bude prověřen přepravní potenciál pro vedení přímých vlaků Č. Budějovice – Vodňany (– Prachatic) jak ve variantě pouze ve špičce, tak ve variantě s pravidelnou celodenní obsluhou této relace. Dopravní model zároveň zohlední možnost zrušení, popř. úpravu vedení autobusových linek obsluhujících uvedenou relaci. Pokud se na základě výstupů z dopravního modelu ukáže přímá obsluha Vodňan, popř. Prachatic železniční dopravou jako smysluplná, budou přímé vlaky zahrnuty i do dopravně-technologického řešení a v obvodu ŽST Čičenice bude navrženo přímé (bezúvratové) napojení ve směru od Č. Budějovice do Vodňan.
- Ve všech variantách bude umožněno provážení vlaků nákladní dopravy délka 610 m, bude navržena traťová třída zatížení D4 UIC a průjezdný průřez UIC GC
- Projíždění zastávek se bude řešit na základě posouzení přepravní poptávky a v návaznosti na vyjádření krajských úřadů a objednavatelů.
- Ve špičce budou prioritně přiřazeny trasy osobní dopravy, v případě zbylé kapacity budou doplněny trasy nákladní dopravy.
- V lednu 2015 bude odevzdáno další dílčí plnění. V rámci tohoto plnění bude odevzdáno k připomínkám technické a dopravně-technologické řešení. Součástí bude i rámcové vyhodnocení dopadu navržených řešení do přepravní prognózy.

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.

Připomínky k výše uvedenému zápisu zasílejte zpracovateli v termínu do 3. prosince 2014 *do 12:00 hod.* Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zaslátelce.

Zapsal s přispěním profesních garantů: **Andrea Plišková a kol. str. 205**



## Dodatečná vyjádření a reakce zpracovatele

### **Ing. Hlaváč (SŽDC, SSZ)**

- Vzhledem k tomu, že stavba je uvažovaná pro realizaci v rámci OPD2, (stavba není sice přímo uvedena v Sektorové dopravní strategii MD, ale je v souladu čl. 5.1.5 schválené Dopravní politiky pro období 2014 - 2020(23) schválené na jednání vlády 12. 6. 2013, jedná se o modernizaci trati TEN-T, priorita pro spolufinancování) doporučujeme sledovací období SP od roku 2016 ( kdy sledujeme zahájení realizace Pačejov, dokončení modernizace celé trati předpokládáme do 2023 v rámci OPD2, zahájení zbylé modernizace předpokládáme 2017), tedy 2016 +8 + 30.

### **Ing. Plišková (SUDOP)**

- Uvedené horizonty realizace (zahájení 2017) se (s ohledem na připravenost staveb - kromě Pačejova) zdají více než optimistické. Vzhledem k tomu, že SP má být finálně odevzdána až 11/2015 a poté bude zahájena projektová příprava jednotlivých staveb (za předpokladu kladných výsledků EH alespoň některé varianty) nelze uvažovat zahájení dílčích staveb dříve než v roce 2019, a to za předpokladu, že nedojde k žádným průtahům při přípravě stavby. Proto jsme radši počítali s roční rezervou a zahájením realizace v roce 2020.

Na projednání studie dne 18/11 se jednalo o zahrnutí rekonstrukce žst. Pačejov do studie a o zahájení její realizace v roce 2019, přičemž další stanice a úseky budou následovat podle navrženého harmonogramu, tedy 2020 - 2026.

Vzhledem k rozpracovanosti SP a dalšímu dílčímu odevzdání (01/2015), které již musí pracovat s konkrétním horizontem zahájení stavby, prosím o urychlené sjednocení stanoviska SŽDC.

### **Pšenička (SŽDC, O07)**

- Objednatel by chtěl dodatečně upozornit na nevhodnou definici varianty A, kde se dle zaslaných příloh týkajících se navrhovaných rychlostních profilů předpokládá zvyšování traťové rychlosti v prakticky v celé trase. Varianta A1 a A2 jsou však definovány jako primárně řešící příměstské úseky do Nepomuku, resp. Protivína, proto by i ke zvyšování rychlosti docházet pouze v těchto úsecích. Současná podmínka na dodržení SJD 120 min, ČB – Plzeň bez problému dodržena. Žádáme úpravu rychlostních poměrů ve zmíněných variantách tak, aby se rychlost zvyšovala pouze v definovaných úsecích.

### **Ing. Mareš (SUDOP)**

- Ve variantě A je navrženo zvyšování rychlosti pouze „ve stávající ose“ a investiční náročnost zvýšení rychlosti v předmětném úseku za 100 km/h na 120 km/h je zanedbatelná. Nevidím proto důvod, proč tuto variantu uměle znehodnocovat. Trať je navíc zařazena do sítě TEN-T a musí tedy splňovat TSI a jedním z parametrů TSI INF pro trať této kategorie (VII-M) je traťová rychlost 120 km/h.

### **Ing. Křemen (SŽDC, O26)**

- Trať bude v definitivním stavu vybavena ETCS. Vzhledem k tomu, že modernizace celé tratě však bude probíhat postupně po etapách, doporučujeme vybudovat v rámci jednotlivých modernizačních staveb rovněž národní vlakový zabezpečovač, aby mohla být na již modernizovaných úsecích využita rychlost vyšší než 100 km/h. Samotný systém ETCS pak doporučujeme vybudovat až v rámci závěrečné etapy modernizace celé trati, tak aby byl zprovozněn v celém úseku České Budějovice – Plzeň najednou (analogie se IV. TŽK). „Ostrovni“



provoz ETCS v dílčích úsecích tratě v rámci její postupné modernizace by nebyl z provozního hlediska příliš efektivní, navíc lze předpokládat, že by byl rovněž minimálně využíván. Je však nutné naplnit Rozhodnutí komise ze dne 25. ledna 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému v aktuální znění. Z tohoto důvodu je nutné projekt chápat jako celou trať Plzeň – České Budějovice a jednotlivé stavby pak jako její etapy. Poslední etapou bude vybudování ETCS v celé trase. V opačném případě by bylo nutné budovat ETCS v rámci každé dílčí stavby, reálná výjimka není možná.

**Ing. Mareš (SUDOP)**

- Nutno projednat.

**Ing. Křemen (SŽDC, O26)**

- **Ve všech variantách bude umožněno provázení vlaků nákladní dopravy délky alespoň 650 m** (včetně potřebné rezervy pro zastavení vlaku pod dohledem ETCS), **bude navržena traťová třída zatížení D4 UIC a průjezdný průřez UIC GC**. Zároveň je požadováno, aby ve stanicích, které již dnes mají užitečnou přes 750 m (např. Nemanice II, Zliv, Dívčice, Ražice, Blovice) byla zachována možnost předjetí vlaku o délce až 740 m, tzn. aby nedocházelo navrženým technickým řešením ke zkrácení těchto stanic a naopak byly tyto stanice v případě potřeby prodlouženy řádově o jednotky metrů na délku umožňující předjetí vlaku o délce 740 m vedeného pod dohledem ETCS.

**Ing. Tyle (MD, 0130)**

- K uvedené větě v zápisu "Ve studii by se měly prověřit možnosti provázení vlaků délky 610 m (případně 740 m)" bych dodal následující. Sice jsem požadoval prověření délky 740 m v maximální variantě (alespoň v jednokolejných úsecích), po interní diskusi na našem odboru od tohoto požadavku ustupuji.

**Ing. Louženský (SŽDC, O12)**

- U příspěvků Ing. Křemena a Ing. Tyla se objevila požadovaná délka nákladních vlaků 610 metrů. Na této trati musíme především ale splnit platnou směrnici generálního ředitele č. 16/2005 (Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky), která stanoví užitečnou délku staničních kolejí 650 metrů (a to včetně omezení užitečné délky kolejí plynoucí z nasazení ETCS). Směrnice připouští splnění podmínky délky předjízdny koleje alespoň u jedné předjízdny koleje ve stanici. Současně při neúměrně vysokých investičních nákladech na prodloužení stanice je možné ve výjimečných případech ponechání užitečné délky menší než 650 metrů. Každý takový případ musí být samostatně posouzen na základě řešení stanic v uceleném traťovém úseku.

**Ing. Mareš (SUDOP)**

- Nutno projednat.



**Ing. Křemen (SŽDC, O26)**

- Špičkový GVD nelze navrhovat bez ohledu na potřeby nákladní dopravy. Prioritně tedy zapracovat do GVD trasy vlaků osobní dopravy, nicméně i ve špičce musí být v obou směrech garantován průjezd (trasa) i pro nákladní vlak.
- Z pohledu nákladní dopravy slouží tato trať rovněž jako odklonová trasa pro IV. TŽK.

**Ing. Mareš (SUDOP)**



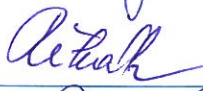







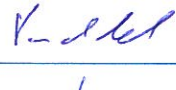



- Nutno projednat.





# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň Projednáni studie
DATUM	18. listopadu 2014, 09:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA, a.s.; Olšanská 1a, Praha 3 (zasedací místnosti č. 101b)

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JAN LOUŽENSKÝ	SZDC 012	602 435 699 louzensky@szdc.cz	
FRANTIŠEK HLAVÁČ	střed S82	602 444 989 hlavac@stede.cz	
Petr Řehák	MD 0910	225 310 38 petr.rehak@mder.cz	
JAN NOVÁK	SUDOP	267 094 174 jan.novak@sudop.cz	
PAVLA KOPEČKA	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 192 pavla.kopecka@sudop.cz	
ANDREA PLÍŠKOVÁ	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 173 andrea.pliskova@sudop.cz	
ONDŘEJ PLOCEK	SZDC GR 014	972 244 491 plocek@szdc.cz	
MAN ŠTUDLAR	JK, JIKORD	602 337 454 studlar@kraj-jihovestny.cz	
VĚCLAV TACEK	MD 0190	225 131 340 vclav.tacek@mdcr.cz	
ALEŠ ZEMAN	SZDC 06 OPS	702 209 232 zemana@szdc.cz	
JAN PANCHARTEK	SZDC GR 06	972 244 470 panchartek@szdc.cz	
RADEK TREJTMAN	SZDC GR 013	trejtmr@szdc.cz 729 753 556	
Jan Kremer	SZDC GR 026	kremar@szdc.cz 602 162 740	
Josef Buriánek	MD 520	josef.burianek@mdcr.cz 225 131 463	



[illegible]



18.11.2014

SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE - PLZEŇ

SUDOP PRAHA, OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

# SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE - PLZEŇ





# OBSAH PREZENTACE

- Projednání připomínek a stanovisek
- Postup prací v jednotlivých profesích



# PROJEDNÁNÍ PŘIPOMÍNEK

- Pouze od SŽDC 026 a Jihočeského kraje (2x)
- Projednání:
  - žst. Pačejov ( vstupní porada x plán investic SŽDC)
  - Vodňany / Prachatice
  - technické parametry tratě (později)



# TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- Základní informace o trati ČB - Plzeň:
  - délka řešeného úseku cca **130 km** (Nemanice I – Plzeň-Koterov)
  - částečně **2-kolejná**  
(Zliv – Číčenice [15 km], Horažďovice předm. – Nepomuk [25 km])
  - $V_{\max} = 100 \text{ km/h}$
  - Traťová třída zatížení **D3**
  - Průjezdny průřez **ZČD**
  - Největší délka nákladního vlaku **549 m**



# TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- Varianty **BP**, **A**, **B**, **C** a podvarianta **P**
  - Začátek stavby **2019**
  - Délka stavby **8 let**
  - Zdvoukolejňování pouze v případě potřeby
- Výchozí stav:
  - Po reko žst. Horažďovice předm., Strakonice, Pačejov (?)
  - GSM-R ČB – Plzeň



# TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

## ■ Varianta **BP**:

- hodnotící období **2019 – 2056** (30 + 8 let)
- žel. svršek – obnova po 30 letech
- žel. spodek – pouze údržba
- mosty – podle technického stavu
- zabezpečovací zař. – náhrada dosloužilých zařízení moderními
- sdělovací zař. – běžná údržba
- trakce – nutná obnova



# TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- Varianta **A**:
  - $V_{\max} = 120 \text{ km/h}$
  - rekonstrukce trati „**bodově**“ (zdvoukolejnění, TSI, ...)
  - zbytek trati v režimu údržby a oprav
  - cílový rychlostní profil do **10 let**
  - základní parametry:
    - průjezdný průřez **UIC GC**
    - traťová třída zatížení **D4**
    - užitečná délka předjízdných kolejí **stávající**



# TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- Varianta **B**:
  - $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$
  - rekonstrukce trati **v celé délce**
  - cílový rychlostní profil po **realizaci stavby**
  - základní parametry:
    - průjezdný průřez **UIC GC**
    - traťová třída zatížení **D4**
    - užitečná délka předjízdných kolejí **stávající**



# TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- Varianta **C**:
  - $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$
  - rekonstrukce trati **v celé délce + přeložky**
  - cílový rychlostní profil po **realizaci stavby**
  - základní parametry:
    - průjezdný průřez **UIC GC**
    - traťová třída zatížení **D4**
    - užitečná délka předjízdných kolejí **stávající**



# TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- Porovnání technických parametrů:

	rychlost [km/h]	průjezdny průřez	hmotnost na nápravu [t]	$L_{už}$ / délka vlaku* [m]
stávající stav	100	ZČD	22,5	549*
var A	120	UIC GC	22,5	stávající
var B	160	UIC GC	22,5	stávající
var C	160	UIC GC	22,5	stávající
TSI	120	UIC GA	22,5	500*
16/2005	do 160	UIC GC	22,5	650

# DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

- JD pro jednotlivé varianty a typové soupravy

druh vlaku	linka	lokomotiva / jednotka	normativ hmotnosti [t]	normativ délky [m]	vozidlový odpor	poznámka
Současný vozový park						
R	R11	242	450	240	R	9 vozů typu UIC-Z1
R	R26	854	45	25	R	1 vůz Bdt <sup>756</sup>
		750.7	300	160	R	6 vozů typu UIC-Z1
		650	-	-	Rk	7 Ev, RegioPanter
Os	-	242	300	160	R	6 vozů typu UIC-Z1
		814	-	-	M2	RegioNova 814+914; víkend
		810	20	14	M2	přípojný vůz řady 010
Os	-	814	-	-	M2	RegioNova 814+914
		810	-	-	M2	
Návrhový vozový park						
R	R11	380	385	185	Rk	7 vozů typu UIC-Z2
R	R26	844	-	-	Rk	jednotka RegioShark, ev. Desiro
Sp / Os		650	-	-	Rk	7 Ev, RegioPanter

# DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

- JD pro jednotlivé varianty a typové soupravy:

R (380 + 385 t), projektové varianty V130, jinak V100								
JD celkem	105,5	102,5	101,0	101,5	90,5	90,5	79,5	79,5
Pobyty celkem			8	8	8	8	8	8
Cestovní doba celkem	105,5	102,5	109,0	109,5	98,5	98,5	87,5	87,5
R (844), projektové varianty V130, jinak V100								
JD celkem	43,0	41,0	37,5	37,5	34,5	34,5	34,5	34,5
Pobyty celkem	5	5	5	5	5	5	5	5
Cestovní doba celkem	48,0	46,0	42,5	42,5	39,5	39,5	39,5	39,5
Os (650), projektové varianty V130, jinak V100								
JD (ČB-STRA) celkem	55,0	55,0	54,0	54,0	52,0	51,0	52,0	51,0
Pobyty celkem	24	24	20	20	20	20	20	20
Cestovní doba celkem	79,0	79,0	74,0	74,0	72,0	71,0	72,0	71,0
JD (STRA-HOR) celkem	18,0	16,0	15,0	15,5	15,5	15,0	15,0	15,0
Pobyty celkem	3	3						
Cestovní doba celkem	21,0	19,0	15,0	15,5	15,5	15,0	15,0	15,0
JD (HOR-PLZ) celkem	58,5	58,5	52,0	53,0	50,5	51,5	49,0	49,0
Pobyty celkem	9	9	9	9	9	9	9	9
Cestovní doba celkem	67,5	67,5	61,0	62,0	59,5	60,5	58,0	58,0
JD celkem (NEP-PLZ)	35,0	34,5	31,0	31,5	29,5	30,0	29,0	29,0
Pobyty celkem	7	7	7	7	7	7	7	7
Cestovní doba celkem	42,0	41,5	38,0	38,5	36,5	37,0	36,0	36,0



# DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

- Linkové vedení

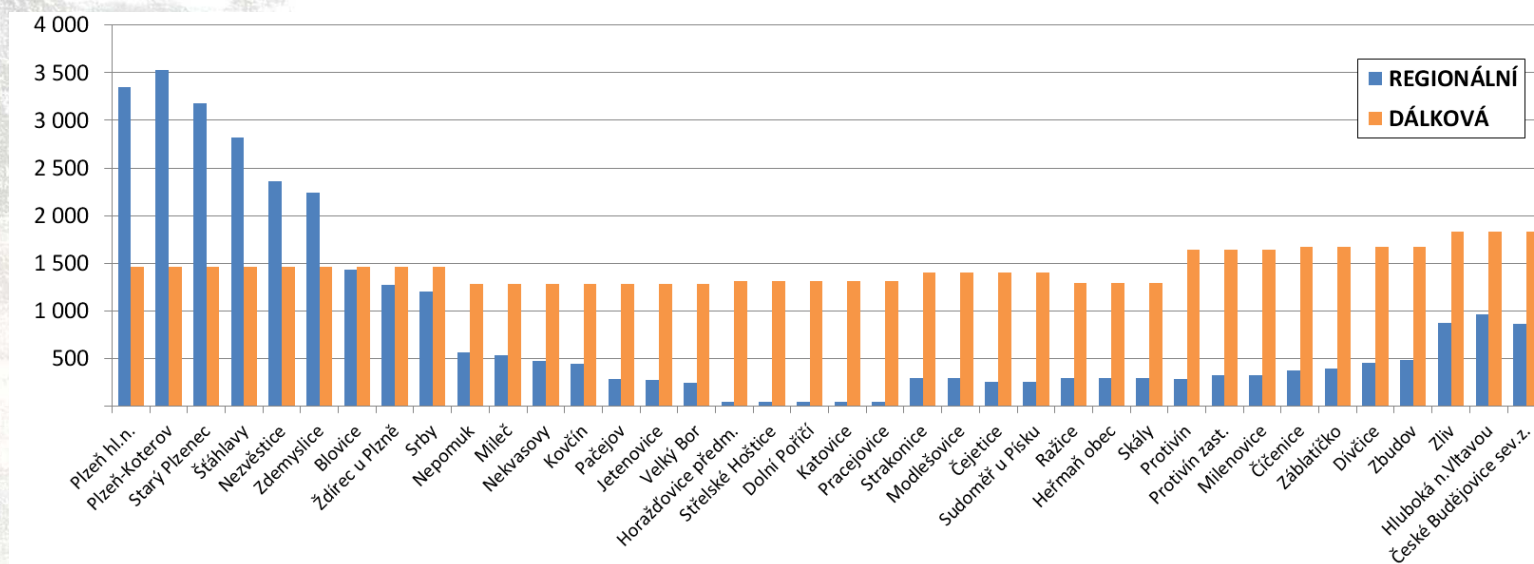
# PŘEPRAVNÍ TRH

- Vstupní podklady
  - Data ČD – zatížení OD, obraty
  - Data SŽDC – zatížení ND
  - Data SLDB 2011 – přepravní vztahy



# PŘEPRAVNÍ TRH

## ■ Výchozí stav osobní železniční dopravy (březen 2014)



### Dálková doprava

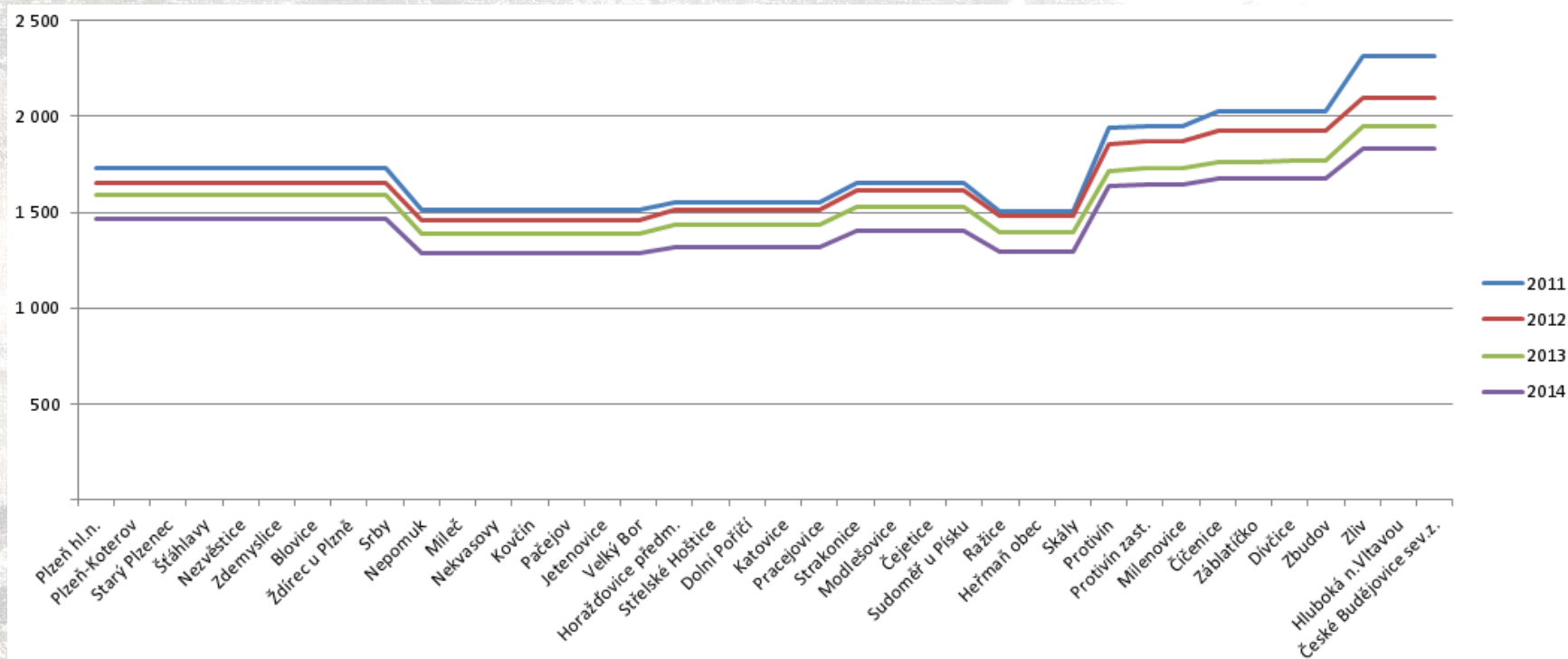
- Plzeň – České Budějovice 1500 os/den

### Regionální doprava

- Plzeň – Nepomuk 3400-1200 os/den  
 - Nepomuk – Pačejov 500 os/den  
 - Pačejov – Horažďovice předm. 250 os/den  
 - Horažďovice předm. – Strakonice 50 os/den  
 - Strakonice – Zliv 300 - 500 os/den  
 - Zliv – České Budějovice 450 - 950 os/den

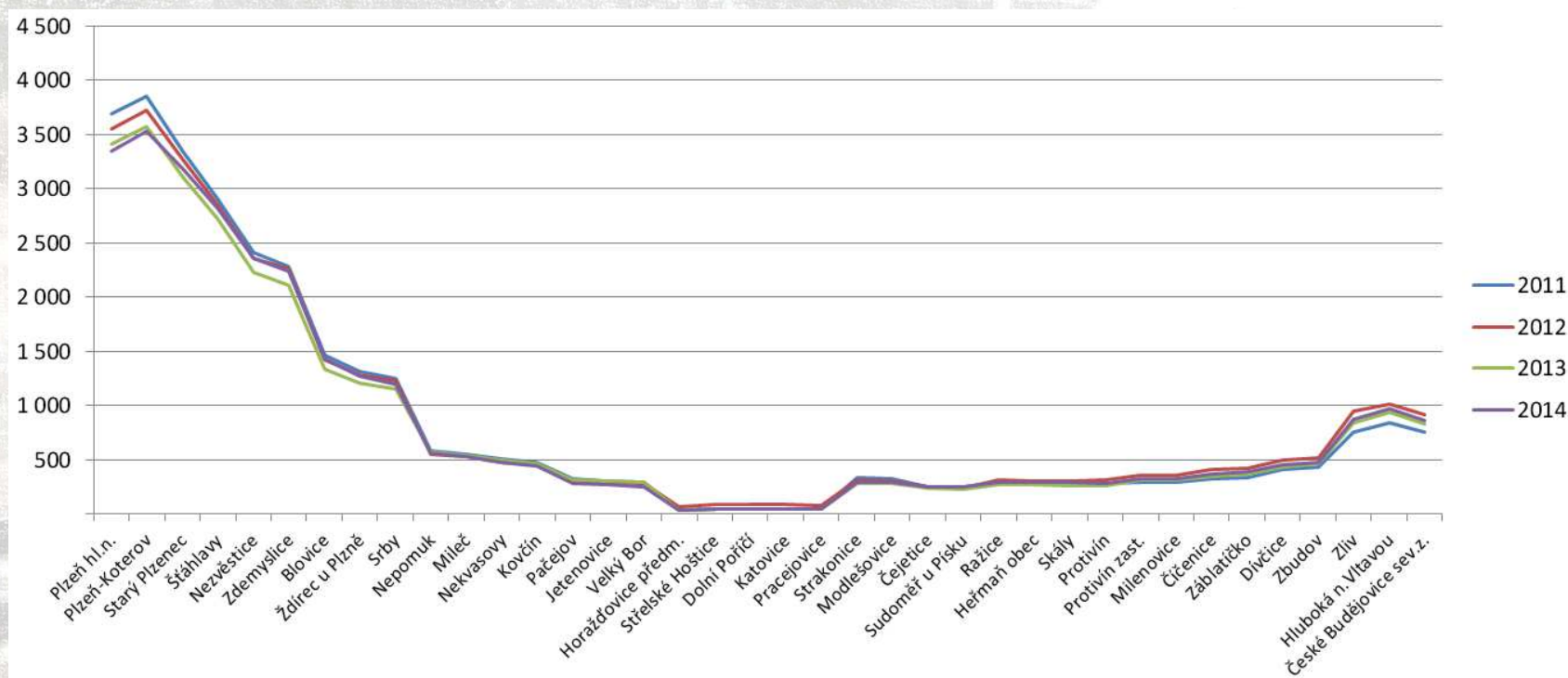
# PŘEPRAVNÍ TRH

- Zátěž z minulých let (březen) – dálková doprava (os/den)



# PŘEPRAVNÍ TRH

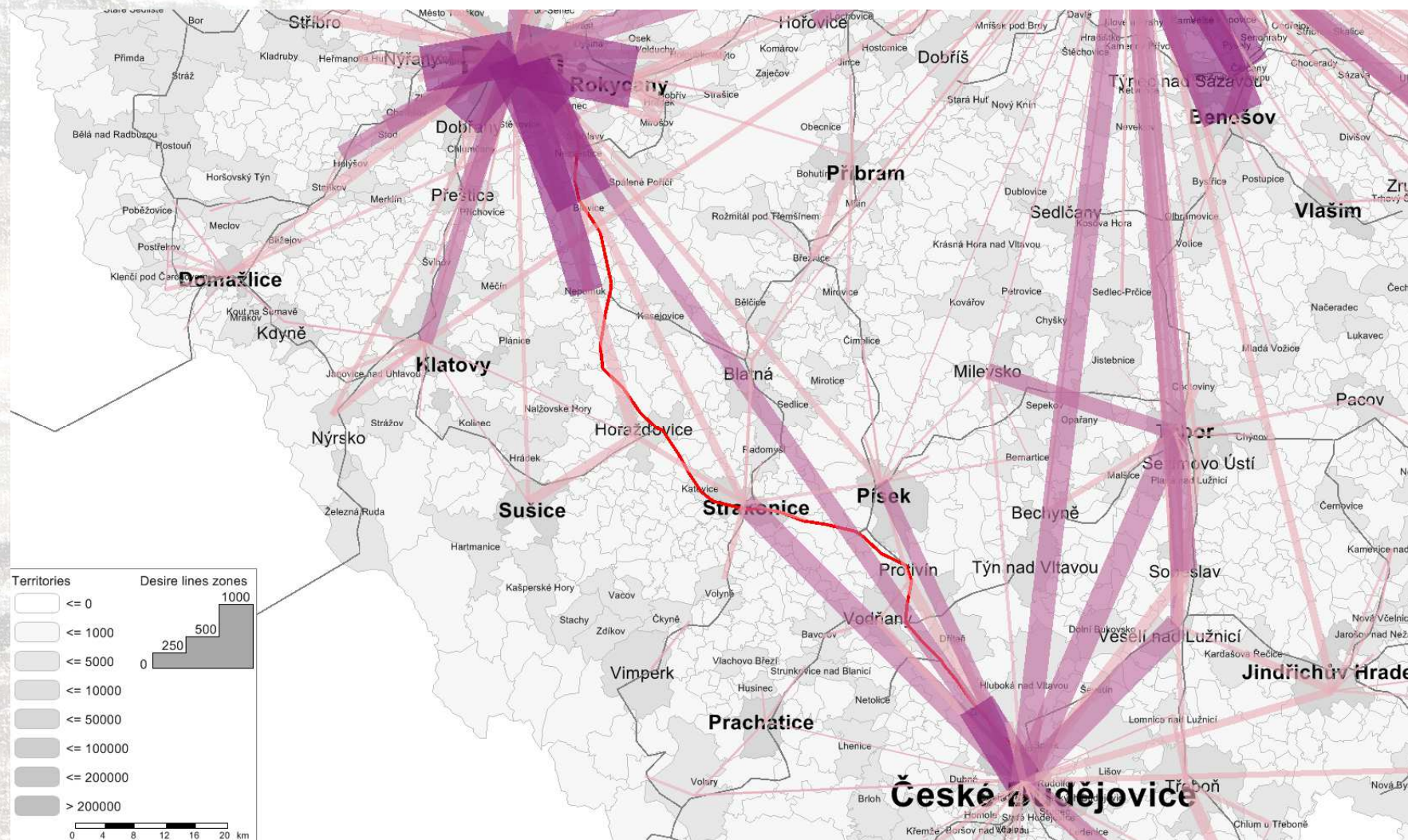
- Zátěž z minulých let (březen) – příměstská doprava (os/den)





# PŘEPRAVNÍ TRH

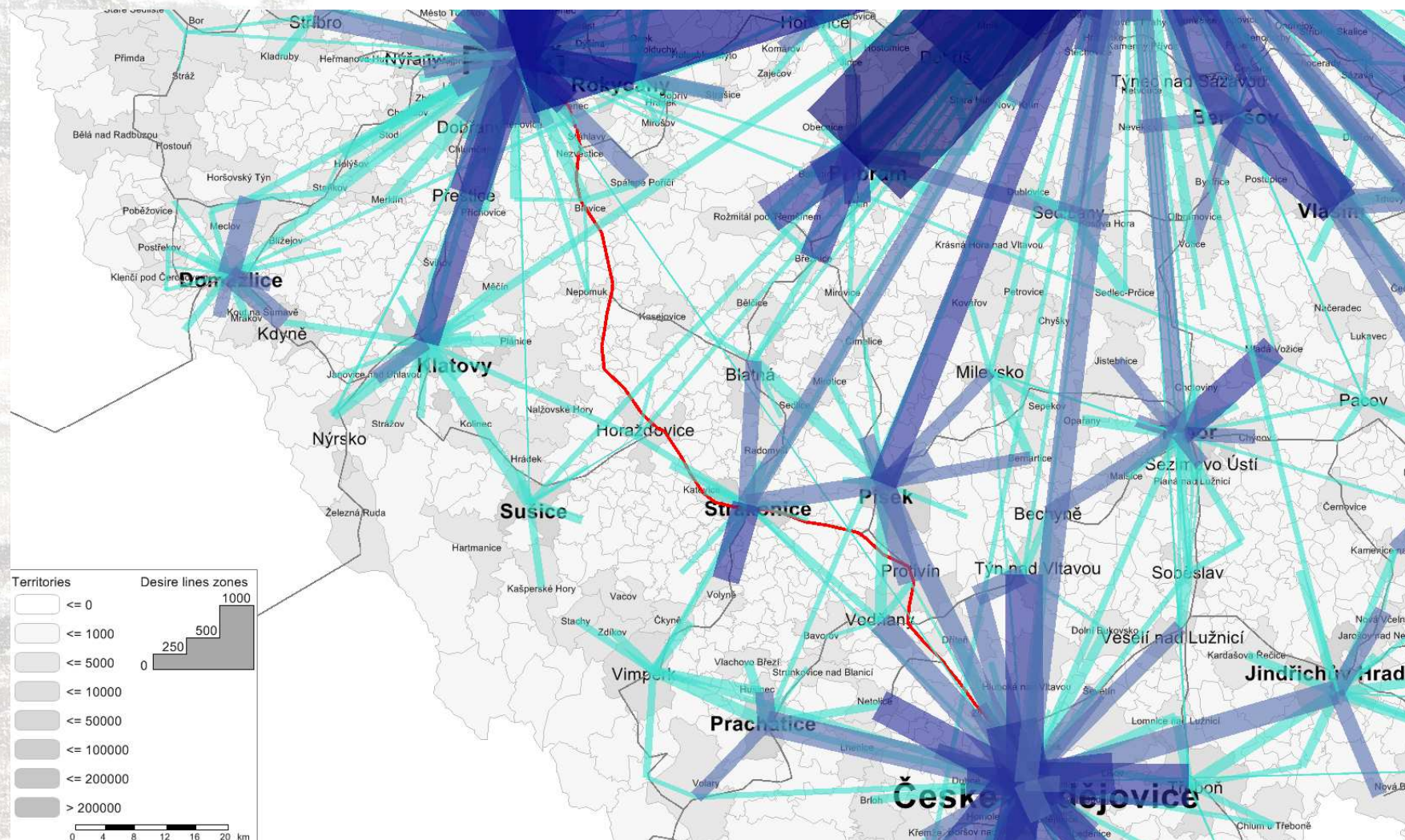
## ■ Přepravení vztahy – železniční doprava





# PŘEPRAVNÍ TRH

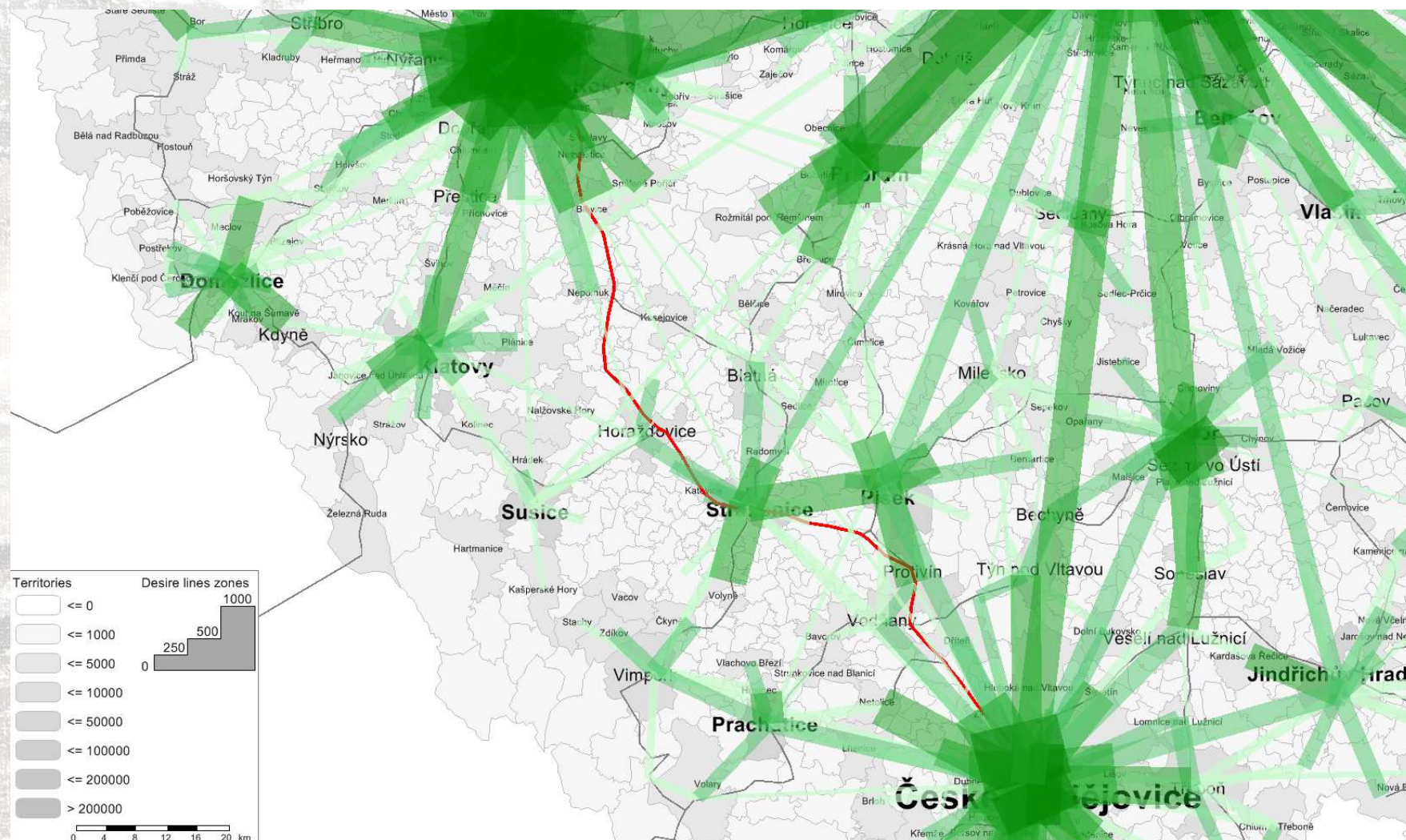
## ■ Přepravení vztahy – autobusová doprava





# PŘEPRAVNÍ TRH

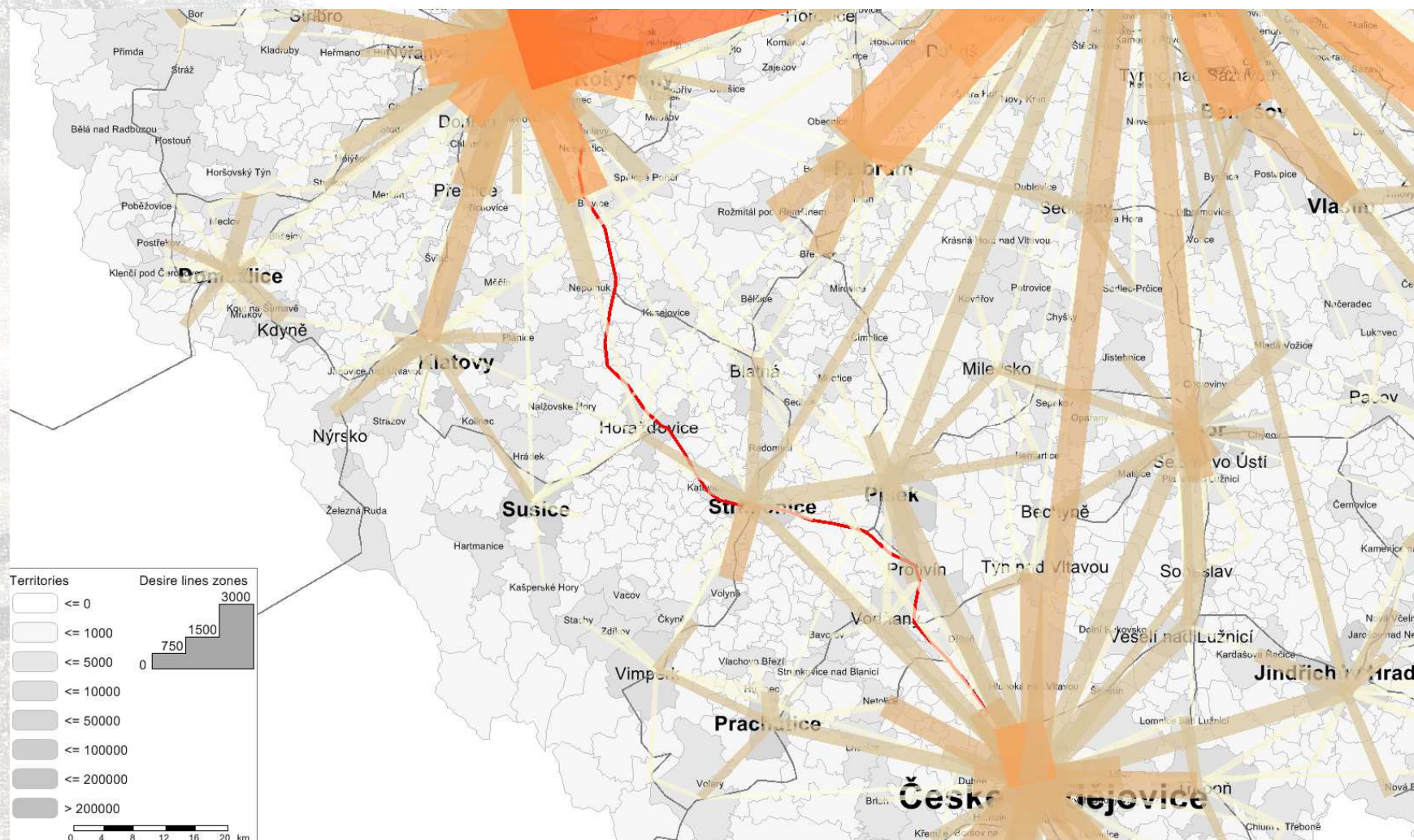
## ■ Přepravení vztahy – automobilová doprava





# PŘEPRAVNÍ TRH

## ■ Přepravení vztahy – celkem





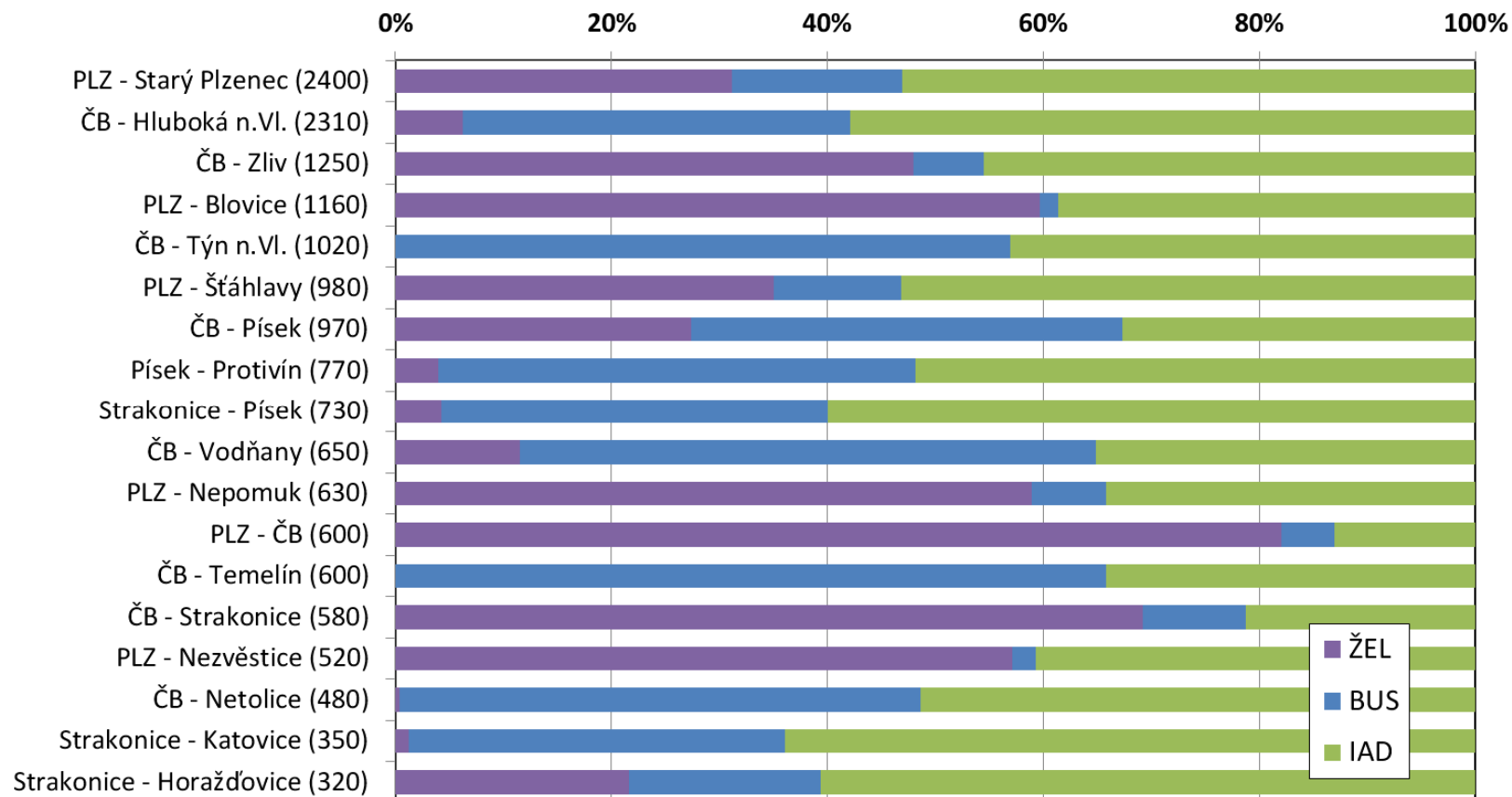
# PŘEPRAVNÍ TRH

## ■ Modální srovnání cestovních dob

		SLDB	Jízdní doba			Cestovní doba		
			IAD	BUS	ŽEL	IAD	BUS	ŽEL
DÁLKOVÉ RELACE	Plzeň↔České Budějovice	600	2:01	2:45	1:53	2:07	3:16	2:28
SPÁDOVOST k ČB	Hluboká n.Vl.	2300	0:14	0:25	0:11	0:18	0:48	0:46
	Temelín	600	0:33	0:42	x	0:37	0:59	x
	Zliv	1250	0:20	0:40	0:13	0:24	1:00	0:36
	Vodňany	650	0:31	0:45	0:35	0:35	1:05	0:58
	Strakonice	600	0:52	1:25	0:55	0:57	1:46	1:20
	Písek	1000	0:47	0:55	0:45	0:52	1:18	1:15
	Týn n.Vl.	1000	0:37	0:50	x	0:41	1:06	x
	Netolice	500	0:28	0:38	x	0:32	0:54	x
SPÁDOVOST k PLZ	Starý Plzenec	2400	0:17	0:25	0:12	0:21	0:48	0:37
	Štáhlavy	1000	0:21	0:30	0:18	0:25	0:53	0:43
	Nezvěstice	500	0:21	0:42	0:22	0:25	1:05	0:47
	Blovice	1150	0:28	1:15	0:30	0:32	1:39	0:55
	Nepomuk	650	0:38	1:30	0:45, 0:28	0:42	1:53	1:17
MEZI-MĚSTSKÉ RELACE	Strakonice - Horažďovice	300	0:18	0:30	0:27	0:21	0:43	0:43
	Strakonice - Katovice	300	0:07	0:14	0:08	0:10	0:27	0:24
	Strakonice - Písek	350	0:27	0:35	0:25	0:31	0:53	0:50
	Písek - Protivín	800	0:17	0:20	0:14	0:20	0:34	0:36

# PŘEPRAVNÍ TRH

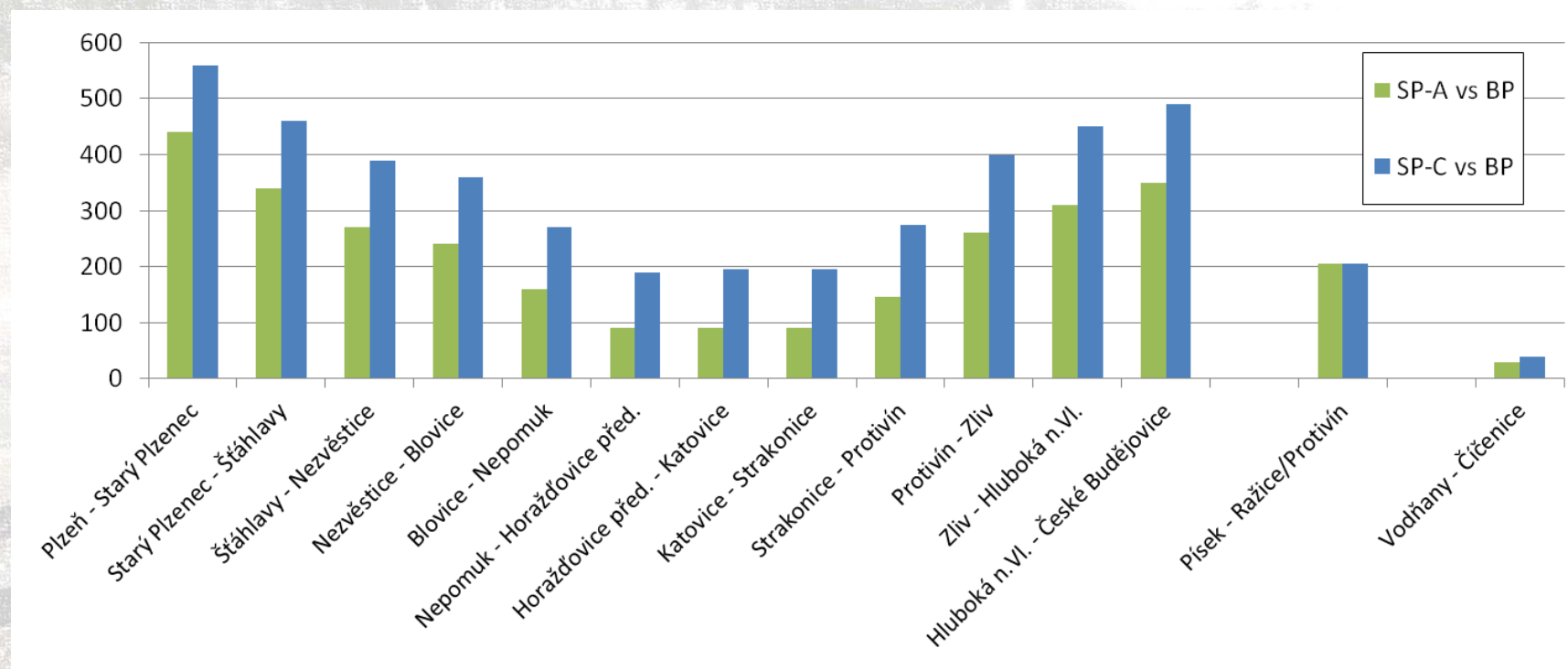
## ■ Modal split (2011)





# PŘEPRAVNÍ TRH

- Přepravní prognóza – porovnání SP (A, C) s BP



# PŘEPRAVNÍ TRH

- Doporučení k osobní dopravě – dálková
  - Úspora cestovní doby na mezikrajské relaci PLZ-ČB oproti BP (110 min) je v SP-A 11 min (99 min) a v SP-C 22 min (88 min)
  - V modal splitu výchozího stavu dominuje ŽEL, která zkrácením JD posílí svou pozici
  - Přesto přesun klientely ze SIL na ŽEL mód nebude nikterak výrazný, protože relace mezi krajskými městy nepatří k objemově nejsilnějším; odhadovaný přesun do 200 cestujících/den
  - Vzhledem k dosaženému zkrácení CD nelze očekávat vznik indukované dopravy

**DOPORUČENÍ – výrazně vyšší IN varianty SP-C v porovnání s SP-A zřejmě nepřinesou v dálkové dopravě adekvátní přínosy; není nutnou podmínkou výrazně zkracovat CD**



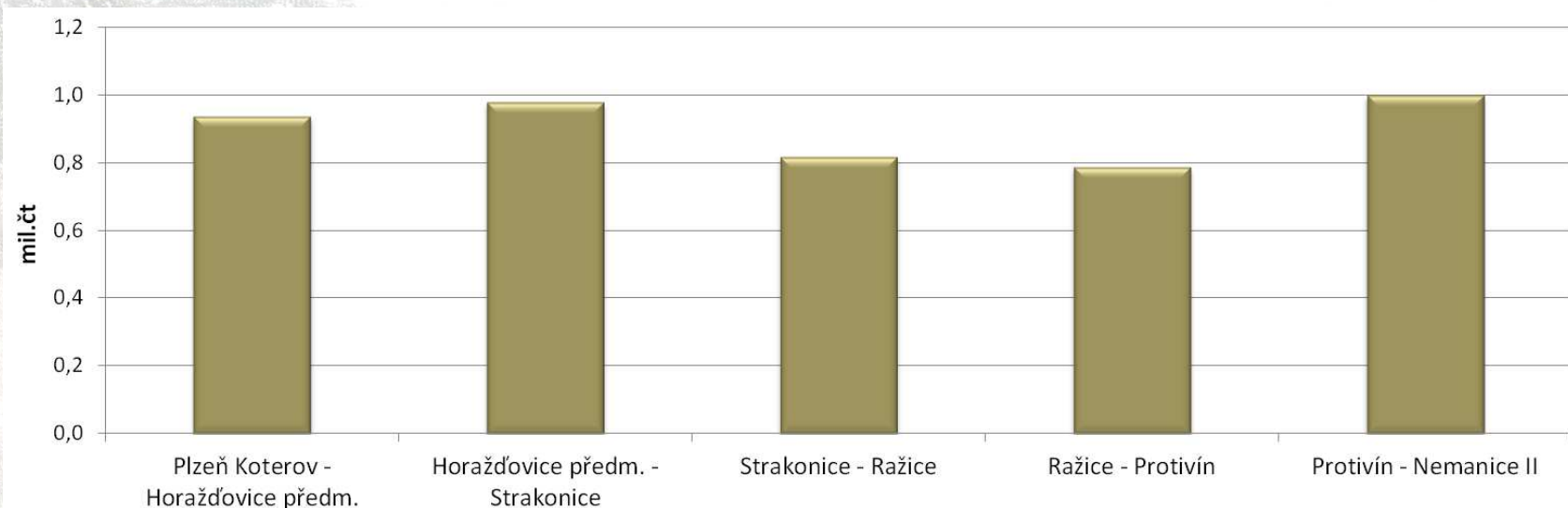
# PŘEPRAVNÍ TRH

- Doporučení k osobní dopravě – příměstská
  - Již ve výchozím stavu má důležitou roli ve spádových částech řešeného prostoru, především ve vztahu ke krajským městům
  - Zpravidelnění s částečným zkrácením CD povede k posílení pravidelné dojížděky do škol a zaměstnání:  
(PLZ-Starý Plzenec/Blovice/Štáhlavy/Nepomuk/Nezvěstice; ČB-Zliv/Strakonice)
  - Rozdíl CD mezi SP a BP není příliš výrazný
  - Potenciál pro relační vztah Písek – ČB; přínos při zahuštění dopravy

**DOPORUČENÍ – zpravidelnit a zahustit spádovou dopravu ke krajským městům, využít potenciál dopravy v přepravně nevyužitých oblastech**

# PŘEPRAVNÍ TRH

## ■ Výchozí stav nákladní železniční dopravy (2014)



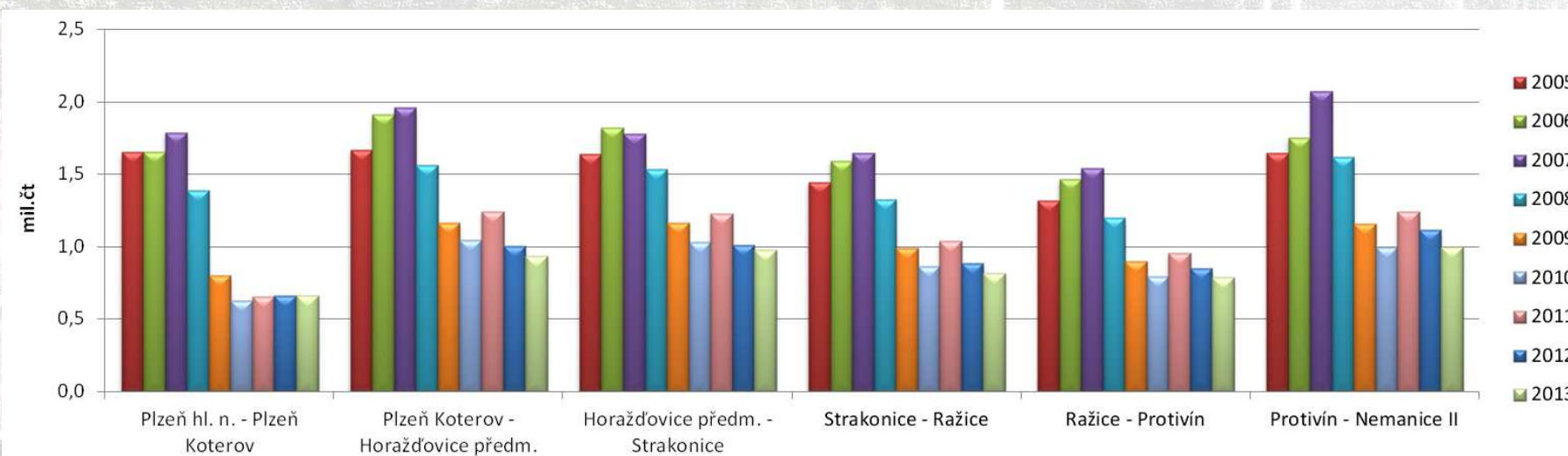
### Rozsah dopravy

- Plzeň Koterov – Horažďovice předm. 2200 vl/rok ... 6 vl/den
- Horažďovice předm. – Strakonice 2150 vl/rok ... 6 vl/den
- Strakonice – Ražice 2000 vl/rok ... 5,5 vl/den
- Ražice – Protivín 2050 vl/rok ... 5,5 vl/den
- Protivín – Nemanice II 2700 vl/rok ... 7 vl/den



# PŘEPRAVNÍ TRH

- Zátěž v minulých letech (mil.čt/rok)



# PŘEPRAVNÍ TRH

- Komoditní skladba  
smíšená zátěž





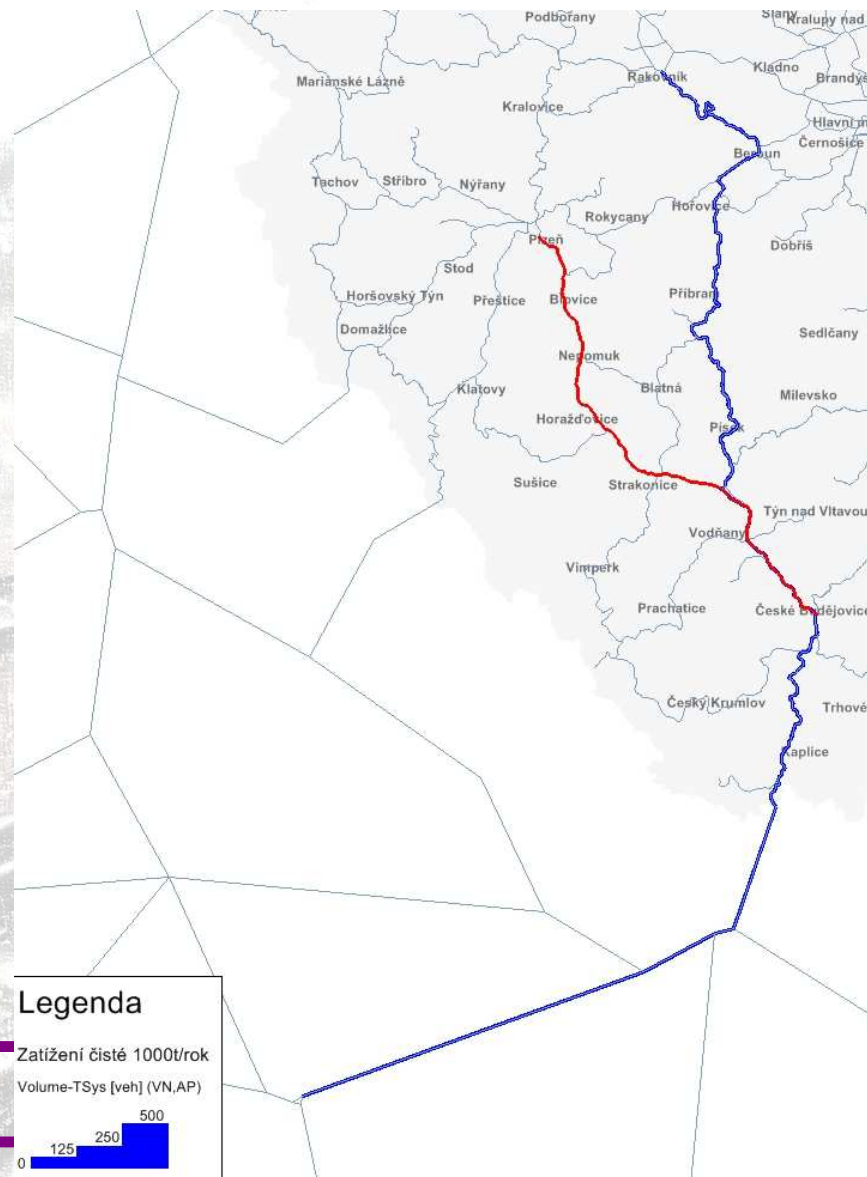
# PŘEPRAVNÍ TRH

- Komoditní skladba  
hnědé uhlí



# PŘEPRAVNÍ TRH

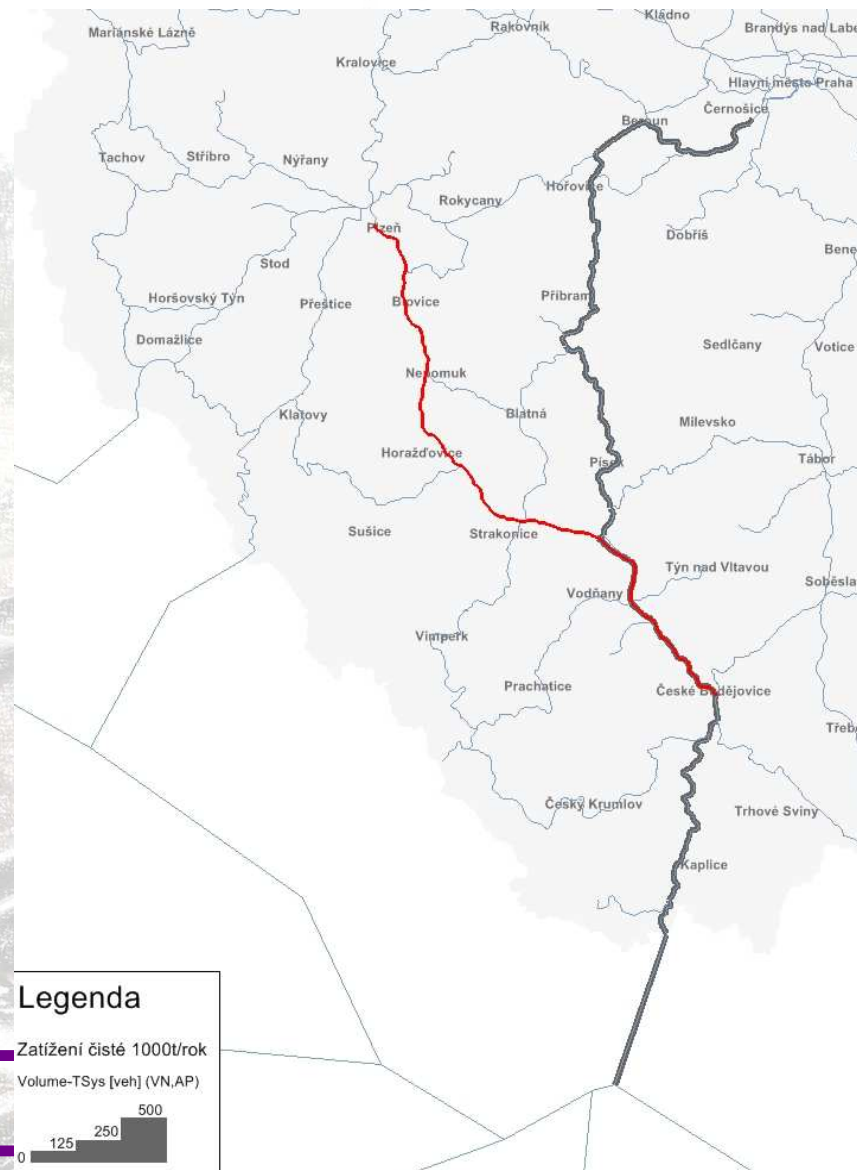
- Komoditní skladba  
síran sodný





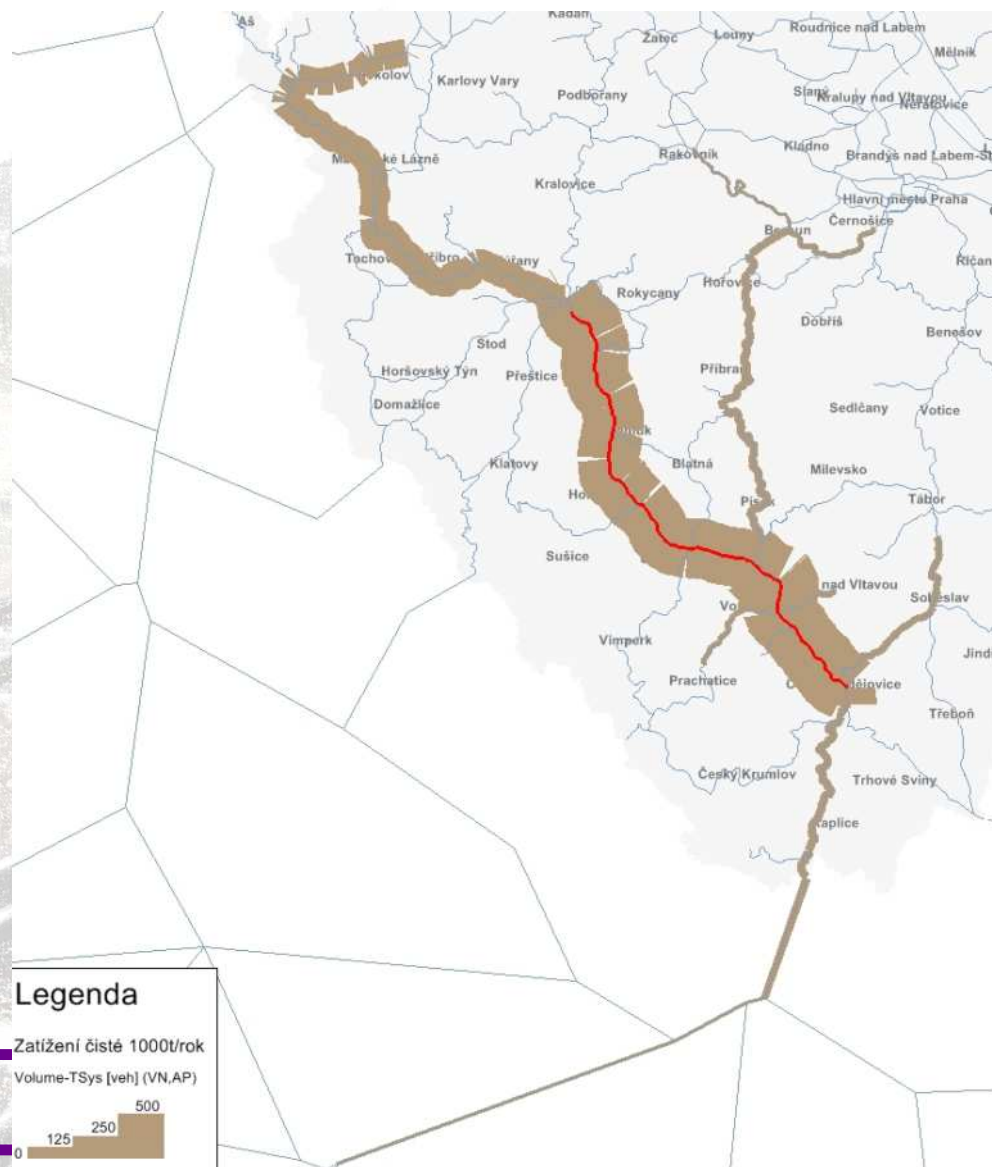
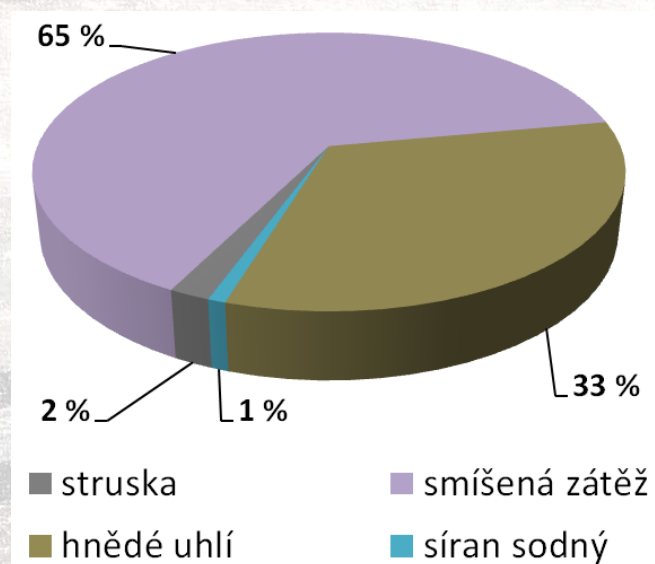
# PŘEPRAVNÍ TRH

- Komoditní skladba  
struska



# PŘEPRAVNÍ TRH

- Komoditní skladba celkem





# PŘEPRAVNÍ TRH

- Doporučení k nákladní dopravě
  - Navržená modernizace tratě nepředpokládá změnu v přepravní poptávce
  - Kapacitní možnosti pro potřebu ND dostatečné
  - Rozsah dopravy a přepraveného nákladu bude v SP a BP stejný
  - Výhledový průběh přepravního výkonu bude stagnovat s možností mírného poklesu (snižování přeprav hnědého uhlí)

**DOPORUČENÍ – modernizační úpravy nejsou pro ND klíčové**



# Ekonomické hodnocení

- Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“, vydaným ve Věstníku dopravy č. 11/2013 dne 22. května 2013
- hodnotící období **2019 – 2056** (30 + 8 let)
- CÚ 2019



18.11.2014

SP MODERNIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE - PLZEŇ

SUDOP PRAHA, OLŠANSKÁ 1A, PRAHA 3

**DĚKUJI ZA POZORNOST**

