

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP Modernizace trati České Budějovice – Plzeň Pracovní porada
DATUM	28. července 2015, 13:00
MÍSTO	SŽDC, s. o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, (zas. m. 444)
ÚČASTNÍCI	viz prezenční listina
ZAZNAMENAL	Kopecká
PŘÍLOHY	--

Náplní pracovní porady bylo projednání námětů Ing. Fridricha (SŽDC, SSZ) k variantě Bez projektu (BP), původní var. A a dalším návrhům vzhledem k dopravní technologii (provoznímu konceptu) a částečně s tím svázané přepravní prognózy a technického řešení.

A) varianta Bez projektu

Návrh GVD BP (odevzdání 01/2015) předpokládá odjezdy **rychlíků** z krajních stanic bez dodržení přestupních časů od vlaků Ex:

- v ŽST Plzeň hl. n. Ex od Prahy dle SP Plzeň – Domažlice příj. X:02, R směr Č. Budějovice odj. X:05,5, zpět symetricky dle X:00,
- v ŽST České Budějovice Ex od Tábora a Prahy dle ASP IV. TŽK příj. X:02, R směr Plzeň odj. X:05, zpět symetricky dle X:00.

V obou případech to znamená, že cestující relací Praha – Nepomuk (– Strakonice, resp. Horažďovice), resp. (Praha –) Tábor – Číčenice (– Vodňany/Písek) by museli využívat vlaky R v celé délce, což například u cestujících z Prahy znamená v obou případech prodloužení cestovní doby o 30 minut.

Návrh GVD BP (odevzdání 01/2015) předpokládá vedení čtyř párů **Os vlaků** v úseku Plzeň – Blovice, tedy počet obdobný k projektovým variantám. Vzájemný rozestup mezi vlaky je ale velmi nepravidelný, např. z Plzně 40-19-13-48 min (**EDIT:** v poslední pracovní verzi je tento rozestup z Plzně 25-32-15-48 min a do Plzně 23-26-32-39 min) a bylo by vhodné získat vyjádření objednatele (POVED), zda by vůbec vlaky takto objednal nebo zda by se např. přidržel současného modelu (rozestupy 20-40-60 min). Počet a interval Os vlaků má vliv na vnímanou cestovní dobu (mění se průměrná doba čekání na spoj, byť ji při takto velkých odstupech nelze uvažovat jako polovinu intervalu) a tím na přepravní model i ekonomické hodnocení.



B) varianta A dle zadání

Ing. Fridrich uvedl, že smyslem varianty A dle zadání mělo být:

- nalezení varianty relativně úsporné, nevyžadující investice v málo zatíženém úseku Č. Budějovice – Nepomuk (mimo), a to i s ohledem na dlouhodobou nejistotu ohledně záměrů JIKORD v objednavce osobní dopravy,
- prověření přínosu zlepšení příměstské dopravy u Plzně zvětšením počtu spojů, jejich pravidelným intervalem (Os á 30 min, Sp v prokladu k R) a zvýšením spolehlivosti částečným zdvoukolejněním (min. Nepomuk – Srby a Starý Plzenec – Plzeň-Kotěrov), a to odděleně od efektů úspory času rychlíkových cestujících jižně od Nepomuku;
- stabilizace uzlu Plzeň a zajištění přestupních vazeb tamtéž (viz bod A).

Nyní sledovaná varianta A je pojata odlišně, v zásadě plní i cíle původní var. B (široký uzel Plzeň s přípoji od/do Klatov).

Zpracovatelem bylo upozorněno, že největší přínosy jsou z úspor provozních nákladů infrastruktury a časové úspory cestujících převážně v dálkových vlacích. Možné úspory nákladů by bylo vhodné hledat v návrzích železničních stanic.

Bylo dohodnuto, že zpracovatel prověří samostatné rozdělení přínosů pro regionální dopravu a pro dopravu dálkovou v úseku Nepomuk – Plzeň a náklady pro tento úsek, aby bylo patrné, zda tento úsek je sám o sobě efektivní nebo nikoliv.

EDIT:

Podíl úspor času a výkonů mezi dálkovým a příměstským segmentem pro variantu A mod je uveden v tabulce.

	Dálková	Regionální
ČÚ z převedené dopravy	57%	43%
ČÚ stávajících cestujících	58%	42%
Úspora výkonů ze silniční dopravy	75%	25%

Ve variantách B a C bude segmentový podíl vyrovnanější, v ČÚ i obrácený, a to z důvodu změn koncepce návazné autobusové dopravy (svoz busy do žst. Nezvěstic, Blovic a Nepomuku), kterou POVED více preferuje ve dvojkolejných variantách než v BP a A.

C) stabilita provozu

Ing. Fridrich poznamenal, že simulace provozu by u var. B nemusela prokázat vyšší stabilitu oproti var. A, jelikož se v řešení nachází způsob předjíždění, který je citlivý na zpoždění.



D) náklady na železniční svršek

Ing. Fridrich uvedl, že přepočtem cen kolejnic a výhybek podle posledních dostupných cen (2002 – 2005) by se rozdíl v ocenění materiálu mezi svršek soustav 49E1 a 60E2 mohl pohybovat okolo 100 mil. Kč při 100 km jednokolejné trati nebo 50 km dvoukolejné trati. Ing. Plišková (SUDOP PRAHA) informovala, že návrh jednotkových cen postoupili SŽDC SSZ ÚT2 a čekají na jejich revize jednotkových nákladů.

Připomínky došlé nad rámec jednání (reakce zpracovatele v odrážkách):

A) varianta bez projektu

Ing. Fridrich:

V přepravní prognóze a v ekonomickém hodnocení časových úspor cestujících, byť těchto cestujících zřejmě nebude vysoký počet, je třeba zohlednit prodloužení cestovní doby o 30 minut na relacích Praha – Nepomuk (– Strakonice / Horažďovice), resp. (Praha –) Tábor – Číčenice (– Vodňany).

- Z výsledků SLDB 2011 vyplývají přiložené počty denní cest (za oba směry).

relace		BUS	ŽEL	IAD
Strakonice	<-> Praha	370	5	245
Nepomuk		5	15	20
Blovic		20	30	35
Horažďovice		80	5	30

- Potenciálně nejvyšší přepravní proud v relaci Strakonice – Praha je i nadále bude železničně nekonkurenceschopný (JD autobusu 90 min).
- Tedy k významným časovým úsporám docházet nebude.
- Prodloužení cestovní doby na relacích s přestupem v Českých Budějovicích je negováno následujícím vyjádřením Ing. Křemena.

Ing. Křemen:

V přepravní prognóze a ekonomickém hodnocení bude dále zohledněna přestupní vazba v Českých Budějovicích mezi linkou R11 a Ex Praha – Linz (ta je dodržena jak pro variantu BP, tak pro všechny projektové varianty) a dále zkrácení cestovní doby v jednotlivých variantách SP ve směru Linz – České Budějovice – Strakonice – Plzeň, které neřeší jen relaci ve směru z/do Rakouska směrem na Plzeň, ale také relaci ve směru na Šumavu a Lipno, která nemusí být z hlediska počtu cestujících zanedbatelná.



- Přepravní proudy z významných sídel tratě 190 směr Rakousko s přestupem v ČB jsou zanedbatelné. Jedná se o jednotkové počty cestujících z této oblasti. Z posledních čtyř sčítacích kampaní ČD vyplývá, že obousměrný přeshraniční tok na hraničním přechodu Horní Dvořiště/Summerau je denně 166 cestujících (z toho 100 v R). Ano, v současné době je IV. TŽK v rekonstrukci, ale i po její dokončení nelze předpokládat výrazný růst cest ve směru sídla tratě 190 – Rakousko.
- Směrové pohyby mezi lokacemi na trati 190 v návaznosti na trať 194 (směr Šumava, Lipno, ...) také nejsou ohromující. V roce 2014, dle sčítání ČD, mezi tratěmi 190 a 194 bylo obousměrně uskutečněno téměř 10 tis. cest, což vztaženo k dennímu průměru je necelých 30 cestujících.

Podle dodatečného upřesnění O26 ze dne 10. 8. 2015 bude na trati Plzeň – Klatovy ve vztahu k řešené SP a s ohledem na řešení přestupních vazeb v uzlu Plzeň uvažován stávající stav i model GVD. Přepravní prognóza tedy bude uvažovat s přestupními vazbami v Plzni mezi vlaky Os klatovské trati a vlaky R budějovické trati ve variantě BP i ve všech projektových variantách a v projektových variantách B a C, resp. Bp a Cp pak i s přestupními vazbami mezi R a Sp klatovské trati a Sp budějovické trati.

- Zpracovatel prověří velikost přepravních proudů na zmíněných relacích.

B) var. A dle zadání

Ing. Fridrich

Při kladném výsledku (**EDIT**: hodnocení samostatného úseku Nepomuk – Plzeň) by původní var. A mohla být považována i nadále za relevantní, zejména s ohledem na redukční charakter nové var. A a tedy riziko dalšího zhoršení stability provozu (zvýšení počtu vlaků a současně rušení stanic bez náhrady).

- Původní var. A dle zadání byla prověřena s negativním výsledkem. Nová varianta $A_{p_{mod}}$ je postavena na maximálním využití hlavních identifikovaných přínosů projektu, tedy úspora PN železniční infrastruktury a časové úspory cestujících především v dálkových vlacích v relaci ČB – Plzeň. Stabilita provozu není výrazně zhoršena ani zlepšena. Navržené zrušení žst. Čejetice a Střelské Hoštice bylo na jednání 17. 7. 2015 odmítnuto SŽDC O12.



C) stabilita provozu

Ing. Fridrich

Dlouhodobé špatné plnění GVD u linky R Brno – ČB – Plzeň, a to v řešeném úseku zejména ve směru do Plzně, je třeba v návrhu zohlednit. Rušení dopravy v blízkosti křižování vlaků R, a to zejména z budějovické strany, považuje z tohoto pohledu Ing. Fridrich za kontraproduktivní.

- Navržené zrušení žst. Čejetice a Střelské Hoštice bylo na jednání 17. 7. 2015 odmítnuto SŽDC O12.

Dodatečné upřesnění O26 (Ing. Křemen) a SSZ (Ing. Fridrich):

Pravidelnost provozu by se patrně mohla zlepšit rozdělením linky v Českých Budějovicích s omezenou čekací dobou, přičemž o takové možnosti MD O190 zřejmě uvažuje, jak uvedli při projednání SP Plzeň – Domažlice. Současně však MD sleduje v krátkodobém horizontu u linky R11 uzel v J. Hradci při L:00. Rozlomení linky R11 v Českých Budějovicích je pak za těchto podmínek reálné teprve po alespoň nějaké modernizaci (rekonstrukci) úseku Nemanice – Ševětín, nicméně s ní nelze v tuto chvíli uvažovat vzhledem ke schválení varianty MIN v ASP IV. TŽK 2012. V opačném případě nebude možné zajistit v ČB obrát soupravy ve směru od Brna (obratový čas pouze na hranici 5 minut). Identický problém nastává i v případě části linky R11 mezi ČB a Plzní ve variantě bez projektu a v situaci, kdy by nebyl investičně řešen úsek mezi ČB a místem křižování vlaků linky R11 ve směru na Plzeň. V takovém případě nebude možné zajistit v ČB ani obrát soupravy ve směru od Plzně (obratový čas na hranici 10 minut). Bez navýšení počtu náležitostí tak bude v takovém případě nutné vést linku R11 minimálně ve variantě bez projektu a v případě, kdy nebude investičně řešen úsek mezi ČB a místem křižování vlaků linky R11 ve směru na Plzeň, nadále ve stávající podobě, tj. bez rozlomení v ČB. I toto omezení týkající se konstrukce jízdního řádu, linkového vedení a potřebného počtu náležitostí je nutné v hodnocení jednotlivých variant studie zohlednit. I v případě rozdělení linky by ale bylo nutné počítat se zpožděními vlaků na hranici čekací doby (10 – 15 min?), což znamená očekávatelné rutinní překládání křižování z Horažďovic předm. do Střelských Hoštic a Katovic.

Z uvedených důvodů doporučují zástupci O26 (Ing. Křemen) a SSZ (Ing. Fridrich) uvažovat ve SP Č. Budějovice – Plzeň s nerozděleným ramenem linky R11 Plzeň – Brno, nicméně výsledné rozhodnutí v této věci přísluší MD O190.

- Bereme na vědomí.

