

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP Modernizace trati České Budějovice – Plzeň Pracovní porada
DATUM	23. října 2015, 8:00
MÍSTO	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 1 (zasedací místnost č. 444)
ÚČASTNÍCI	viz prezenční listina
ZAZNAMENAL	Mareš a kol. stř. 205
PŘÍLOHY	

Náplní pracovní porady bylo projednání rozsahu dopravy ve stavu Bez projektu a problematika započtení rozdílného vlivu výluk na pravidelný provoz v případě zdvoukolejnění vybraných úseků tratě.

V úvodu **Ing. Mareš** (SUDOP PRAHA) objasnil, proč došlo při snížení rozsahu dopravy ve stavu Bez projektu ke zhoršení ekonomických výsledků projektových variant. Důvodem je, že ve stavu Bez projektu dojde k výraznému snížení provozních nákladů regionálních vlaků v Plzeňském kraji, ale pouze k mírnému poklesu počtu cestujících. Zpracovatel SP proto navrhl i ve všech projektových variantách snížení rozsahu dopravy na 10 párů Os v nejméně zatíženém úseku Nepomuk – Horažďovice předm. **Ing. Benediktová** (POVED) uvedla, že pakliže se ukazuje, že příliš vysoký rozsah dopravy v projektových variantách zhoršuje ekonomické výsledky, je možné uvažovat s jeho snížením. **Bc. Purkart** (POVED) doplnil, že v takovém případě bude nutné rozšířit místa zastavení vlaků Sp o Pačejov.

Následně **Ing. Kostelný** (ČD) seznámil přítomné s problematikou výluk na řešené trati, jak s jejich počtem za uplynulé 3 roky, tak s problémy, které výluková činnost způsobuje dopravci. **Ing. Mareš** upozornil, že do ekonomického hodnocení je možné uvažovat pouze vliv výluk způsobených údržbou, nikoli opravnými pracemi. V opačném případě by bylo nutné v projektových variantách zahrnout i výluky během modernizace trati. **Ing. Fridrich** (SŽDC, SSZ) toto potvrdil a dodal, že podle statistik SŽDC činí na modernizovaných tratích průměrný objem výluk na údržbu a drobné opravy 45 hodin ročně na mezistaniční úsek a jednu traťovou kolej. Ve studii proto bude počítáno s touto průměrnou dobou výluk. Vzhledem k charakteru prací budou výluky uvažovány jako osmihodinové denní od 8:00 do 16:00.

Ing. Benediktová se dotázala na způsob započtení nákladů na náhradní autobusovou dopravu a na to, zda je uvažováno s přechodem cestujících na IAD z důvodu výluk. **Ing. Klusáček** (SUDOP PRAHA) vysvětlil, že náklady na NAD jsou počítány podle standardních sazeb z platné metodiky. **Ing. Jeřábek** (SUDOP PRAHA) doplnil, že je počítáno pouze s přechodem



cestujících do NAD a požádal zástupce POVEDu či ČD, zda mají k dispozici relevantní data o snížení počtu cestujících (přecházejících na IAD) během jednodenních výluk, z kterých by mohl zpracovatel vycházet. **Ing. Kostelný** přislíbil, že data zašle do pátku 30.10.2015. **Ing. Heinišová** požádala o srovnání nákladů na NAD, se kterými počítá zpracovatel SP s daty ČD. **Ing. Klusáček** proto stanoví náklady na NAD pro typickou výluk a zašle (do 28.10.2015) je **Ing. Kostelnému** pro srovnání s údaji ČD (do 30.10.2015).

Následně byla diskutována problematika GVD ve stavu Bez projektu. **Bc. Purkart** vyjádřil pochybnost ohledně uvažovaných jízdních dob ve stavu BP v uzlu Plzeň a ohledně intervalů křižování vlaků R a Os. Takový grafikon by zřejmě vykazoval v praxi značnou míru nestability, a to i vzhledem k častému ostrému křižování vlaků kategorií R a Os, přičemž u vlaků kategorie R bez konstrukce zastavení z dopravních důvodů při ostrém křižování, kde by SŽDC toto zřejmě zohledňovala. **Ing. Štěpánová** (SUDOP PRAHA) odpověděla, že výpočet jízdních dob je proveden standardním způsobem, tedy v programu Dynamika jsou vypočteny teoretické jízdní doby, které jsou následně opřirážkovány a zaokrouhleny na půlminuty. S těmito hodnotami je uvažováno při tvorbě GVD. Při výpočtech byly zohledněny i jízdy do odbočky. **Ing. Fuksa** (SŽDC, O26) uvedl, že ve stavu BP bude muset dojít k prodloužení pobytu vlaků R ve Strakonících a Horažďovicích předm. na dobu shodnou s projektovými variantami a zároveň budou prověřeny v GVD uvažované provozní intervaly. I s ohledem na snížení rozsahu dopravy bude ve stavu Bez projektu navržen nový GVD, ve kterém budou zmíněné nedostatky odstraněny. **Ing. Fuksa** navrhl zpracovateli SP spolupráci při tvorbě nového GVD stavu BP.

Bc. Purkart představil zpracovateli SP nový provozní koncept prověřovaný ve variantě B. Základem je současný odjezd/příjezd R a Os z/do Plzně hl. n. a rozvolnění uzlu v Nezvěsticích, kde je nově pouze jednosměrná vazba Os z Příkosic na Os do Plzně, nebo v opačném směru. Jako částečné řešení bylo **Bc. Purkartem** navrženo zastavení vlaků Sp v Nezvěsticích, pokud by v úseku Nezvěstice – Příkosice nedošlo ke zkrácení jízdní doby. Předpokladem pro takové řešení je též dokončení revitalizace tratě Rokycany – Příkosice, kde je očekáváno uvolnění podmínek v uzlu v Příkosicích a díky tomu je možné lépe dosáhnout přípojných vazeb v železniční stanici Nezvěstice za využití zastavení vlaků kategorie Sp. To může posloužit i pro rychlé spojení Plzeň – Spálené Poříčí v kombinaci vlak-bus. Tento provozní koncept bude nově základním provozním konceptem, uvažovaným ve variantách B a Bp a obdobné řešení bude prověřeno i ve variantách C a Cp. Technické řešení zmíněných variant touto změnou nebude dotčeno. Současně však bude vyčíslena úspora investičních nákladů plynoucí z možné redukce kolejového řešení stanic, které vyžadoval původní model GVD pro varianty B/Bp s předjížděním R/Os v Nezvěsticích.



Dále byla řešena problematika počtu vlaků Sp, respektive jejich případné přesunutí do kategorie R a protažení až do Českých Budějovic, jakožto zahuštění intervalu vlaků dálkové dopravy na 60 minut. **Bc. Purkart** navrhl uvažovat ve studii opět pouze se 4 páry Sp (původně 5 párů), z nichž by v alternativním posouzení byly 3 páry protaženy do Českých Budějovic a jeden pár Sp by začínal/končil ve Strakonici. **Ing. Mareš** poznamenal, že interval prokládových R v alternativním konceptu nebude přesně 60 minut, a dále upozornil, že dle dřívějších vyjádření MD ČR a Jihočeského kraje tyto vlaky nebudou ani jedním z těchto objednatelů dopravy objednány. Požadavek na alternativní prověření zkráceného intervalu dálkové dopravy 60 minut však vyplývá ze zadání SP.

Ing. Benediktová se pozastavila nad rozdílným rozsahem protihlukových stěn v jednotlivých projektových variantách. **Ing. Mareš** vysvětlil, že důvodem je riziko nepřiznání statusu „staré hlukové zátěže“ ve zdvoukolejňovaných úsecích. **Ing. Fridrich** uvedl, že přiznání statusu „staré hlukové zátěže“ závisí na individuálním rozhodnutí krajské hygienické stanice, ale v poslední době se častěji objevují rozhodnutí, ve kterých je status „staré hlukové zátěže“ přiznán i stavbám obsahujícím zvýšení počtu kolejí. **Ing. Heinišová** proto požádala zpracovatele SP o stanovení rozsahu PHS pouze na základě hlukové studie zpracované na „starou hlukovou zátěž“, nezávisle na rozsahu zdvoukolejnění. **Ing. Mareš** zapracuje tento požadavek SŽDC, ale upozornil na riziko podhodnocení investičních nákladů na PHS v případě nepřiznání statusu „staré hlukové zátěže“. **Ing. Křemen** (SŽDC, O26) uvedl, že má také několik dotazů ohledně stanovení investičních nákladů. Bylo dohodnuto, že **Ing. Křemen** zašle zpracovateli SP tyto dotazy do 28.10.2015. Zpracovatel je následně vypořádá do 30.10.2015.

Shrnutí a závěry jednání

Vliv výluk z důvodu údržby na železniční provoz:

- V SP bude počítáno s průměrnou dobou výluky 45 h / rok na 1 traťovou kolej v 1 mezistaničním úseku. Výluky budou uvažovány denní osmihodinové, v čase 8:00 – 16:00.
- Zpracovatel SP zašle Ing. Kostelnému propočet nákladů na NAD pro srovnání s údaji ČD. (zaslání propočtu do 28.10.2015, zpracování posouzení do 30.10.2015)
- Ing. Kostelný / POVED zašle zpracovateli SP počty cestujících v období šestihodinových výluk (8:00 – 14:00), kteří přechází na IAD (do 30.10.2015)

Stav Bez projektu:

- Bude uvažován snížený rozsah dopravy dle GVD 2015/2016.
- Bude zpracován nový GVD stavu BP s upravenými pobyty, provozními intervaly a rozsahem dopravy.



Projektové varianty:

- Bude snížen rozsah Os v úseku Nepomuk – Horažďovice předm. na 10 párů (ve všech projektových variantách), náhradou je zastavení Sp v žst. Pačejov a ve variantách s novým provozním konceptem též v žst. Nezvěstice.
- V projektových variantách B/Bp a C/Cp bude nově uvažováno pouze se 4 páry Sp.
- Bude prověřen vliv protažení 3 párů Sp (jako kategorie R) do Českých Budějovic. Zpracovatel SP upozornil, že dle dřívějších vyjádření MD ČR neuvažuje se zahuštěním taktu vlaků linky R11 na 60 minut a Jihočeský kraj nepřipouští objednávání vlaků kategorie R.
- Byl představen nový provozní koncept v regionální dopravě Plzeňského kraje ve var. B/Bp (tech. řešení nebude tímto novým požadavkem ovlivněno). Obdobné řešení bude prověřeno i ve var. C/Cp.

Investiční náklady:

- Rozsah protihlukových stěn bude ve všech variantách uvažován jako ve variantě A(mod). Zpracovatel SP upozornil na riziko podhodnocení nákladů na PHS v případě neuznání statutu „staré hlukové zátěže“ na zdvoukolejňovaných úsecích.
- Ing. Křemen zašle zpracovateli SP dotazy ohledně IN, které zpracovatel následně vypořádá. (zaslání dotazů do 28.10.2015, vypořádání do 30.10.2015)

Připomínky k výše uvedenému zápisu zasílejte zpracovateli v termínu do **pátku 30. října 2015 do 12:00 hod.** Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zasílatele.

Zapsal: **Matěj Mareš a kol. stř. 205**





Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

PREZENČNÍ LISTINA

23.10.2015, GŘ SZDC, s.o.

Jméno	Organizace	Email/Telefon	Podpis
MARCELA BENEDIKTOVÁ	POVED	benediktova@poved.cz 733 698 607	Benediktova
VLADIMÍR KOSTELNÝ	CD a.s. Roc Plzeň	kostelny@gr.cd.cz 724 023 057	Kostelný
PAVEL RUKART	POVED	rukart@paved.cz 720 190 981	Rukart
Jan Kremen	SZDC, GŘ 026	Kremen@szdc.cz 602 162 740	Kremen
David FUKSA	SZDC GŘ 026	Fuksa@szdc.cz 725 919 470	Fuksa
ALENA HEINIŠOVÁ	SZDC 07	HEINISOVA@SZDC.CZ 602 650 521	Heinišová
Karel Fridrich	SZDC SSZ	fridrich@szdc.cz 602 269 052	Fridrich
Matěj Mareš	SUDOP PRAHA	matej.mares@sudop.cz 267 094 174	Mareš

[illegible]