

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	SP Modernizace trati České Budějovice - Plzeň Projednáni studie
DATUM	11. února 2015, 13:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov, (zas. m. 7)
ÚČASTNÍCI	viz prezenční listina
ZAZNAMENAL	Kopecká a kol. stf. 205
PŘÍLOHY	Prezentace, podklady k jednání

V první části porady byly prezentovány dosavadní výsledky studie z pohledu technického řešení, dopravní technologie a přepravní prognózy za všechny řešené varianty a ekonomické zhodnocení pro variantu B a Bp.

Ing. Jeřábek (SUDOP)

Během prezentace upozornil na drobné nesrovnalosti v kartogramech (oblast spádující k ČB), které se chybně dostaly do dílčího odevzdání. Opravené kartogramy byly zájemcům v rámci jednání předány. Jedná se pouze o chybné nastavení grafických parametrů.

Ve druhé části byla diskuze nad dosavadními výsledky a zaznělo následující:

Ing. Tyle (MD O130)

- Pokud ekonomicky nevychází varianta B a bylo by nutné snížit investiční náklady o 30 %, proč nezkusit variantu A, která je o toto procento nižší, aby bylo dosaženo hranice efektivity?

Ing. Klusáček (SUDOP)

- Samozřejmě i varianta A bude ekonomicky hodnocena, ale neplatí, že když jsou náklady o 30 % nižší, bude ekonomicky efektivní, jelikož nemusí mít veškeré přínosy varianty dražší.

Ing. Mathé (SŽDC O6)

- Jaký je důvod seznamování s variantou B, která je ekonomicky neefektivní? Poukazuje, že přínosy na této trati nelze o mnoho zvýšit a tím podpořit efektivnost. Je důležité prověřit efektivitu varianty A a následně buď vytvořit sníženou variantu A, nebo rozšířenou. Následně se zeptal na důvod plného zdvoukolejnění u Plzně.

Ing. Fuksa (SŽDC O26)

- Zdvoukolejnění vyplývá z potřeb dopravní technologie, ev. doplnění zbylých krátkých úseků, které by následně zůstaly jednokolejné.

Ing. Paidar (SŽDC SSZ)

- Když uvádíte, že investiční náklady jsou takto vysoké, je někde rozklíčováno, jaké náklady jsou na jaké části? V podkladech pro jednání byla jen celková hodnota.

Ing. Mareš (SUDOP)

- Podrobně rozepsané jednotlivé investiční náklady jsou součástí textové části dílčího plnění.

Ing. Študlar (KÚ JČK, JIKORD)

- Za Jihočeský kraj preferujeme veškeré varianty s Pískem, který je pro nás stěžejní. Do výčtu cestovních dob za vybrané relace by bylo vhodné doplnit i relaci až na Písek město. Podotkl, zda je ve výhledu uvažováno s navýšením nákladní dopravy z důvodu dostavby JE Temelín. Zároveň uvedl, že společnost METRANS uvažuje s vybudováním terminálu kombinované přepravy



v Nemanicích. Tento terminál by následně mohl vytvářet vyšší poptávku po nákladní dopravě i na řešené trati.

Ing. Kopecká (SUDOP)

- Výběr relací byl založen na přepravní prognóze. Samozřejmě vlaky jsou konstruovány až do stanice Písek město a není tedy problém tento údaj uvést. Společnost METRANS Rail ve svém vyjádření uvedla, že do budoucna uvažuje na dotčené trati s možným jedním párem vlaků (i ve stavu Bez projektu). O případném vybudování terminálu se ve vyjádření nezmiňovala.

Ing. Jeřábek (SUDOP)

- Jelikož ale tyto trasy nákladních vlaků je možné konstruovat i ve stavu Bez projektu, nelze modernizaci brát jako jednoznačný přínos pro tuto možnou výhledovou dopravu. Tato skutečnost se týká i zvýšené nákladní přepravy při výstavbě JE Temelín. Tedy zvýšenou nákladní obsluhu je možné realizovat ve všech posuzovaných stavech (bez projektu i s projektem).

Ing. Hartman (SŽDC O13)

- Vzněl dotaz na vyčíslení přínosů ze zkrácení jízdních dob nákladní dopravy jako jeden ze vstupů do ekonomického hodnocení.

Ing. Plišková (SUDOP)

- Problematika započítání časových úspor z nákladní dopravy je těžko obhajitelná, což bylo již několikrát řešeno v jiných studiích s evropským hodnotitelem JASPERS.

Ing. Tyle (MD O130)

- Pomocí jaké sazby je vyčíslována úspora provozních nákladů vlaků? Tato sazba se velmi různí i s ohledem na nový vozový park.

Ing. Plišková (SUDOP)

- Jako podklad slouží data od Českých drah (dříve poskytnutá). Aktuální data o provozních nákladech nejsou, bohužel, k dispozici.
- Požádala o poskytnutí těchto dat prostřednictvím SŽDC, které je může oficiálně předat zpracovatelům EH.

Ing. Tyle (MD O130)

- Přislíbil poskytnutí těchto dat

Ing. Klusáček (SUDOP)

- Následně upozornil, že vzhledem k procentuálnímu poměru k ostatním druhům úspor je tato hodnota marginálním přínosem.

Ing. Tyle (MD O130)

- Náklady na národní vlakový zabezpečovač jsou způsobilé či nikoli?

Ing. Plišková (SUDOP)

- Pro ekonomické hodnocení toto není podstatné. Do hodnocení tyto náklady zahrnuty jsou.

Ing. Kašparová (SŽDC O7)

- Náklady na národní vlakový zabezpečovač jsou nezpůsobilé náklady.

Ing. Mathé (SŽDC O6)

- Tyto náklady jsou pouze vícenáklady na migrační období, než bude plně zprovozněno ETCS v celém úseku Plzeň – České Budějovice.



Ing. Knížek (MD O130)

- Vzhledem k tomu, že zadání studie bylo o 1 – 1,5 roku posunuto, dodržujete zadané termíny, případně jste již v některých částech napřed, aby bylo zaručeno stihnutí termínu dokončení této studie?

Ing. Plišková (SUDOP)

- Ano, zadané termíny jsou dodržovány podle časového harmonogramu.

Ing. Mathé (SŽDC O6)

- Pro připomínkové řízení k odevzdanému dílčímu plnění postrádá i ekonomické posouzení varianty A, aby bylo možné stanovit, jakým směrem se ubírat.

Ing. Plišková (SUDOP)

- Pro toto dílčí plnění byla pro ekonomické hodnocení vybrána prostřední varianta B, aby ukázala, zda se více zaobírat variantou nižší či se pokusit i o variantu vyšší. Zároveň byla hodnocena i varianta Bp (s Pískem), aby se ukázal přínos tohoto opatření. Pro projednání připomínek bude v pátek 20. 2., ev. v pondělí 23. 2. rozesláno předběžné ekonomické hodnocení pro variantu A a Ap, aby bylo možné porovnání.

Ing. Paidar (SŽDC SSZ)

- Vzněl dotaz, zda by pomohlo, kdyby byla žst. Pačejov vyjmuta z této studie.

Zpracovatel (SUDOP)

- Vzhledem k rozpoutání všeobecné diskuze nebylo na dotaz odpovězeno, nicméně vliv vyjmutí rekonstrukce žst. Pačejov ze SP je obtížně odhadnutelný. IN všech projektových variant se sice sníží, ale na druhou stranu se zkrátí hodnotící období a zbylé IN se přesunou o rok blíže k začátku hodnotícího období, a tím se zvýší jejich dopad do EH (diskont). Zároveň dojde ke snížení provozních nákladů varianty Bez projektu.

Ing. Kašparová (SŽDC O7)

- Termín pro zaslání stanovisek stanovila na 11. 3. 2015.

Závěry a shrnutí:

- Bylo odevzdáno **dílčí plnění** v rozsahu technického řešení, dopravní technologie a přepravní prognózy pro všechny varianty a předběžné ekonomické hodnocení pro varianty B a Bp.
- Uvedené výsledky EH jsou **předběžné**.
- Nejpozději do pondělí 23. 2. 2015 bude rozesláno předběžné EH pro variantu A a Ap.
- **Termín pro zaslání stanovisek je 11. 3. 2015.**
- S ohledem na výsledky EH bude třeba nalézt takové řešení, které prokáže ekonomickou efektivnost.

