

Zápis

**ze 105. zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy
konaného dne 14. 7. 2015 k projektům infrastruktury železnic**

které probíhá na základě platné směrnice MD č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“.

Seznam návrhů předložených k projednání

(Od 13:00 do 15:00, Malé kolegium MD)

1	Studie proveditelnosti	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v tis. Kč (bez DPH)
1.1	Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice	Ke schválení	██████████
1.2	Průjezd železničním uzlem Česká Třebová	Ke schválení	██████████
2	Záměr projektu investiční akce	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v tis. Kč (bez DPH)
2.1	ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov - Břeclav	Ke schválení	██████████
3	Benefitová žádost	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v tis. Kč (bez DPH)
3.1	Rekonstrukce R 27 kV TNS Nezamyslice	Ke schválení	██████████
3.2	Železniční zastávka Frenštát pod Radhoštěm	Ke schválení	██████████
4	Informace	Předloženo Ministerstvu dopravy	-----
4.1	Stav přípravy neinvestičních akcí na 1. a 3. prioritní ose, připravovaných k financování z OPD za měsíc červen 2015	Pro informaci	--- --,-

Investor/zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, s. o.

1 Studie proveditelnosti

1.1 Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice

Zadavatel SP: Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Zhotovitel: SUDOP Praha a. s.

Druh dokumentace: studie proveditelnosti

Předkládá se: v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012

Místo realizace (kraj): Západočeský (Plzeňský kraj)

V rámci studie proveditelnosti „Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice“ bylo navrženo 10 projektových (investičních) variant a varianta „bez projektu“, sloužící jako referenční.

Varianta 0: Bez projektu.

Varianta 2a: Optimalizace celé stávající tratě bez elektrizace; kromě mezistaničního úseku Staňkov – Blížejev a ŽST Česká Kubice, které jsou již po přestavbě.

Varianta 2b: Optimalizace (v zásadě se jedná o řešení dle varianty 2a), rozšířená o elektrizaci celé tratě, včetně částí, které jsou již po přestavbě.

Varianta 2c: Řešení, které v plném rozsahu splňuje požadavky na dodržení rychlostního parametru 100 km/h, a to pouze v podobě s elektrizací.

Varianta 4a: Optimalizace stávající tratě bez elektrizace (v zásadě se jedná o řešení dle varianty 2a), rozšířená a stavbu nové dvoukolejné tratě v úseku odb. Nová Hospoda – Zbůch.

Varianta 4b: Elektrizovaná podoba varianty 4a; výstavba nové dvoukolejné tratě do ŽST Zbůch. Navazující úsek Zbůch – Domažlice – st. hranice je řešen dle varianty 2b.

Varianta 4c: Prověřuje možnost ukončení elektrizace v ŽST Domažlice v důsledku případné neelektrizace navazujícího úseku na území SRN. Úsek Plzeň – Domažlice je řešen dle varianty 4b; úsek Domažlice – st. hranice je řešen dle varianty 2a.

Varianta 4d: Prověřuje možnost ukončení elektrizace v ŽST Stod z důvodu prověření možnosti minimalizace rozsahu elektrizace; úsek Plzeň – Stod je řešen dle varianty 4a, avšak s elektrizací; úsek Stod – Domažlice – st. Hranice je řešen dle varianty 2a.

Varianta 4e: Reaguje na doporučení konzultantské agentury JASPERS, ale odlišným způsobem. Předpokládá výstavbu přeložky Nová Hospoda – Zbůch/Chotěšov, avšak s realizací pouze jedné koleje. Trať je kompletně elektrizována.

Varianta 4f: Obsahuje totožné řešení jako varianta 4e, neobsahuje pouze elektrizaci.

Varianta 5: V úseku Nová Hospoda – Domažlice se navrhuje nová dvoukolejná elektrizovaná trať na rychlost 200 km/h. Ze stávající tratě zůstane zachován pouze úsek Nová Hospoda – Chotěšov (Zbůch). V úseku Domažlice – st. hranice se sleduje shodné řešení s variantou 2b.

Varianta 5a (podpůrná): V úseku Nová Hospoda – Domažlice je shoda s variantou 5. Úsek Domažlice st. hranice je navržen pro rychlost do 160 km/h, v jednokolejném provedení, s využitím stávající ŽST Česká Kubice.

Výše investičních nákladů jednotlivých variant a výsledky hodnocení jejich ekonomické efektivity

varianta	bez projektu	2a	2b	2c	4a	4b	4c	4d	4e	4f	5
celkové investiční náklady v CÚ 2019 (mil. Kč)	0	5 164	7 971	9 617	7 729	9 318	9 110	8 234	9 246	7 675	16 871

Variant	ERR [%]	ENPV [tis. Kč]	BCR
2a	6,07	251 788	1,067
2b	5,85	201 816	1,042
2c	5,32	-162 638	0,977
4a	5,59	68 550	1,012
4b	6,35	763 460	1,112
4c	5,08	-352 137	0,947
4d	4,63	-656 185	0,891
4e	7,20	1 583 142	1,235
4f	6,67	872 428	1,156
5	4,87	-1 028 713	0,910

Závěry a doporučení SFDI a věcně příslušných odborů MD:

SFDI: Doporučuje realizovat variantu **4e** s podmínkami

O 190 MD: Doporučuje realizovat variantu **4e** s upozorněním, že do ekonomického hodnocení nebyly zahrnuty všechny dostupné pozitivní efekty, a to především z oblasti nákladní dopravy. Z pohledu osobní dálkové dopravy jde především o zajištění krácení cestovní doby v mezinárodní relaci Praha – Mnichov, včetně dosažení systémové jízdní doby v úseku Plzeň – Schwandorf.

O 430 MD: Doporučuje realizovat variantu **4e** s podmínkami, uvedenými v posuzovacím protokolu SP.

O 520 MD: Doporučuje realizovat variantu **4e** s následným prověřením možnosti zvýšení rozsahu dvoukolejných úseků dle potřeb dopravní technologie s ohledem na případnou možnost zvýšení rozsahu nákladní dopravy na modernizované železniční infrastrukturu v rámci rezervy ekonomického hodnocení zmíněné varianty.

O 910 MD: Upozornil na nezbytnost realizovat maximální možný počet dvoukolejných vložek z důvodu eliminace zastavování nákladních vlaků. Navržená zkapacitnění železniční infrastruktury je vhodné sledovat ve stopě dle ZÚR.

O 130 MD: Doporučuje realizovat variantu **4e** s podmínkami.

Vzhledem k závažnosti předmětné SP se k uvedené problematice uskutečnilo dne 30. 6. 2015 jednání na úrovni 1. NM, NM 300 a věcně příslušných odborů MD 130, 520, 190 a 910. Výsledkem jednání byla shoda na schválení SP „Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice“ ve variantě 4e, avšak za níže uvedených podmínek s tím, že tyto budou zohledněny v dalším stupni projektové přípravy záměru, na jehož zadání a projednání se bude MD podílet.

Předmětné požadavky:

1. Zajištění souladu nově zdvoukolejňovaných úseků s požadavky práva EU na rychlost alespoň 120 km/h, a to prioritně jejich vedením v územně chráněné stopě dle ZÚR, která perspektivně umožní další zvýšení rychlosti.
2. Prověření dodržení požadavku práva EU na rychlost alespoň 100 km/h v ostatních úsecích tratě.
3. Zajištění dostatečně dlouhých dvoukolejných úseků, které by umožňovaly plynulý průjezd vlaků nákladní dopravy bez nutnosti jejich zastavení na křižování.
4. Opětovné prověření přepravní prognózy nákladní dopravy, s cílem zejména identifikovat potenciál převedené dopravy ze silnice na železnici.
5. Vytvoření podmínek pro dosažení systémové jízdní doby vlaků dálkové dopravy 30 minut v úseku Plzeň – Domažlice a prověření možnosti vytvoření podmínek na české straně, umožňujících dosažení systémové jízdní doby 60 minut v úseku Plzeň – Cham.

Centrální komise MD byla investorem informována o rozdělení předmětné stavby na čtyři akce:

- 1) Plzeň Nová Hospoda – Stod (včetně); nový úsek
- 2) Odb. Nová Hospoda – Nýřany - Chotěšov
- 3) Stod (mimo) – Domažlice (včetně)
- 4) Domažlice (mimo) – st. hranice

Proces EIA bude zahájen pro všechny dílčí akce najednou.

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že:

1. Schvaluje studii proveditelnosti „Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice“.
2. Schvaluje ke sledování v dalších stupních přípravy a realizace staveb variantu 4e s následujícími podmínkami:
 - a) Zajištění souladu nově zdvoukolejňovaných úseků s požadavky práva EU na rychlost alespoň 120 km/h, a to prioritně jejich vedením v územně chráněné stopě dle ZÚR, která perspektivně umožní další zvýšení rychlosti.
 - b) Zajištění dostatečně dlouhých dvoukolejných úseků, které by (z důvodu křižování) umožňovaly plynulý průjezd vlaků nákladní dopravy bez nutnosti jejich zastavení nebo s minimálním počtem zastavení.

- c) *Opětovné prověření přepravní prognózy nákladní dopravy, bude provedeno ve dvou fázích. V rámci záměrů projektů a přípravných dokumentací předmětných staveb bude zohledněn rozsah nákladní dopravy, předpokládaný německou stranou ve „Spolkovém plánu dopravních cest“. Při aktualizaci studie proveditelnosti bude přepravní prognóza nákladní dopravy aktualizována, s cílem zejména identifikovat reálný potenciál převedené dopravy ze silnice na železnici.*
- d) *Za účelem posouzení možnosti realizovat systémové jízdní doby v úsecích Plzeň – Domažlice (30 min.) a Plzeň – Cham (60 min.) prověřit možnost zkrácení jízdních dob:*
- *Přepočítáním jízdních dob ucelených jednotek a vlaků s klasickými soupravami na stav železniční infrastruktury s delšími dvoukolejnými úseky v úseku Plzeň – Domažlice – st. hranice*
 - *Při nasazení do provozu vlaků s naklápěcí technikou*
- e) *Další stupně projektové dokumentace budou zadávány a připravovány v součinnosti s věcně příslušnými odbory Ministerstva dopravy.*