

VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Jednání č. 6 – Záznam z jednání

21. 12. 2016, od 10:00 hodin

Velký zasedací sál, Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha

Přítomni: Dle prezenční listiny

Omluveni: Ing. Mgr. Marek Pastucha (Ministerstvo dopravy), Ing. Josef Kubovský (Ministerstvo dopravy), Ing. Olga Nováková (Statutární město Brno), Paul Riley (JASPERS)

Hosté: Dle prezenční listiny

Program jednání:

- 1) Zahájení
 - 2) Plnění úkolů z 5. jednání VSP
 - 3) Diskuze k dopravnímu modelu a přepravní prognóze
 - 4) Shrnutí dosavadních prací na studii proveditelnosti
 - 5) Prezentace aktuálního stavu zpracování studie proveditelnosti
 - 6) Návrh dalšího postupu prací na studii proveditelnosti
 - 7) Základní struktura a obecná východiska zpracování analýzy nákladů a přínosů (CBA)
 - 8) Prezentace způsobu zpracování ekonomického hodnocení projektu ŽUB
 - 9) Prezentace způsobu zpracování analýzy rizik projektu ŽUB
-

1) Zahájení

Jednání zahájil předseda VSP pan Ing. Tomáš Čoček, Ph.D., přivítáním zúčastněných členů VSP a hostů. Na žádost pana náměstka primátora města Brna Mgr. Martina Andera, Ph.D., byl doplněn do programu bod diskuze k dopravnímu modelu a k přepravní prognóze. Tento bod byl zařazen do programu mezi body 2) Plnění úkolů z 5. jednání VSP a 3) Shrnutí dosavadních prací na studii proveditelnosti. Ke zbývajícím bodům programu nebyly připomínky a upravený program jednání byl schválen. Počet členů VSP byl nadpoloviční a VSP tak byl usnášeníschopný.

2) Plnění úkolů z 5. jednání VSP

Zástupce zadavatele studie proveditelnosti Ing. Josef Buriánek (SŽDC) představil výsledky plnění úkolů z 5. jednání VSP.

- a) VSP pověřuje zadavatele studie proveditelnosti zpracováním popisu způsobu zpracování problematiky městské hromadné dopravy ve studii proveditelnosti a jejich vazby na přepravní prognózu a analýzu CBA. Zároveň pověřuje zadavatele studie proveditelnosti vyhodnocení přepravního zatížení tramvajové

trati Olomoucká – Plotní dle jednotlivých variant a popisem předpokládaného dopadu do analýzy CBA. Tato zpracování budou zaslána zástupcům Statutárního města Brna.

Ing. Buriánek uvedl, že toto vyhodnocení bylo připraveno k prezentaci výsledků dopravního modelování a přepravní prognózy, které proběhlo 2. 12. 2016 v Brně. Na tomto jednání nakonec toto vyhodnocení prezentováno nebylo a je tak prvně prezentováno až na tomto jednání VSP. Jelikož se tematicky tento bod spojuje s bodem 2)e) byla prezentace výsledků plnění tohoto úkolu komentována u projednávání bodu 2)e). Úkol byl splněn.

b) VSP pověřuje SŽDC a SFDI zajištěním zpracování oponentního posudku k investičním nákladům variant ŽUB.

Ing. Buriánek představil způsob zajištění zpracování oponentního posudku. Zpracování posudku bylo zajištěno ve spolupráci SŽDC a SFDI. Konkrétní informace o způsobu zpracování posudku byly uvedeny v podkladech pro jednání. Výsledky posudku má SŽDC již k dispozici. Aktuálně probíhá jeho vyhodnocení a zapracování do částí výpočtů investičních nákladů a ekonomického hodnocení. Výsledku posudku budou promítnuty v 10. dílčím plnění. Posudek je možné poskytnout členům VSP.

Zástupce SFDI, Ing. Ivo Vykydal, potvrdil komentované informace ze strany Ing. Buriánka. Výsledky posudku jsou známy poměrně krátkou dobu a i pracovníci SFDI se s jeho výsledky postupně seznamují. Předběžně lze říci, že byla potvrzena správnost postupu stanovení investičních nákladů. Byly zjištěny některé nesrovnalosti a chyby, na které bude nutné reagovat, a určitá další doporučení k dalšímu zpracování. Je na zadavateli a zpracovateli studie proveditelnosti, jakým způsobem výsledky posudku zohlední ve studii proveditelnosti.

K plnění tohoto úkolu nebyly vzneseny žádné dotazy ani připomínky. Úkol byl splněn.

c) Alternativní řešení podzemní stanice pro zapojení vysokorychlostních tratí ve variantě B

Ing. Buriánek představil v prezentaci konkrétní podmínky dané problematiky. Na snímku území byly komentovány prostorové podmínky pro realizaci podzemní stanice. Směrodatné jsou objekty Titania a Malé Ameriky. Demolice obou objektů je prakticky vyloučena, či přípustná za velmi obtížných podmínek. Na situacích technického řešení pak byly komentovány i další územní souvislosti, jako je historická zástavba centra města podél ulice Nádražní. Komentovány byly rozdíly v technickém řešení ve studii proveditelnosti a v alternativním návrhu města Brna. Podrobné informace a závěry posouzení obou řešení jsou uvedeny v podkladech pro jednání. Alternativní řešení města Brna zadavatel studie proveditelnosti chápe jako možné řešení, které bude ve studii proveditelnosti komentováno, jako základní řešení bude sledováno řešení zpracované ve studii proveditelnosti.

Pan náměstek primátora města Brna Bc. Matěj Hollan upozornil na některé nesrovnalosti. Přestože jsou náklady na budování VRT řešeny samostatně a nevstupují do základního výpočtu nákladů, tak se v základním řešení buduje milánská stěna, která bude součástí investičních nákladů varianty B. Tento rozdíl může být velký a alternativní řešení právě uvažuje s řešením, kdy by milánskou stěnu nebylo nutné realizovat. Zároveň bylo upozorněno na protichůdná stanoviska v popisu kolize lávky a trakčního vedení.

Zástupce zadavatele studie proveditelnosti Ing. Karel Fridrich (SŽDC) odpověděl, že rozdílem obou řešení je také ve vzdálenosti podzemní stanice od povrchového kolejiště. Návrh Ing. Kalčíka spočívá ve větší vzdálenosti podzemního kolejiště od nadzemního. Obecně platí, že čím dále je poloha podzemní stanice od povrchového kolejiště, tím bude nižší technická a investiční náročnost budování milánských stěn. V obou řešeních bude nutno velmi pečlivě řešit vazby na objekt Malé Ameriky v následných projekčních pracích

po výběru varianty. Rozdíl technického řešení a investičních nákladů však není v kontextu celého ŽUB tak velký, že by byl rozhodující.

Pan Bc. Hollan reagoval, že je pak nutné doložit i ve vztahu k oponentnímu posudku na investiční náklady, jaká je relevance podrobnosti výpočtu nákladů pro hodnocení projektu. Zda je sledováno určité zanedbání nákladů v řádu desítek, stovek milionů Kč, či miliard Kč. Musí být doloženo, že rozdíl nákladů na budování milánské stěny je opravdu zanedbatelný v hodnocení celku.

Ing. Fridrich souhlasil.

Další dotazy vzneseny nebyly. Úkol tak byl splněn.

d) Vypořádání připomínek náměstka primátora města Brna pana Mgr. Martina Andera, Ph.D., k podkladům pro 5. Jednání VSP, k dopadům variant ŽUB do území a dopadům variant ŽUB do životního prostředí

Ing. Buriánek popsal způsob vypořádání a zapracování připomínek. Tak jak je popsáno ve vypořádání připomínek, tak by měla být upravena dokumentace aktuálně předaná k připomínkám hodnotitelům.

Mgr. Ander okomentoval některé dílčí připomínky.

Prvním problémem se týkal způsobu technického řešení pozemních komunikací ve variantě B(500). Dosud zpracované technické řešení ulice Úzká je navrženo v trase stávající budovy Katastrálního úřadu a vyžaduje tak jeho nákladnou demolici, kterou lze očekávat ve výši více než desítek milionů Kč. Mělo by být hledáno řešení nevyžadující demolici objektu Katastrálního úřadu. Stávající řešení negativně zatěžuje tuto variantu vyššími investičními náklady. Nelze souhlasit se způsobem vypořádání, že by si toto prověření mělo zpracovat město Brno, ve studii proveditelnosti by toto řešení mělo být přepracováno.

Ing. Buriánek uvedl, že technické řešení varianty B(500) se nejprve navrhovalo pro železniční infrastrukturu a následně pro silniční řešení. Navržené řešení silniční infrastruktury bylo zasláno odborným útvarům města Brna k připomínkám. K tomuto řešení neobdržel zadavatel studie proveditelnosti žádné připomínky, a tak toto řešení bylo ponecháno. Územní podmínky v daném místě jsou velmi složité a omezující. Z hlediska termínů zpracování studie proveditelnosti již není přepracování možné; pokud město Brno se svými odbornými útvary doloží jiné řešení, je možné jej posoudit obdobně, jako u podzemního řešení VRT varianty B. Náklady na demolici objektu Katastrálního úřadu budou vyčísleny samostatně a bude možné posoudit vliv jeho demolice na celkové náklady varianty.

Mgr. Ander uvedl, že se nediví, že odborné útvary města Brna toto řešení nerozporovaly, protože náklady tohoto řešení šly na účet někoho jiného, investora stavby. Pokud však máme posoudit věrohodně celkové řešení, tak to již vliv má, protože tento náklad bude vstupovat v řádu desítek nebo stovek milionů Kč do celkových nákladů varianty. Řešení nemusí být zpracováno ve velké podrobnosti, ale pouze technicky zhodnoceno. Určitě lze vyvinout takové řešení, které nebude vyžadovat demolici objektu Katastrálního úřadu.

Ing. Buriánek doplnil, že pokud takové technické řešení zadavatel studie proveditelnosti obdrží, tedy řešení s oceněnými náklady, bude jej moci posoudit. Není zřejmý přístup připomínkování odborných útvarů města Brna k technickému řešení, ale návrh je zpracován tak, aby řešení bylo proveditelné, funkční a úměrné dopravním potřebám, rozhodně není navrhováno takovým přístupem, jakým bylo komentováno. Kdo bude investorem konkrétní části infrastruktury, nehraje pro návrh technického řešení roli. Je potřeba navrhnout technické řešení a to projednat za účasti specialistů na mostní konstrukce a pozemní komunikace.

Ing. Čoček uvedl, že je nutné se věnovat zásadním objektům. Řešení tohoto objektu v celkovém rozsahu řešeného projektu hraje velmi omezenou roli. V dalších projektových stupních bude technické řešení zpřesňováno a lze očekávat odchylky běžně okolo 5 %. Rezerva se standardně počítá pro hodnotu 10 %. Je potřeba toto řešit v rizikové analýze a vyhodnotit, jak moc změna investičních nákladů tohoto řešení ovlivní celkové výsledky. Až poté je možné v případě zjištění většího vlivu podrobněji analyzovat toto řešení. S ohledem na celkové náklady projektu a časový horizont realizace nehrají rozdíly v řádu desítek až stovek milionů Kč velkou roli.

Druhý problém se týkal návrhu urbanistického rozvoje. Město Brno předalo podklad pro stanovení urbanistického rozvoje v podobě studie, která je však hypotézou možného rozvoje. Je nutno při precizaci textu studie proveditelnosti v hodnocení SWOT analýzy vhodně pracovat s tím, že urbanistické návrhy řešení jsou možnými návrhy, které nemusí být nejvhodnější. Ve variantě A dojde k opuštění železniční infrastruktury a vybudování parku. Toto bude vyžadovat určité investice. Není zřejmé do jaké míry náklady na odstranění železniční infrastruktury, odstranění ekologických zátěží a dalších opatření jsou uvažovány ve studii proveditelnosti. Zároveň není zřejmé, jak je v rizikové analýze řešeno riziko neuplatnění přínosů z realizace těch záměrů na opuštěných drážních plochách. Řada ploch je aktuálně pronajata a riziko, že stávající nájemce nebude investovat do navržených opatření, je vysoké.

Bc. Hollan reagoval, že lze s tímto souhlasit, ale musí být jasně doloženo, že tento konkrétní rozdíl nemá vliv na výsledky. Variant je zpracováno několik a ty se nemusí příliš lišit výši investičních nákladů. Tento rozdíl může spadat právě do pásma desítek a stovek milionů Kč. Je proto potřeba umět popsat a prokázat vliv případných změn investičních nákladů.

Zástupce zadavatele studie proveditelnosti Ing. Alena Heinišová (SŽDC) reagovala, že se v ekonomickém hodnocení vždy zpracovává analýza citlivosti. Hodnotí se tzv. přepínací hodnota, která ukazuje, jaké jsou limitní hodnoty pro zajištění ekonomické efektivity jednotlivých variant. Zároveň bude možné posoudit vliv konkrétní změny investičních nákladů na výsledek ekonomické efektivity konkrétní varianty.

Ing. Fridrich doplnil, že takto bude možné posoudit i vliv demolice objektu Katastrálního úřadu na změnu nákladů a ekonomické efektivity dané varianty.

Třetí problém se týkal demolice objektu OD TESCO ve variantě B(500). Tato varianta vyžaduje demolici předmětného objektu, což bude vyžadovat poměrně vysoké náklady. Demolice tohoto objektu však představuje zároveň potenciál zlepšení urbanistického využití. V zahraničí je u podobných projektů obvyklé, že se realizuje veřejná infrastruktura společně s komerčními objekty. Po demolici OD TESCO zůstanou volné plochy, které je možné kvalitně využít a zhodnotit. Ve vypořádání připomínky se uvádí, že přínosy není možné stanovit, protože není známo využití těchto ploch. S tímto vypořádáním nelze souhlasit a mělo by být hledáno řešení, jak potenciál ploch zhodnotit v ekonomickém hodnocení.

Ing. Buriánek doplnil, že ve studii proveditelnosti je hodnocena tzv. bonita území. Ta vyjadřuje, jak moc bude změna využití daných ploch přínosná. Nehodnotí se však náklady na budování objektů v těchto plochách, ani přínosy plynoucí z jejich realizace. V případě OD TESCO byla tato varianta zpracována dodatečně a nebyla tak řešena v podkladových materiálech města. Část ploch po demolici tohoto objektu bude využita pro budování železniční infrastruktury a část zůstane volná k dalšímu využití. Účel a podmínky využití musí stanovit město Brno. Ve studii proveditelnosti lze obtížně předjímat, zda bude vhodná realizace nového obchodního domu, či zůstane plocha volná pro park, parkoviště, nebo další možné formy využití.

Ing. Heinišová doplnila, že prezentace způsobu určení bonity území bude obsažena v prezentaci k ekonomickému hodnocení. Obecně platí, že lze zhodnotit bonitu území

opouštěných drážních ploch a hodnocení jejich funkce k novému využití. Nelze řešit zájmy soukromých investorů a nelze jak náklady, tak i přínosy z realizace těchto záměrů zahrnovat do studie proveditelnosti.

Mgr. Ander se dále dotázal, zda je uvažováno v případě opouštění drážních ploch i s náklady na odstranění železniční infrastruktury, aby plochy pak mohly sloužit svému účelu. Například v případě vybudování parku na tělese dráhy u varianty A.

Ing. Fridrich doplnil, že součástí nákladů variant je i odstranění drážních staveb z opouštěných pozemků, které již nebudou sloužit železniční dopravě. Nelze však zahrnout náklady, ani přínosy z budování nových objektů v těchto plochách.

Ing. Buriánek na závěr tohoto bodu doplnil, že zadavatel očekává obdržení připomínek k části dokumentace studie proveditelnosti, ve které jsou zapracovány připomínky dle zaslaného vypořádání. Předpokládá se další kolo projednání připomínek a bude tak možné zpřesnit některé části. Obecně urbanistický rozvoj maximálně vycházel z podkladové studie města Brna a i hodnocení urbanistického rozvoje je činěno ve vztahu k této studii.

Mgr. Ander vysvětlil, že v úvodu kapitol urbanistického rozvoje se uvádí, že se jedná o hypotézu rozvoje, ale ve SWOT analýze se tento rozvoj popisuje jako fakt, který nastane. Pokud se některé informace vytrhnou z kontextu, tak pak to hodnocení není objektivní a působí zavádějícím dojmem.

Ing. Buriánek doplnil, že je potřeba celou kapitolu urbanistického rozvoje číst v celkovém popisu a nevytrhávat SWOT analýzu z kontextu.

e) Prezentace způsobu řešení projektu tramvajové propojení Olomoucká – Plotní a projektu Nové městské třídy ve studii proveditelnosti

K tomuto bodu přednesl informace zástupce zpracovatele studie proveditelnosti Ing. Marek Šída. Společně byl prezentován projekt tramvajové trati Olomoucká – Plotní, dle bodu 2a) a projekt Nové městské třídy. Prezentovány byly rozdíly mezi jednotlivými variantami, zda je s realizací projektů uvažováno u všech variant, či jen u některých. Byly prezentovány rozdíly v linkovém vedení a intervalech linek. Dále byly prezentovány rozdíly v přepravním zatížení mezi variantami. Na závěr byla prezentována analýza vybraného nejzatíženějšího profilu na těchto projektech a rozpad cestujících jedoucích v tomto vybraném profilu do různých oblastí města Brna. Z uvedených rozpadových zátěží byla prezentována vazba na železniční dopravu.

Mgr. Ander uvedl, že by se mohlo v případě Olomoucká – Plotní řešit, zda je uváděná přepravní zátěž dostatečná a ospravedlňující tuto investici. Tím, že se v obou projektových variantách uvažuje s realizací tohoto záměru a význam je podobný pro obě varianty, tak lze souhlasit se závěrem, že tento projekt je pro projektové varianty invariantní. V případě Nové městské třídy je situace odlišná. Problematická je interpretace, zda je tento projekt invariantní. Prezentován byl význam z hlediska železniční dopravy, ale potřeba je hodnotit celkové souvislosti a význam projektu v dopravním systému města. Ve variantě Řeka bylo prezentováno, že cestujících z železniční dopravy nejezdí tolik, ale v celkovém přepravním proudu do prostoru nového hlavního nádraží a nového přestupního uzlu směřuje 16 tisíc cestujících z Nové městské třídy a to je významný přepravní proud. Musí se brát potaz ti lidé, kteří mění díky tomuto projektu své dopravní chování po městě. Je to spíše otázka správné interpretace těchto výsledků.

Ing. Buriánek reagoval, že považuje tedy úkoly 2a) i 2e) za splněné. Interpretaci výsledků tohoto posouzení bude možné řešit v textu.

3) Diskuze k dopravnímu modelu a přepravní prognóze

Tento bod byl zařazen do programu jednání dodatečně. Zadavatel studie proveditelnosti obdržel dodatečně jako podklad pro jednání připomínky od Bc. Hollana a zároveň od Dopravního podniku města Brna a od Brněnských komunikací. Diskutovány byly jednotlivé oblasti připomínek.

Bc. Hollan uvedl hlavní předmět zaslaných připomínek. Ve studii jsou chybně uvedeny jízdní doby některých linek až o desítky procent, jedná se o jízdní doby na Nové městské třídě a v areálu Zbrojovky. Zároveň je překročena kapacita některých linek opět o desítky až stovky procent a tyto linky jsou tak přetížené. Tyto skutečnosti mají dopad do cestovních dob, vnímaných cestovních dob a promítají se do analýzy rizik. Dalším problémem jsou kapacity křižovatek na Nové městské třídě, které jsou problémem právě pro dosahování navrhovaných jízdních dob. Tyto problémy již byly popsány na jednání, které proběhlo 2. 12. 2016 v Brně. Město Brna aktuálně dokončuje soupis připomínek, které zašle následně do konce týdne zadavateli studie proveditelnosti jako koordinované stanovisko města Brna.

Pan náměstek primátora města Brna Richard Mrázek doplnil, že jde především o vyřešení hodnot přetížení spojů MHD, které nejsou správné. Město Brno si bude řešit zpřesnění řešení koncepce MHD ve vlastní kompetenci samostatnou studií.

Ing. Buriánek reagoval, že o připomínky žádal zadavatel několik hodnotitelů. Po obdržení připomínek se jimi bude zadavatel a zpracovatel studie proveditelnosti zabývat, včetně připomínek města Brna. Studie proveditelnosti obsahuje řadu záměrů, které jsou problematické. Ve studii proveditelnosti bude v analýze citlivosti a v analýze rizik posouzeno, jakým způsobem zjištěné potenciální problémy ovlivňují funkčnost projektu jako celku a jak ovlivňují výsledky jednotlivých variant.

Zástupce Jihomoravského kraje Ing. Michal Franek doplnil, že Jihomoravský kraj vítá otevření této problematiky. Jihomoravský kraj má výhrady týkající se rozporů u výsledků výpočtu modelu pro rok 2015, kde jsou oproti skutečnosti rozdíly v řádu desítek procent. Tyto rozdíly jsou u železniční i autobusové dopravy. Tento rozpor má vliv i na přepravní prognózu ve výhledu. Konkrétní připomínky zašle Jihomoravský kraj do 1. lednového týdne. Dále se dotázal na konkrétní kroky zadavatele a zpracovatele studie proveditelnosti od 5. dílčího plnění a proč nebylo reagováno v této době na zjištěné negativní stavy.

Ing. Buriánek reagoval, že popis činností na studii proveditelnosti bude předmětem dalšího bodu programu, kde budou popsány i kroky od pátého dílčího plnění. Zadavatel studie proveditelnosti obdržel řadu dotazů a rozporů týkající se výsledků přepravní prognózy. Aktuálně se zjišťují problémy jak mezi vstupními daty od ČD, tak i problémy týkající se kalibrace dopravního modelu.

Ing. Šída odpověděl na otázku rozporů mezi modelovými výpočty roku 2015 a zjištěnými průzkumy v tomtéž roce. Kalibrace probíhá ve všech krocích dopravního modelu. V prvních třech krocích probíhá kalibrace s multimodální explorační studií dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje. Až ve čtvrtém kroku probíhá kalibrace se skutečným stavem. Při kalibraci jsou optimalizovány výpočty, aby byla shoda co největší. Výsledky kalibrace se hodnotí statistickými ukazateli, kdy vypočtené ukazatele pro železnici jsou na úrovni shody 95 %.

Ing. Franek reagoval, že pokud vyjde na jedné straně mínus 50 % a na druhé zase plus 50 %, tak pak výsledek vypadá krásně. S takovými výsledky nelze souhlasit, pokud jsou výrazné rozdíly mezi daty ČD a daty z dopravního modelu pro rok 2015. Měl být kladen větší důraz na soulad s průzkumy, které jsou vyhodnocené na základě reálných dat, a ne s explorační studií, která je tvořena formou dotazníkového průzkumu. Jihomoravský kraj požaduje samostatné jednání za účasti zástupců společnosti KORDIS JMK k vyjasnění

zjištěných rozporů. Pokud nedojde k ujasnění kalibrace a vstupních dat, bude mít Jihomoravský kraj problém uznat tuto část studie proveditelnosti.

Pan ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy Ing. Luděk Sosna, Ph.D., reagoval, že je nutné vyřešit zjištěné problémy. Dopravní model není možné zpracovat zcela přesně. Pokud jsou zjištěné velké rozpory, není to dobře. Zároveň je nutné pouze neupozorňovat na zjištěné problémy bez navrženého řešení, ale hledat řešení problémů. Schůzka se zástupci Jihomoravského kraje a společnosti KORDIS JMK je vítaná. Je nutné ujasnit si zjištěné rozpory na jednotlivých profilech. Je potřeba vstřícnost ze strany zadavatele a zpracovatele studie proveditelnosti, aby se připomínkami Jihomoravského kraje i města Brna zabývali a hledali řešení.

Ing. Čoček doplnil, že do konce týdne přijdou připomínky. Tyto připomínky budou znít ve smyslu, který tady zazněl, a konkrétní data tam z důvodu ochrany dat ČD nebudou, tak doporučuje, aby byla uspořádána samostatná schůzka mezi zástupci Jihomoravského kraje a společnosti KORDIS JMK hned ze začátku ledna. Je potřeba si ujasnit, zda se bavíme o dílčích problémech, nebo o systémovém problému v dopravním modelu.

Ing. Sosna se zeptal, zda se problémy týkají pouze železniční dopravy, anebo i individuální automobilové dopravy?

Pan Mrázek reagoval, že s individuální automobilovou dopravou problémy zjištěny nejsou.

Zástupce společnosti KORDIS JMK Ing. Jiří Horský doplnil, že KORDIS JMK je připraven k jednání a jednání vítá. KORDIS JMK poskytl podklady pro zpracování studie proveditelnosti s přepravními daty. Tato data jsou v rozporu s tím, co je ve studii proveditelnosti uváděno jako výsledek dopravního modelování.

Ing. Heinišová reagovala, že zadavatel studie proveditelnosti vítá také schůzku. Je však třeba si uvědomit, že se bavíme pouze o pěti procentech profilů z celku, kde je odchylka větší. Na zjištěné problémy se zadavatel se zpracovatelem studie proveditelnosti zaměří a bude se jimi zabývat.

Mgr. Ander doporučil rozdělit zjištěné problémy na dvě oblasti. První oblastí jsou problémy dopravního modelu, jeho kalibrace a výsledků přepravního zatížení, a druhou samostatnou oblastí je vyhodnocení obsazenosti spojů MHD a řešení jejich přetížení.

Pan náměstek ministra dopravy Mgr. Kamil Rudolecký poznamenal, že se jedná o odbornou debatu nad konkrétními problémy. Ministerstvo dopravy i SŽDC je ochotné diskuzi, je potřeba, aby zadavatel studie proveditelnosti obdržel souhrnné připomínky jak od města Brna, tak od Jihomoravského kraje. Připomínky by měly být konkrétní a měly by být konečné.

Ing. Čoček následně ukončil projednávání tohoto bodu.

4) Shrnutí dosavadních prací na studii proveditelnosti

Ing. Buriánek přednesl společnou prezentaci pro body 4 – 6. V této prezentaci byly zopakovány základní požadavky na zpracování studie proveditelnosti, dále byly shrnuty dosavadní dílčí plnění a důležité dosažené milníky zpracování. Následně byl prezentován současný stav zpracování studie proveditelnosti. Dále byl prezentován aktuální stav zpracování. Některé části 10. dílčího plnění byly předány k připomínkám. Zadavatel a zpracovatel následně vyhodnotí obdržené připomínky a zároveň vyhodnotí výsledky oponentního posudku k investičním nákladům. Následně bude úplné 10. dílčí plnění odevzdáno k připomínkám.

Dle požadavků z předchozího bodu byl podrobněji prezentován proces zpracování od 5. po 9. dílčí plnění. Po odevzdání a projednání připomínek k 5. dílčímu plnění bylo odevzdání 6. dílčí plnění. Práce na 7. a 8. dílčím plnění probíhaly paralelně. Po odevzdání 7. a 8. dílčího plnění proběhl jejich rozbor a návrh úprav. Termíny mezi těmito plněními byly v odstupech jednoho měsíce. Dle požadavků zadání nebylo požadováno projednání s hodnotiteli. Průběžně byly k některým konkrétním oblastem vedeny odborné konzultace.

Dále byla prezentována aktuální struktura dokumentace. Ta je nyní velmi rozsáhlá a obsahuje už více než 6 GB dat. Dokumentace bude rozdělena na dvě hlavní části. První část A bude souhrnná, bude obsahovat analytické rozbor, definici cílů a souhrnné vyhodnocení návrhů jednotlivých variant. Druhá část B bude obsahovat konkrétní podrobný popis návrhů a hodnocení variant. Tato část bude obsahovat celkem 6 dílů. Jednotlivé díly pak byly podrobně popsány z hlediska logiky jejich uspořádání a z hlediska jejich hlavní náplně.

Na závěr prezentace bodů 4 – 6 byl popsán další harmonogram prací. Bylo prezentováno, jaké kapitoly je ještě nutné dopracovat, jak bude probíhat připomínkování studie proveditelnosti a jaké jsou termíny dalších plnění. Následně proběhla diskuze.

Bc. Hollan k předneseným bodům uvedl, že s odbornými útvary města Brna a jeho firmami nebylo dostatečně konzultováno plnění studie proveditelnosti od 5. po 9. dílčí plnění. Na posledním jednání výboru byly prezentovány jen některé kusé informace z prověření přepravních špiček. Kdyby byly konzultace vedeny, nemuselo by dojít k tolika zjištěným chybám u kapacity souprav a křižovatek a nemuselo by být tak pracné projednávání a zapracování připomínek.

Ing. Buriánek reagoval, že postupy byly takové, jak bylo požadováno dle zadání studie proveditelnosti. Zpracovatel i zadavatel postupoval tak, aby jednotlivá plnění byla naplněna. Několik podkladů obdržel zadavatel se zpožděním, například podklady k posouzení přepravních špiček obdržel zadavatel až v době, kdy bylo dokončeno 8. dílčí plnění. Konzultace byly vedeny dle potřeby. Termíny mezi jednotlivými dílčími plněními a logická návaznost po sobě jdoucích kroků byly však limitující.

Ing. Čoček reagoval, že chápe výhrady nebo zklamání zástupců města Brna z některých postupů zpracování. Zpracovatel i zadavatel studie proveditelnosti postupovali dle nejlepšího vědomí, tak aby byly plněny termíny a zpracování studie proveditelnosti se postupně posouvalo dopředu. Na nyní obdržené připomínky bude reagováno a nemá smysl dále řešit, co bylo nebo nebylo v minulosti učiněno. Rozhodně nebylo úmyslem někoho z procesu projednávání studie vypustit.

Ing. Franek reagoval, že nejde o nějaké omluvy a zklamání, ale o to, aby studie proveditelnosti byla kvalitní a bez zásadních chyb. Připomínky od společnosti KORDIS JMK uplatněné k 5. dílčímu plnění nebyly zapracovány, což bylo zjištěno až nyní. Pokud se bude muset sahat do dopravního modelu, není to otázka jen dnů až týdnů. Během zpracování mělo proběhnout několik interakcí a jejich konzultací se zástupci Jihomoravského kraje, města Brna, DPMB a KORDIS JMK. Není možné podříditi kvalitu zpracování studie proveditelnosti a její věrohodnost na úkor nedostatku času. Je potřeba studii proveditelnosti dopracovat tak, aby byla věrohodná a kvalitní pro všechny účastníky jejího projednávání a hodnocení.

Ing. Čoček reagoval, že žádné závazné termíny projednávání studie nejsou. Bylo by vhodné, aby byla studie schvalována ještě ve stávajícím funkčním období vlády ČR. V dopravním modelu dle prvních zjištění žádné systémové chyby nejsou, pouze určité odchylky. Povedou se však jednání a na řešené rozporných výsledků z dopravního modelu se bude ještě pracovat. Termíny studie proveditelnosti jsou vázány smlouvou o dílo a je tak obtížné v tuto chvíli termíny projednávání upravovat.

Ing. Sosna doplnil, že nemá smysl řešit, zda se vše řešilo s dostatečnou podrobností. Je potřeba domluvit jednání k dopravnímu modelu a pokračovat dál ve zpracování této problematiky. Je potřeba předat připomínky k zaslaným dokumentům, připomínky pak projednat a posouvat se dál.

Ing. Čoček následně ukončil projednávání bodů 4 – 6.

5) Prezentace aktuálního stavu zpracování studie proveditelnosti

Viz bod 4.

6) Návrh dalšího postupu prací na studii proveditelnosti

Viz bod 4.

7) Základní struktura a obecná východiska zpracování analýzy nákladů a přínosů (CBA)

Před zahájením projednání tohoto bodu předal Ing. Čoček řízení jednání Ing. Sosnovi a z dalšího průběhu jednání se omluvil. Prezentaci k tomuto bodu přednesl Ing. Fridrich. Prezentace byla přednesena souhrnně pro body 7 a 8. V této prezentaci byly představeny základní pojmy ekonomického hodnocení, základní metodická východiska a požadavky na zpracování. Dále byly prezentovány konkrétní řešení oblasti v ekonomickém hodnocení a hlavní hodnotící parametry a výstupy. Prezentována byla zvlášť finanční analýza a zvlášť ekonomická analýza.

Zástupce odboru strategie GŘ SŽDC Ing. Jiří Michalica se zeptal, zda jsou do ekonomického hodnocení promítnuty i výlukové stavy a omezení dopravy během realizace.

Ing. Heinišová odpověděla, že toto je hodnoceno v ekonomickém hodnocení. Výlukové stavy byly namodelovány s využitím zkušeností SŽDC při plánování výluk a dopravních opatření.

Mgr. Ander se dotázal, zda je v ekonomickém hodnocení nějak postihnuta i otázka spolehlivosti dopravy. Při konstrukci GVD železniční dopravy se v některých případech u některých variant uvažuje s prodloužením jízdních dob z důvodu vyšší stability provozu, což by mohlo být postihnuto. Jedná se například o úsek Hlavní nádraží – Židenice ve variantě B.

Ing. Fridrich reagoval, že pokud z nějakých dopravních důvodů se musí prodloužit jízdní doba vlaků například kvůli křižování, tak toto se projeví v návrhu grafikonu a dosahovaných cestovních dob. Dále jsou rozdíly u použitých metod výpočtů přírážek k jízdním dobám, kdy například v současnosti jsou u některých vlaků odlišné jízdní doby, neuvažované ve studii proveditelnosti. Ve studii proveditelnosti jsou pro všechny varianty uvažovány stejné výpočty přírážek k jízdním dobám, takže se toto nepromítá do rozdílu mezi variantami. Co se týče stability provozu, toto se přímo v ekonomickém hodnocení nepromítá. Obecně lze míru stability hodnotit, ale u tak složitého projektu lze jen těžko hodnotit, že určitá konkrétní podoba grafiku je stabilnější než jiná. U jmenovaného úseku Hlavní nádraží – Židenice se jedná o jednu minutu a hodnotit, zda toto prodloužení má nějaký dopad na stabilitu provozu, lze velmi obtížně.

Bc. Hollan se dotázal, zda se v ekonomickém hodnocení promítají i náklady na nákup nových vozidel pro zajištění městské hromadné dopravy.

Ing. Fridrich odpověděl, že náklady na provozování dopravy v sobě obsahují i náklady na pořízení nových vozidel. Toto se týká obecně nákladů na provozování nejen městské hromadné dopravy, ale i železniční a autobusové. Do ekonomického hodnocení vstupují

například vlakohodiny, které v sobě obsahují veškeré náklady na zajištění provozu včetně nákladů na pořízení vozidel.

8) Prezentace způsobu zpracování ekonomického hodnocení projektu ŽUB

Viz bod 7.

9) Prezentace způsobu zpracování analýzy rizik projektu ŽUB

Prezentaci k tomuto bodu přednesl Ing. Buriánek. Představeny byly základní postupy a východiska pro zpracování analýzy rizik. Byla prezentována základní struktura analýzy rizik a podrobněji popsány jednotlivé oblasti hodnocení. Byla popsána vazba na ekonomické hodnocení a na doporučování a rozhodování o výsledném řešení projektu. Závěrem tohoto bodu byl popsán další postup zpracování analýzy rizik.

K tomuto bodu nebyly žádné dotazy ani připomínky.

Jednání ukončil Ing. Sosna. Požádal zadavatele a zpracovatele studie proveditelnosti o maximální soustředění se na problematiku dopravního modelu a o svolání odborné schůzky k řešení zjištěných problémů. Všem poděkoval za účast na jednání a jednání tímto uzavřel.