

## VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

---

### Jednání č. 7 – Záznam z jednání

5. 4. 2017, od 10:00 hodin

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

---

**Přítomni:** Dle prezenční listiny

**Omluveni:** Mgr. Kamil Rudolecký (Ministerstvo dopravy), Paul Riley (JASPERS), Michal Kocourek (KORDIS JMK)

**Hosté:** Dle prezenční listiny

---

### **Program jednání:**

- 1) Zahájení
  - 2) Plnění úkolů z 6. jednání VSP
  - 3) Způsob zohlednění výstupů z dopravního modelu v ekonomickém hodnocení
  - 4) Vyhodnocení dosavadních výsledky výpočtů ekonomického hodnocení variant
  - 5) Postupy zpracování simulace železničního provozu
  - 6) Stanovení dalšího postupu zpracování studie proveditelnosti
  - 7) Závěr
- 

### **1) Zahájení**

Jednání zahájil předseda Výboru studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (VSP) Ing. Tomáš Čoček, Ph.D. přivítáním zúčastněných členů VSP a hostů. Následně se dotázal zúčastněných členů VSP, zda mají k dříve zaslanému programu jednání připomínky. K programu jednání nebyly připomínky a jednání tak probíhalo dle navrženého programu. Kontrolou prezenční listiny byl zjištěn počet zúčastněných členů VSP. Počet členů VSP byl nadpoloviční a VSP tak byl usnášeníschopný.

### **2) Plnění úkolů z 6. jednání VSP**

Zástupce zadavatele studie proveditelnosti Ing. Josef Buriánek (SŽDC) stručně shrnul obsah uloženého úkolu z minulého jednání VSP, který byl uložen zadavateli studie proveditelnosti ŽUB: "VSP pověřuje zadavatele studie proveditelnosti uspořádáním schůzky k řešení zjištěných problémů v oblasti dopravního modelování a výpočtů přepravní prognózy s účastí zástupců Jihomoravského kraje, Statutárního města Brna a společnosti KORDIS JMK".

Uložený úkol se týkal problematiky dopravního modelování. Zadavatel studie proveditelnosti (SP) předložil v listopadu 2016 k připomínkám díly B3 a B4, které obsahovaly řešení VHD a MHD, a také popis dopravního modelu a výsledků přepravní prognózy. Zadavatel studie proveditelnosti obdržel řadu připomínek, dále byla část z nich diskutována na posledním jednání VSP. Zadavatel spolu se zpracovatelem SP v návaznosti na tyto připomínky učinili několik jednání a konzultací v posledních třech

měsících, dále proběhlo dopracování připomínkových částí v dokumentaci studie. Hlavní řešené oblasti se týkaly tří bodů:

- Dopracování vyhodnocení obsazenosti spojů MHD v přepravních špičkách
- Vyhodnocení dat ČD ze sčítání cestujících a popis způsobu zpřesnění přepravních zátěží v dopravním modelu
- Popis procesu kalibrace dopravního modelu a vyhodnocení dosahovaných výsledků kalibrace

V prezentaci způsobu dopracování těchto tří tematických oblastí v SP pokračoval zástupce zpracovatele SP Ing. Petr Hofhansl, Ph.D.

Ing. Hofhansl podrobně představil způsob zapracování všech tří tematických bodů v samostatné prezentaci. Prezentace s podrobnými informacemi je obsažena v příloze č. 2. Po přednesené prezentaci proběhla diskuze.

Zástupce odboru strategie SŽDC Ing. Jiří Michalica se dotázal, jakým způsobem byla stanovena hodnota 13,46% pro špičkovou hodnotu z celodenních hodnot zatížení MHD v Brně.

Ing. Hofhansl reagoval, že uvedený parametr vychází z podkladů Dopravního podniku města Brna. Dále komentoval, že se jedná o spíše vyšší hodnotu, která je v praxi různá u jednotlivých vztahů – radiálních, tangenciálních. Podrobněji je to komentováno v dokumentaci SP.

Náměstek primátora města Brna Mgr. Martin Ander, Ph.D. se dotázal, zda v ekonomickém hodnocení je již zohledněn přepočtený počet cestujících na železnici na průměrný pracovní den.

Ing. Hofhansl reagoval, že tento přepočet byl již zohledněn v ekonomickém hodnocení. Dopad na celkovou změnu ve veřejné hromadné dopravě a vliv na ekonomické hodnocení je poměrně malý, jelikož železnice tvoří v celém systému veřejné hromadné dopravy menšinový podíl.

Ředitel společnosti KORDIS JMK Ing. Jiří Horský se dotázal, zda přepočet na průměrný pracovní den proběhl i v projektových variantách a výhledových časových horizontech.

Zástupce zpracovatele SP Ing. Marek Šída odpověděl, že byl přepočten i výhled pro modelované varianty.

Ing. Horský požádal, aby byly zaslány i kartogramy pro další roky a ne pouze pro rok 2015.

Ing. Hofhansl reagoval, že porovnání změn zatížení i ve výhledových časových horizontech bude doloženo.

Náměstek primátora města Brna Bc. Matěj Hollan se dotázal, zda se navýšené počty cestujících promítly do hodnocení přepravních špiček, a jakým způsobem byly prověřeny kapacity důležitých křižovatek.

Ing. Hofhansl reagoval, že řešení zatížení přepravních špiček bylo provedeno navýšením kapacity souprav, a pokud to bylo nezbytné, tak i navýšením počtu spojů.

Ing. Hofhansl doplnil, že kapacita křižovatek nebyla po navýšení posuzována. Pro hodnocení kapacity křižovatek je nutné znát výhledové přesné řešení komunikační sítě. Toto posouzení představuje náročnou úlohu nad rámec zpracování studie proveditelnosti. Celou úlohu posouzení zatížení MHD ve špičce je třeba vnímat v míře znalostí budoucího

výhledu intenzit dopravy. V budoucnu může být úplně jiné linkové vedení, jiné intervaly linek. Proto je výsledky posouzení přepravních špiček třeba chápat jako potenciální možné problémy, se kterými je třeba se v budoucnu zabývat. Řada zjištěných problémů je invariantní vůči řešení ŽUB.

Ing. Buriánek doplnil, že v rámci studie proveditelnosti je zpracováno posouzení pěti křižovatek, které přímo souvisí s technickým řešením ŽUB. Není možné posuzovat kapacity křižovatek v širším území města Brna.

Zástupce odboru dopravy Jihomoravského kraje Ing. Michal Franek konstatoval, že prezentované informace jsou v rozporu s tím, co bylo sdělováno na předchozích jednáních k dopravnímu modelování v minulých třech měsících. Dotázal se, zda skutečně došlo k přepočítání celého dopravního modelu.

Ing. Hofhansl reagoval, že byly navýšeny matice veřejné dopravy a byl přepočten čtvrtý krok, tedy přidělení cestujících na síť. Nebyl přepočítán celý model od prvního kroku, ale byl přepočten rok 2015 a dle něj byly navýšeny výhledové matice.

Ing. Franek doplnil, zda v modelu, kde vycházely dobře soulady na jednotlivých pentlích, došlo k navýšení cestujících o cca 30%.

Ing. Hofhansl reagoval, že byly navýšeny pouze počty cestujících na železničních tratích, a to vždy o rozdílové hodnoty, které byly doloženy dle podkladů KORDIS JMK, nikoliv o 30%. Tento problém se týkal zlomku pentlí ve veřejné dopravě.

Ing. Franek se dotázal, zda jsou stále výsledky kalibrace modelu v pořádku, když došlo k tomuto navýšení.

Ing. Hofhansl doplnil, že proces kalibrace byl součástí toho navýšení. Pokud dojde k přepočtu 4. kroku, probíhá jeho porovnání se skutečnými hodnotami.

Ing. Franek konstatoval, že největší problémy se týkaly oblasti Chrlic, kde se tento problém netýkal pouze železniční dopravy, ale i návazné autobusové dopravy. Dotázal se, jak se toto navýšení promítlo do autobusové dopravy.

Ing. Šída reagoval, že se navýšily vztahy na železnici a vedlejším dopadem bylo také navýšení počtu navazujících cestujících, kteří z vlaků přestupují.

Ing. Franek se dále dotázal, zda prezentované posouzení špiček v MHD je zpracováno na původní počty cestujících, nebo na nově přepočtené.

Ing. Hofhansl reagoval, že se tento přepočet nepromítnul do hodnocení přepravních špiček v MHD. V celkovém počtu cestujících ve veřejné dopravě je tento vliv nevýznamný na zatížení ostatních systémů veřejné dopravy.

Ing. Franek reagoval, že bychom se měli zabývat primárně tím, co je ovlivněno řešením železničního uzlu, nikoli vlivy čistě městskými. Pokud dojde k navýšení počtu cestujících o 15 tisíc denně, je to již významný vliv, který není možno opomenout.

Ing. Hofhansl nesouhlasil s tím, jak je to pojmáno. Rozvoj území byl zahrnut a má významný vliv na budoucí zátěže.

Ing. Franek reagoval, že se již dlouhou dobu diskutuje, jak oddělit vliv železničního projektu a vliv rozvoje města Brna. Hodnocení projektu by mělo být zaměřeno na to, co tento projekt přinese železničním cestujícím a neměl by obsahovat čistě městské vlivy.

Ing. Hofhansl reagoval, že vliv na železniční dopravu je ve studii proveditelnosti dostatečně zpracován a je mu věnována značná pozornost.

Ing. Franek dodal, že pokud bylo navýšeno 15 tisíc cestujících ve vlacích, musí se to promítnout i do městské hromadné dopravy. Někteří cestující budou dále pokračovat pěšky, ale velká část z nich by se měla promítnout do městské hromadné dopravy.

Vedoucí odboru dopravy Jihomoravského kraje Ing. Rostislav Snovický doplnil, že prezentovaná čísla obsazenosti špiček MHD jsou prezentována bez vlivu navýšeného počtu cestujících, proto by měl být vliv navýšení počtu cestujících v železniční dopravě zohledněn i v MHD.

Ing. Horský doplnil, že bylo připomínkováno, že neodpovídají počty cestujících ve stávajícím stavu a mělo by se toto upravit a promítnout i do výhledu včetně rozvoje území.

Ing. Hofhansl reagoval, že ve výpočtech ekonomického hodnocení je tento vliv zohledněn. Posouzení přepravních špiček by muselo být opětovně přepočítáno, nicméně nelze očekávat výrazné změny. Celkově došlo k navýšení počtu cestujících o cca 13 tisíc v součtu za všechny zaústěné tratě, přepravní špička tvoří cca 13,5% z tohoto objemu, což v celkovém počtu všech cestujících v MHD je velmi nízké číslo.

Ing. Franek reagoval, že cestující z železnice jsou v MHD skutečně velmi nízkým podílem, kromě některých směrů, jako úsek Černovice – centrum města. Studie se však zabývá primárně železniční dopravou, a to by mělo být to hlavní a neměly by se zde sanovat potřeby města. Proto je to navýšení o třetinu zásadní, a tomu by měla být věnována pozornost, tito cestující by měli být separováni od zbytku, kteří železnici nejedou.

Ing. Hofhansl reagoval, že se bavíme ve studii o cca 2 milionech 277 tisících mezizónálních vztazích a tento problém se týká zlomku celkového objemu cest v řešeném území. Ve špičce se bavíme o 13,5 procentech z celodenních objemů. Rozdíl 13 tisíc cestujících v těch celkových objemech je zanedbatelný.

Ing. Čoček doplnil, že by bylo vhodné nějakým způsobem doložit dopad do přepravních špiček.

Ing. Hofhansl souhlasil, na vybraném příkladu bude doložen vliv na změnu zatížení v městské hromadné dopravě.

Bc. Hollan doplnil, že se tento problém týká i obsazenosti souprav, které by již nemusely vyhovět svou kapacitou.

Ing. Čoček reagoval, že právě to má být doloženo, do jaké míry toto navýšení ovlivní zatížení MHD.

Ing. Horský doplnil, že se jedná zřejmě o malý podíl v celkovém objemu v MHD, ale pokud se bavíme o vztazích mezi zónami na území celého Jihomoravského kraje, může hrát roli změna uspořádání železničního uzlu a polohy hlavního nádraží. Tam už vliv může být.

Ing. Hofhansl reagoval, že bude doloženo.

### **3) Způsob zohlednění výstupů z dopravního modelu v ekonomickém hodnocení**

Ing. Buriánek představil obsah prezentace tohoto bodu. K dopravnímu modelování bylo prezentováno několik témat na minulých jednáních, ale dosud nebylo prezentováno, jaké konkrétní výstupy vstupují do ekonomického hodnocení. Prezentace je zaměřena na výpočty úspor času, převedenou dopravu, výpočty výkonových ukazatelů a podobně. Prezentace s podrobnými informacemi je obsažena v příloze č. 2.

Na prezentaci tohoto bodu navazovala prezentace k bodu č. 4. K tomuto bodu přednesl zástupce zpracovatele studie pan Ing. Tomáš Funk dosavadní výsledky ekonomického hodnocení variant ŽUB. Prezentace s podrobnými informacemi k tomuto bodu je obsažena v příloze č. 3. Po přednesených prezentacích k bodu 3 a 4 následně proběhla diskuze.

Bc. Hollan požádal, zda by bylo možné zaslat podrobné informace, jak se došlo k dosaženým výpočtům úspor času a k výpočtům převedené dopravy.

Ing. Buriánek reagoval, že prezentace podrobností o způsobu těchto výpočtů by byla nad rámec tohoto jednání a podrobnosti budou doloženy ve studii proveditelnosti.

Bc. Hollan se dále dotázal, jakým způsobem byly počítány úspory času na VRT, zda pouze rozdíl v jízdní době, nebo celkové cestovní časy i po městě. Dále byla vznesena výhrada, že pobyt vysokorychlostních vlaků ve stanici je ve variantě B 5 minut, což je výrazně dlouhá doba nemající v porovnání s ostatními vysokorychlostními železničními sítěmi.

Ing. Buriánek na délku pobytu vlaků na hlavním nádraží reagoval, že při konkrétní konstrukci tras byly řada omezujících podmínek. Na vysokorychlostních tratích bylo například cílem mít přesný proklad vlaků z Ostravy a od Vídně, respektive Budapešti. Dále bylo nutné vhodně vytvořit provozní koncept na trati Brno – Břeclav, kde jsou vedeny v některých úsecích společně nákladní, regionální, rychlíkové i vysokorychlostní osobní spoje. Nelze proto jednoduše odpovědět, proč k tomuto dochází.

Ing. Šída reagoval na vypočítané úspory času, kdy byly úspory času pro VRT hodnoceny na tratích v řešeném území.

Mgr. Ander doplnil, že je nutné rozlišovat jízdní doby a cestovní doby. Ve studii by měl být korektně spočítán a doložen rozdíl celkových cestovních dob ve variantách s VRT.

Ing. Čoček doplnil, že na takové podrobnosti nelze nyní odpovědět a požádal zadavatele a zpracovatele SP, aby dodatečně podali informace, jakým způsobem byly úspory času počítány.

Zástupce odboru dopravy Magistrátu města Brna Ing. Zdeňka Šamánková se dotázala, jakým způsobem byla stanovena hodnota reinvestic v ekonomickém hodnocení, a jakým způsobem jsou zahrnuty náklady na opravy a údržbu infrastruktury před zahájením realizace.

Ing. Heinišová reagovala, že ekonomické hodnocení se počítá v souladu s platnou metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity od prvního roku zahájení realizace stavby, proto do něj nelze zahrnout náklady na opravné práce a údržbu před zahájením realizace. Jednotlivé varianty se liší dobou zahájení realizace, ale vždy je ekonomické hodnocení počítáno na stejnou dobu od zahájení realizace – na 30 let.

Ing. Funk reagoval na dotaz k reinvesticím, že je nejprve stanovena životnost jednotlivých prvků a pokud spadá do doby hodnocení, je následně uvažováno s hodnotou cca 60% z příslušných původních investičních nákladů na reinvestici v roce konce životnosti.

Náměstek primátora města Brna pan Richard Mrázek se dotázal, jakým způsobem byly stanoveny předpokládané doby zahájení realizace. Zahájení realizace varianty B v roce 2026 je velmi optimistický předpoklad.

Ing. Čoček reagoval, že oba termíny zahájení realizace varianty A i B jsou optimistické. Teoreticky můžou být i pozdější, ale byly zvoleny s optimistickými předpoklady.

Bc. Hollan doplnil, že toto je věcí spíše rizikové analýzy.

Mgr. Ander se následně dotázal, jakým způsobem byly vypočítány výkony v městské hromadné dopravě a náklady na ně.

Ing. Funk reagoval, že výkonové ukazatele jsou vzaty z dopravního modelu dle navrhovaných jízdních řádů a vynásobeny nákladovými sazbami, které poskytl Dopravní podnik města Brna.

Mgr. Ander se dále dotázal, jakým způsobem byla oceněna bonita území, a jak se do tohoto promítl stávající územní plán.

Ing. Funk reagoval, že samotné hodnocení bonity území je ve studii zpracováno v samostatném několikastránkovém dokumentu. Není možné nyní reagovat, jelikož zpracovatel této části není na jednání přítomen.

Ing. Čoček doplnil, že toto bude doloženo ve studii proveditelnosti.

Ing. Michalica se dotázal, zda výpočty nákladů jsou v cenové úrovni 2016. Dále, zda se příjmy z poplatků za použití dopravní cesty stanovil dle nového prohlášení o dráze, a zda náklady na provoz vlaků jsou počítány dle nové metodiky.

Ing. Heinišová spolu s Ing. Funkem reagovali, že výpočet nákladů je zpracován v cenové úrovni roku 2016. Dále, že nové principy výpočtů poplatků za použití dopravní cesty nejsou zohledněny, jelikož ekonomické hodnocení bylo zpracováno v době, kdy tyto nové způsoby nebyly zveřejněny, a zároveň ještě nejsou zohledněny v použité metodice pro výpočet CBA. Stejně tak náklady na provoz vlaků jsou stanoveny dle sazeb použitých ve stávající metodice pro výpočet CBA.

Vedoucí odboru investičního magistrátu města Brna paní Ing. Jana Jakubů se dotázala, jaký vliv má časový rozdíl v zahájení realizace varianty A a varianty B na výsledky CBA. Dále se dotázala, jaký rozdíl lze ještě považovat za relevantní pro porovnání obou variant.

Ing. Heinišová reagovala, že ideální je porovnání ve stejných časových obdobích, to ovšem není z důvodů různého stavu připravenosti tohoto projektu možné. Čím je časový rozdíl v zahájení realizace větší, tím více se výsledky zkreslují. Uvažovaných 6 let je takový rozdíl, kdy lze varianty metodou CBA porovnávat s dostatečnou mírou relevance. Rozdíl je například ve výpočtech úspor času cestujících, kdy sazby za hodinu času jsou vázány vývoj v HPD v jednotlivých letech. Jelikož je růst HDP uvažován kontinuálně, mají pak větší váhu ty přínosy úspor času, které nabíhají v pozdějších letech. V tomto jsou výsledky ekonomické efektivity varianty B zatíženy pozitivněji tímto dopadem, než výsledky varianty A. Další vliv může mít inflace stavebních prací, která je však v souladu s pokynem SFDI uvažována konstantní a nemá proto ve výsledku žádný praktický vliv na výsledky CBA.

Ing. Čoček reagoval příkladem, kdy například pro platnost stanovisek EIA stanovuje Ministerstvo životního prostředí období 7 let, kdy lze považovat změny v souvisejícím území za nevýznamné a nemající zásadní dopad na daný projekt. K tomuto závěru se došlo rozbory, kdy bylo dokladováno, že za dobu 7 let se území významně nezmění.

Ing. Jakubů reagovala, zda opravdu období 6 let není natolik významné, že se varianty dají metodou CBA porovnávat a hodnotit.

Ing. Heinišová zopakovala vlivy, které mohou výsledky zkreslovat. Pro doložení tohoto vlivu je možné provést posouzení, jaký vliv má rozdílné HDP na výsledky ekonomické efektivity jednotlivých variant.

Ing. Franek konstatoval, že indexace času, neměnné investiční náklady a nezapočtení provozních nákladů do doby zahájení výstavby zvýhodňují časově vzdálenější varianty. Bylo by na zvážení posuzovat obě aktivní varianty ve stejném časovém období.

Ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy Ing. Luděk Sosna, Ph.D. doplnil, že by bylo vhodné posoudit možný dopad rozdílných časových období hodnocení projektu na výsledky jednotlivých variant.

Ing. Heinišová reagovala, že pro porovnání projektových variant a varianty bez projektu jsou provedené výpočty vypovídající. Takto je postupováno dle metodiky pro výpočet CBA. Při posuzování výsledků efektivity jednotlivých projektových variant mezi sebou je třeba zohledňovat možné vlivy vyvolané čistě posunem časových období jejich hodnocení. Pro podrobnější posouzení možných vlivů daných čistě jiným obdobím hodnocení je potřeba pracovat s podrobnějšími informacemi a nelze to na tomto jednání jednoduše odhadnout. Je potřeba si uvědomit, k čemu CBA slouží. Porovnání výsledků hodnocení CBA jednotlivých variant mezi sebou nemusí být tím rozhodujícím parametrem při rozhodování o výsledné variantě. Výsledkem hodnocení CBA je prokázání, které varianty jsou, a které nejsou ekonomicky efektivní za daných podmínek. V CBA je zahrnuta řada vstupů, které jsou zatíženy určitou mírou přesnosti a rizikovosti. S tímto je potřeba vždy k hodnocení výsledků přistupovat. Varianty mezi sebou je potřeba posuzovat z více hledisek, ne pouze z hlediska porovnání jejich ekonomické efektivity. Důležitá bude například analýza rizik jednotlivých variant.

Náměstek Mrázek se dotázal, jak jsou v analýze CBA promítnuty náklady na opatření pro eliminaci rizik zjištěných v rizikové analýze.

Ing. Buriánek reagoval, že opatření na eliminaci rizik jsou spíše charakteru procesních kroků. Například zřízením pracovních skupin a podobně. Těžko lze vyčíslit náklady na tato opatření. V rizikové analýze se hodnotí, do jaké míry je určité riziko pravděpodobné a závažné, a jakého vstupního parametru v CBA se mohou dotýkat. Zpravidla největší dopad mají rizika na zvyšování investičních nákladů a na snížení poptávky po dopravě. Následně se analýzou citlivosti hodnotí, zda v případě skutečného nastání daného rizika není ohrožena ekonomická efektivita projektu. Zároveň budou stanoveny přepínací hodnoty pro určité vstupy do CBA, jaká je jejich přípustná změna, aby byl projekt stále efektivní. Takto se analýza rizik zjednodušeně promítá v analýze CBA. Tento princip odpovídá metodickým doporučením, která byla představena v prosinci na samostatném semináři.

Vedoucí oddělení železniční infrastruktury odboru infrastruktury Ministerstva dopravy Ing. Milan Valenta doplnil, že analýzu rizik je třeba brát v určité míře relevance. Takto významný projekt má řadu obtížně odhadnutelných rizik, obzvláště v takových časových horizontech, ve kterých se pohybujeme. Vždy se bude jednat o kombinaci několika subjektivních, těžko doložitelných odhadů. Rizikovou analýzu je proto třeba brát s určitou rezervou.

Bc. Hollan reagoval, že právě zlehčování rizikových analýz vede k časovým průtahům a ke zvyšování investičních nákladů projektů dopravní infrastruktury.

Ing. Čoček doplnil, že se tento problém netýká jen dopravních staveb. Před cca třemi roky se změnil výpočet nákladů, kdy se více zohledňují rizika a investiční náklady na stavby jsou tak zatíženy již od počátku větší mírou rizika. Jako příklad ze zahraničí uvedl výsledek srovnání vývoje nákladů na stavby od počátečních záměrů až po jejich realizaci, kdy v průměru je výsledek celkových nákladů 1,4 krát vyšší než se na počátku uvažovalo.

Dále následovalo projednání závěrů analýzy možných dopadů přestupních vazeb mezi železniční a regionální autobusovou dopravou na výsledky ekonomického hodnocení. Ing. Buriánek vysvětlil v prezentaci potenciální nepřesnosti výpočtů analýzy CBA zjištěné při vyhodnocování výsledků výpočtů úspor času cestujících. Zdůvodnění potenciálních nepřesností bylo popsáno již v podkladech pro jednání VSP a v této prezentaci byly popsány skutečnosti pouze stručně shrnuty. Zadavatel studie proveditelnosti doporučil pro zpřesnění a kontrolu výsledků úspor času a ekonomického hodnocení dopracovat ve studii proveditelnosti dopracování v podobě zpřesnění přestupních vazeb mezi železniční a autobusovou regionální dopravou. Toto dopracování by spočívalo v úpravě jízdních řádů autobusových spojů u přepravně významných přestupních uzlů a zohlednění provedených

změn ve výpočtu úspory času cestujících a ve výpočtu ekonomického hodnocení. Úprava jízdních řádů vybraných autobusových spojů bude učiněna společností KORDIS JMK, navrhované úpravy budou zpracovateli studie proveditelnosti zohledněny v dopravním modelu a ekonomickém hodnocení. Takto stanovený postup je časově odhadován na přibližně tři měsíce a promítnul by se do změny termínu 11. a 12. dílčího plnění studie.

Ing. Čoček doporučil členům VSP, aby navrhovaný postup byl přijat. Posunutím termínu 11. dílčího plnění by zároveň byl umožněn větší časový prostor pro projednání 10. dílčího plnění, kdy by byl dán větší časový prostor hodnotitelům pro kontrolu dokumentace a k uplatnění a projednání vznesených připomínek. Zároveň by v tomto posouzení bylo zpracováno vyhodnocení vlivu různých období hodnocení ekonomické efektivity varianty A a varianty B na dosahované výsledky CBA. Tento návrh byl členy VSP přijat.

Zástupce Magistrátu města Brna pan Bc. Dan Škaroupka doplnil, zda by bylo možné vydat souhrnnou tiskovou zprávu o aktuálním stavu zpracování studie proveditelnosti a odhadovaném dalším harmonogramu jejího zpracování.

Ing. Čoček souhlasil s tímto návrhem a uložil zadavateli studie proveditelnosti zpracovat návrh tiskové zprávy.

Ing. Sosna požádal o spolupráci zadavatele studie proveditelnosti s Ministerstvem dopravy a Magistrátem města Brna na sestavení tiskové zprávy, zároveň upozornil, že dosud zpracované části a výstupy studie proveditelnosti jsou považovány za pracovní a není je do doby úplného dokončení studie možné zveřejňovat.

#### **4) Vyhodnocení dosavadních výsledky výpočtů ekonomického hodnocení variant**

Bylo projednáno spolu s bodem 3. Záznam projednání tohoto bodu je obsažen v předchozím bodě.

#### **5) Postupy zpracování simulace železničního provozu**

Prezentaci k tomuto bodu představil zástupce zpracovatele studie proveditelnosti Ing. Zdeněk Michl, Ph.D. V této prezentaci byly stručně představeny základní principy zpracování simulace, použité metody a předpokládané výstupy a jejich využití ve studii proveditelnosti. Tato prezentace je zobrazena v příloze č. 4.

Ing. Šamánková upozornila na nesrovnalost v prezentaci ve vztahu k ekonomickému hodnocení.

Ing. Heinišová reagovala, že výsledky simulace přímo nevstupují do ekonomického hodnocení. Výsledkem by mělo být posouzení, zda navržený provozní koncept je proveditelný, do jaké míry je stabilní i v případě nepravidelností provozu a zda je dopravní infrastruktura navržena a využita úměrně dopravním potřebám.

#### **6) Stanovení dalšího postupu zpracování studie proveditelnosti**

Bylo projednáno spolu s bodem 3. Záznam projednání tohoto bodu je obsažen v předchozím bodě.

#### **7) Závěr**

Ing. Snovický informoval členy VSP o vydání společného prohlášení členů VSP za Jihomoravský kraj k dopravnímu modelování v SP ŽUB. V tomto prohlášení jsou popsány výhrady ke zpracování této části studie proveditelnosti. K tomuto prohlášení se připojil i Ing. Horský za společnost KORDIS JMK s poznámkou, že se k tomuto prohlášení připojuje i



pan Michal Kocourek, který se z důvodu pracovního vytížení nemohl tohoto jednání zúčastnit. Předmětné prohlášení je uvedeno v samostatné příloze č. 5.

Ing. Čoček reagoval, že toto vyjádření bude přiloženo k záznamu z jednání. Po prostudování vyjádření konstatoval, že část problematických okruhů bude řešena v dalším dopracování studie proveditelnosti, jak bylo projednáváno v bodě 3. Následně bylo 7. jednání VSP uzavřeno.