

VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Jednání č. 5 – Záznam z jednání

30. 9. 2016, od 10:00 hodin

sál Rady města Brna na Nové radnici, Dominikánské náměstí 1, Brno

Přítomni: Dle prezenční listiny

Omluveni: Dr., Ing. Václav John (SŽDC), Ing. Mgr. Marek Pastucha (Ministerstvo dopravy), Bc. Roman Hanák (Jihomoravský kraj), Ing. Ivo Minařík (Jihomoravský kraj), Ing. Olga Nováková (Statutární město Brno)

Hosté: Dle prezenční listiny

Program jednání:

- 1) Zahájení
 - 2) Plnění úkolů ze 4. jednání VSP
 - 3) Dopracování technického řešení železniční infrastruktury
 - 4) Dopracování technického řešení městské infrastruktury včetně infrastruktury MHD
 - 5) Dopracování dopravní koncepce železniční dopravy
 - 6) Dopracování dopravní koncepce veřejné a městské hromadné dopravy
 - 7) Základní vyhodnocení variant z hlediska přepravní prognózy
 - 8) Základní vyhodnocení variant z hlediska dopadů do území, do složek životního prostředí a posouzení rizik spojených se změnou klimatu
 - 9) Základní struktura a koncepce stanovení nákladů projektu
 - 10) Základní struktura a koncepce zpracování analýzy nákladů a přínosů (CBA)
-

1) Zahájení

Jednání zahájil předseda VSP, náměstek ministra dopravy pan Ing. Tomáš Čoček, Ph.D, který nejprve přivítal zúčastněné členy VSP a hosty. Dle prezenční listiny byla posouzena usnášeníschopnost VSP. Účast členů VSP byla nadpoloviční, a tedy VSP byl usnášeníschopný. Jednání bylo vedeno dle programu zasláného v předstihu před jednáním, ze strany členů VSP nebyly vzneseny žádné požadavky na doplnění programu.

2) Plnění úkolů ze 4. jednání VSP

V tomto bodě tajemník VSP Ing. Josef Buriánek informoval o plnění jednotlivých úkolů. K jednotlivým úkolům byla vedena diskuze.

- a) **VSP bere na vědomí vznesené připomínky ze strany Statutárního města Brna k technickému řešení tras železniční infrastruktury v oblasti letiště Tuřany ve variantě B1a a pověřuje zástupce Statutárního města zasláním podrobných připomínek k předmětnému technickému řešení zadavateli studie proveditelnosti.**

Ing. Buriánek informoval o tom, že zadavatel studie proveditelnosti neobdržel žádné připomínky a předmětné technické řešení je uvažováno ve stejné podobě, jak bylo prezentováno na předchozím jednání VSP. Náměstek primátora města Brna pan Mgr. Martin Ander, Ph.D. vysvětlil, že po posledním jednání VSP obdržel záznamy z projednávání dané problematiky, kde byly vysvětleny okolnosti vedoucí k předmětnému návrhu technického řešení. Považuje tedy tento problém za vyřešený. Úkol lze tedy považovat za vyřešený.

- b) VSP bere na vědomí vznesené připomínky ze strany Statutárního města Brna k technickému řešení podzemního kolejiště hlavního nádraží ve variantě B a pověřuje zástupce Statutárního města zasláním podrobných připomínek k předmětnému technickému řešení zadavateli studie proveditelnosti.**

Ing. Buriánek informoval o tom, že zadavatel studie proveditelnosti neobdržel žádné připomínky. Technické řešení bylo upraveno dle připomínek k 5. dílčímu plnění studie proveditelnosti, jehož prezentace je jednou z částí bodu 2 programu tohoto jednání. Náměstek primátora města Brna pan Bc. Matěj Hollan informoval o zpracování samostatné studie řešení podzemní stanice, kterou město Brno zadalo. Výsledky budou k dispozici v polovině října a bude s nimi seznámen zadavatel studie proveditelnosti. Podrobněji byl tento úkol diskutován v bodě 2 programu tohoto jednání.

- c) VSP pověřuje zadavatele studie proveditelnosti zpracováním souhrnné informace o dosavadním postupu zpracování návrhu podzemního kolejiště hlavního nádraží ve variantě B a jeho zaslání členům VSP jako přílohy k záznamu z jednání VSP.**

Ing. Buriánek informoval o způsobu splnění tohoto úkolu. Předmětný materiál byl zaslán k posouzení členům VSP dne 10. 6. 2016. K tomuto materiálu nebyly vyjma formálních připomínek uplatněny další věcné připomínky, které by vedly k odůvodněné potřebě úpravy technického řešení. Informace uváděné v předmětném materiálu v podobě základních východisek pro návrh technického řešení podzemní stanice ve variantě B lze tedy považovat za dostatečné. VSP souhlasil s předneseným výsledkem a považuje tento úkol za vyřešený.

- d) VSP pověřuje zadavatele studie proveditelnosti dopracováním přepravní prognózy ve studii proveditelnosti o vyhodnocení přepravního zatížení v systému městské hromadné dopravy pro období přepravních špiček.**

Ing. Buriánek informoval o způsobu plnění tohoto úkolu. Prezentace jeho výsledků je součástí bodu 7 programu tohoto jednání. Diskuze k tomuto úkolu byla následně vedena u projednávání bodu 7 programu tohoto jednání.

- e) VSP pověřuje zástupce Statutárního města Brna zpracováním analýzy rozdílů návrhu rozvoje oblasti Trnitá a Heršpická mezi návrhy zpracovanými v aktuálně dokončených urbanistických studiích a studií Prověření územních dopadů variant přestavby ŽUB včetně vyhodnocení a doporučení ve vztahu k zpracování studie proveditelnosti. Tato analýza bude zaslána ze strany Statutárního města Brna před dalším jednáním VSP, na kterém bude projednána.**

Ing. Buriánek podrobně informoval nejprve o způsobu zpracování dané problematiky ve studii proveditelnosti a podkladech, které byly pro toto zpracování použity. Tyto informace jsou uvedeny v samostatné prezentaci, která je příkládána jako příloha tohoto záznamu. Dále jsou u jednotlivých konkrétních požadavků shrnuty proběhlé diskuze.

ve variantách A a B:

- zpřesnit návrh funkčního využití ploch v území v horizontech 2035 a 2050,

Ing. Buriánek prezentoval rozdíly v návrhu rozvoje území (viz příložená prezentace). Uvedl, že z odborných diskuzí vedených ke způsobu zpracování ekonomického hodnocení a zohlednění rozvoje území bylo dohodnuto uvažovat tento rozvoj invariantní z důvodu nejasných podmínek rozvoje. V ekonomickém hodnocení by se tyto změny nepromítly. Změny by se promítly v přepravní prognóze v podobě jiného zatížení dopravní sítě. To by však znamenalo nové zpracování přepravní prognózy a nové zadání studie proveditelnosti.

ve variantě A:

- zpřesnit návrh přestupních vazeb a nabídky doplňkových služeb v terminálu veřejné dopravy „Brno-hlavní nádraží“, včetně umístění autobusového terminálu mimo mostní objekt,

Ing. Buriánek prezentoval rozdíly v návrhu řešení autobusového terminálu ve variantě A (viz příložená prezentace). Uvedl, že v podrobnosti zpracování studie proveditelnosti nemají tato rozdílná řešení vliv na výsledky varianty A. V navazujících projektových stupních bude možné řešit otázku konkrétní podoby autobusového terminálu a obě řešení jsou proveditelná. Stejně tak konkrétní řešení přestupních vazeb jsou nad rámec podrobnosti studie proveditelnosti a bude rovněž řešeno v navazujících projektových stupních.

- zpřesnit návrh sítě pro individuální automobilovou dopravu rozdělením dopravního koridoru ulice Opuštěné bez zapuštění do dvou jednosměrných úseků v oblasti tzv. city,

Ing. Buriánek prezentoval rozdíly v návrhu řešení ulice Opuštěná ve variantě A (viz příložená prezentace). Uvedl, že obě řešení jsou možná a nemají přímou souvislost s řešením železniční infrastruktury. V případě výběru varianty A bude v kompetenci města Brna a Ředitelství silnic a dálnic návrh výsledného řešení s tím, že bude nutné zvážit klady a zápory jednotlivých řešení z hlediska zejména investičních nákladů a provozní spolehlivosti.

ve variantě B:

- prověřit doplnění železniční zastávky Brno-Štýřice nejen na břeclavské, ale i na přerovské a střelické trati,

Ing. Buriánek prezentoval technické, dopravně-technologické a přepravní okolnosti tohoto návrhu. V případě přerovské trati by se jednalo o komplikované technické řešení a zároveň negativum z hlediska dopravně-technologického v podobě prodloužení jízdních dob regionálních vlaků a snížení kapacity infrastruktury. Zastávka na střelické trati by znamenala snížení obratu cestujících na zastávce Brno-Vídeňská, jejíž účel je v zajištění lepší dopravní dostupnosti pro cestující z oblasti Střelice do oblasti Heršpická. Pro zpracování tohoto požadavku by bylo nutné upravit technické řešení, dopravní technologii a přepravní prognózu.

- zpřesnit návrh obslužné sítě městské hromadné dopravy doplněním tramvajové trati v ulici Trnitá a vypuštěním tramvajového propojení Olomoucká-Plotní,

Ing. Buriánek shrnul postupy zpracování návrhu koncepce MHD ve studii proveditelnosti a představil konkrétní podobu požadovaných úprav. Pro zpracování tohoto požadavku by bylo nutné nadefinovat linkové vedení, prověřit tyto návrhy přepravní prognózou, její výsledky následně vyhodnotit, učinit případné úpravy a opětovně prověřit přepravní prognózou. Činnosti v podobě zpracování, vyhodnocování a projednávání by vyžadovaly cca 6 měsíců.

- zpřesnit návrh uspořádání přestupních vazeb v terminálu veřejné dopravy „Brno-hlavní nádraží“, včetně doplnění nového umístění autobusového terminálu pod železničním kolejíštěm s připojením na ulici úzkou.

Ing. Buriánek prezentoval rozdíly v návrhu řešení autobusového terminálu ve variantě B (viz příložená prezentace). Uvedl, že v podrobnosti zpracování studie proveditelnosti nemají tato rozdílná řešení vliv na výsledky varianty B. Navrhované řešení ve studii proveditelnosti je proveditelné a funkční. V navazujících projektových stupních bude možné řešit otázku konkrétní podoby autobusového terminálu a přestupních vazeb. Navrhované alternativní řešení vyžaduje výrazné zklidnění ulice Úzká, což by mělo výrazný dopad do dopravního systému silniční dopravy. Bylo by nutné vyhodnotit, zda zklidnění ulice Úzká nevyvolá negativní dopady do systému silniční dopravy.

Závěrem Ing. Buriánek shrnul, že vyhovění požadavkům na přepracování studie proveditelnosti není možné ve stávajícím smluvním vztahu a muselo by být toto řešeno v aktualizaci studie proveditelnosti. (Podrobnější informace k tomuto bodu jsou v podkladech pro jednání a v příložené prezentaci).

K předneseným informacím proběhla následně diskuze.

Předseda VSP pan Ing. Tomáš Čoček, Ph.D. konstatoval, že navrhované úpravy nemají zásadní vliv na výsledky studie proveditelnosti a vyjma požadavku na úpravu zastávky Štýřice neovlivňují ani řešení železniční infrastruktury. Úpravy studie proveditelnosti o tyto požadavky by znamenaly zdržení cca 1 rok.

Náměstek primátora města Brna pan Mgr. Martin Ander, Ph.D. poděkoval zadavateli studie proveditelnosti, že zaslané návrhy byly odborně posouzeny. Ze strany města Brna není ambicí prodlužovat termíny zpracování studie proveditelnosti. Jelikož rozvoj území Trnitá a Heršpická bude pro ekonomické hodnocení uvažován invariantně, není nutno potenciál rozvoje území upravovat. Co se týče podrobného řešení dopravních terminálů a přestupních vazeb, je možné toto zpřesňovat v navazujících projektových stupních. Stejně tak je možné samostatně řešit problematiku konkrétního řešení ulice Opuštěná ve variantě A.

Co se týče zastávky Brno-Štýřice, je možné tuto problematiku případně řešit v navazujících projektových stupních, nebo i v dlouhodobém výhledu až bude okolní území zastavěno a bude tak poptávka cestujících pro zřízení této zastávky. Ing. Buriánek souhlasil, že takto je k tomu možné přistoupit. Zároveň doplnil, že v případě regionálních linek ve směru Přerov a Veselí nad Moravou bylo nutné zohledňovat i požadavky objednatele regionální dopravy na systémové jízdní doby do regionálních center jako jsou Rousínov nebo Slavkov u Brna. Pro vyhovění požadavku na dostatečně krátké systémové jízdní doby bylo přistoupeno i k redukci míst zastavení na území města Brna. Tento aspekt by se pak musel také zhodnotit.

Mgr. Ander pokračoval komentářem k návrhům řešení dopravní obslužnosti oblasti Trnitá ve variantě B. Studie pana arch. Hladíka neřešila dostatečně obsluhu tohoto území městskou hromadnou dopravou. Bylo by vhodné ve studii proveditelnosti přepravně prověřit upravené řešení s vypuštěním tramvajové trati Plotní – Olomoucká a zahrnout tramvajovou trať přes území Trnitá k ulici Heršpické.

Náměstek primátora města Brna pan Bc. Matěj Hollan doplnil, že v době zadání studie proveditelnosti byla k dispozici pouze studie arch. Hladíka, která je dle jeho názoru nekvalitní. Proto zadalo město Brno urbanistické studie. Dále se zeptal, jaké zdržení by nastalo v případě zapracování řešení z urbanistických studií?

Ing. Buriánek odůvodnil přístup zpracování městské hromadné dopravy ve studii proveditelnosti. Základní koncepce byla vytvářena zhruba od srpna 2015 do února 2016. Hlavním východiskem byly generely dopravy a další strategické záměry města Brna. Rozvoj byl stanoven nejprve invariantně pro celé území města a následně upracován dle specifik jednotlivých variant. Bylo nutné navrhnout jak rozvoj infrastruktury MHD, tak i navrhnout linkové vedení. Následně bylo nutné tuto koncepci prověřit dopravním modelem, provést případné úpravy a opětovně prověřit dopravním modelem. Pokud by bylo

přistoupeno k zapracování nového řešení infrastruktury a dopravní obsluhy území Trnitá, musela by být posloupnost kroků stejná, jak je uvedeno výše s patřičným časem na zpracování a projednání. To by činilo cca 6 měsíců.

Bc. Hollan vyjádřil pochybnosti o tak dlouhém nutném čase na zpracování. Dle jeho názoru je to příliš dlouhá doba. Ing. Buriánek v reakci na to podrobněji rozvedl jednotlivé projektové kroky a projednávání, kdy upozornil, že jen na projednání každého kroku je nutné vyčlenit minimálně 14 dní.

Zástupce společnosti JASPERS pan Paul Riley přednesl pohled a doporučení JASPERS k této věci. Rozvoj, tak velké části města, by měl výrazné dopady na řadu ekonomických a společenských vazeb celého města Brna. Není prakticky možné tyto dopady vyhodnotit komplexně v rámci CBA. Proto je potřeba hodnotit varianty ŽUBu v CBA jako železniční projekt bez vlivu rozdílného širšího rozvoje území mezi variantami. Rozdílný potenciál rozvoje území ve variantách A a B je relevantní otázkou k zvážení v celkovém hodnocení variant, ale kvalitativním způsobem a ne příliš detailně v smyslu přesných urbanistických a městských dopravních řešení.

Ing. Čoček otevřel otázku, jaký vliv by měly požadované úpravy na výpočet celkových investičních nákladů a na výsledky CBA.

Bc. Hollan konstatoval, že pro město Brno je zásadní znát řešení staveb v gesci města Brna a jejich celkové investiční náklady. V případě zásadně rozdílných nákladů na budování městské infrastruktury u jednotlivých variant lze očekávat výhrady ze strany města Brna k variantám, které budou vyvolávat vysoké nároky na rozpočet města Brna.

Ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy pan Ing. Luděk Sosna, Ph.D. doporučil tuto problematiku řešit následně samostatnými jednáními. Studie proveditelnosti řeší primárně oblast železniční infrastruktury. Problematiku městské infrastruktury by měla řešit v nezbytné adekvátní míře. Nelze řešit podrobně dopravní obsluhu města, to je úkolem samostatných dokumentací a procesů v gesci města Brna. Celkové investiční náklady je nutné zohledňovat vždy jako celek a ne pouze z hlediska posouzení výše investic města Brna. Podstatná část nákladů bude na straně SŽDC a tam budou rozdíly mezi variantami pravděpodobně vyšší.

Ing. Buriánek k tomu doplnil, že studie proveditelnosti uvažuje z hlediska městské infrastruktury výrazně vyšší podíl invariantních investic, které bude muset město Brno realizovat, aby byla funkčnost dopravního systému na takové úrovni, jak je obsaženo ve studii proveditelnosti. Mezi variantami existují rozdíly, které budou vyhodnoceny, ale lze velmi obtížně vyhodnotit, zda daná stavba souvisí pouze s obsluhou hlavního nádraží.

Mgr. Ander otevřel otázku, jak ovlivní řešení městské infrastruktury výsledky CBA.

Na to Ing. Buriánek společně se zástupcem SŽDC Ing. Alenou Heinišovou vysvětlili základní principy CBA. Základním předpokladem objektivní CBA analýzy je zajistit, aby veškeré přínosy odpovídaly nákladům. Stavby infrastruktury MHD, které jsou uvažovány jako invariantní, nebudou nákladově vyčísleny, jelikož by se tyto náklady promítly ve všech variantách stejně. Stavby infrastruktury MHD, které jsou variantní a liší se tak mezi variantami, budou nákladově vyčísleny a zahrnuty do CBA hodnocení. Z hlediska přínosů se v přepravní prognóze hodnotí tzv. vnímaná cestovní doba za celé širší řešené území a nelze tak vyhodnotit konkrétní přínos jedné konkrétní stavby. Proto nelze vybrat jednu konkrétní stavbu a samostatně řešit její náklady a přínosy, ale musí se toto řešit vždy komplexně jako celek. Pokud by byly přepravně prověřovány nové tramvajové tratě v oblasti Trnitě a čerpány z ní přepravní přínosy, musely by se do CBA zahrnout i náklady na její vybudování.

Zástupce Jihomoravského kraje pan Ing. Michal Franek upozornil, že by se měl věnovat hlavní důraz na posuzování a následné rozhodování mezi variantou A a B. Konkrétní řešení

dopravních terminálů, přestupních vazeb a autobusových terminálů je třeba řešit jako zpřesnění vybraných řešení v navazujících projektových stupních. U varianty A již bylo v minulosti konkrétní řešení diskutováno v rámci zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí. U varianty B bude nutné zpracovat časově náročnou změnu územního plánu nebo dokonce nový územní plán, kde v tomto procesu lze očekávat řadu podmínek, které ovlivní výslednou podobu hlavního nádraží a jeho okolí. Návrh tramvajových tratí v oblasti Trnité není podstatný pro řešení ŽUB, je to kompetencí města Brna. Těmito problémy by se neměla zdržovat studie proveditelnosti. Při zahájení prací na studii proveditelnosti bylo zdůrazňováno, že je potřeba zajistit kvalitní zásadní podklady a ty pak není možné měnit. Není možné, aby město Brno poskytlo nějaké podklady a po roce je pak měnilo.

Ing. Čoček souhlasí s tím, aby bylo toto řešeno samostatně v gesci města Brna. Požádal SŽDC o předání podkladů městu Brnu s informacemi, s jakými předpoklady je ve studii proveditelnosti pracováno v návrhu MHD.

Mgr. Ander vzal na vědomí, že se nebudou tyto návrhy zohledňovat ve studii proveditelnosti, ale budou řešeny samostatně. Ing. Buriánkovi položil otázku, zda by neměla být realizace tramvajové propojení Olomoucká – Plotní ve variantě B vypuštěna, a zda by nebylo možné toto řešit například rozdílově?

Ing. Buriánek reagoval, že není v tuto chvíli možné tyto záměry vypustit. Muselo by být upraveno linkové vedení, prověřeno přepravní prognózou, jak již bylo vysvětlováno dříve. Nelze bez podrobného vyhodnocení návrhu linkového vedení v přepravní prognóze odhadnout dopad této změny na funkčnost systému MHD. V průběhu prací na studii proveditelnosti bylo možné reagovat a navrhopvat případné úpravy. Při poslední revizi v červnu 2016 byly provedeny pouze úpravy ukončení regionálních autobusových linek dle připomínek odboru rozvoje dopravy krajského úřadu Jihomoravského kraje.

Pan Riley poznamenal, že by bylo nutné nejprve vyhodnotit, jaký vliv může mít tramvajové propojení Olomoucká – Plotní na výsledky CBA.

Ing. Čoček shrnul diskuzi k tramvajovému propojení Olomoucká - Plotní. SŽDC ověří, jak ovlivňuje tramvajové propojení Olomoucká – Plotní přepravně jednotlivé varianty, a jaký je jejich možný dopad do analýzy CBA. Toto sdělí následně zástupcům města Brna. Ve studii proveditelnosti bude dále pracováno, tak jak dosud.

f) VSP pověřuje zástupce Statutárního města Brna k uspořádání schůzky k projednání nové varianty řešení ŽUB prezentované 30. 5. 2016 v Brně a to do konce měsíce června 2016.

Ing. Buriánek informoval o předání podkladů ze strany města Brna k nové variantě ŽUB. Předané podklady byly pouze obecné ve formě schémat. Pro podrobnější posouzení by musela být tato varianta rozpracována v podrobnosti studie proveditelnosti. Náročnost tohoto zpracování by byla cca 1,5 roku až 2 roky.

Mgr. Ander poděkoval SŽDC za prozkoumání předaného dokumentu a vzal na vědomí přednesené informace. Ze strany města Brna nebude požadováno zpracování této varianty ve studii proveditelnosti a považuje úkol za vyřešený.

g) VSP schvaluje postup výběru variant k dalšímu rozpracování a hodnocení popsaný v příloze záznamu jednání VSP, konkrétně v příloze 3 - návrh postupu vyhodnocení variant. VSP pověřuje zadavatele studie proveditelnosti zpracování návrhu výběru variant k dalšímu rozpracování a hodnocení a jeho předložení členům VSP do 14 dnů od konání tohoto jednání VSP. VSP souhlasí s projednáním předkládaného návrhu formou per rollam.

Ing. Buriánek shrnul způsob plnění tohoto bodu a výsledek jeho projednání. K plnění tohoto úkolu nebyly vzneseny žádné dotazy a připomínky. Úkol byl splněn.

3) Dopracování technického řešení železniční infrastruktury

Ing. Buriánek v tomto bodě informoval o dodatečných změnách technického řešení železniční infrastruktury. Změny byly provedeny u varianty B. První změnou byla úprava podzemní stanice v rámci výstavby vysokorychlostních tratí. Bylo dopravně-technologicky prověřeno, zda by dostačoval počet čtyř kolejí a nástupištích hran. Toto prověření dopadlo v případy varianty hlavního nádraží s poloměry 500 m pozitivně a v případě varianty s poloměry 300 m s podmínkou výstavby čtvrté kusé koleje u budovy TESCO. Tímto řešením se podařilo umístit podzemní kolejiště mimo kolejiště na povrchu, čímž bude zajištěna realizace vysokorychlostních tratí bez omezení provozu stávající infrastruktury.

Bc. Hollan uvedl, že město Brna si nechává aktuálně zpracovat upravené řešení, které by bylo mimo objekt Malé Ameriky. Výsledky tohoto prověření budou k dispozici v polovině října 2016 a budou následně předány SŽDC.

Ing. Buriánek uvedl, že tento návrh bude posouzen odborníky SŽDC až bude k dispozici. Zároveň doplnil, že aktuální podoba technického řešení ve studii proveditelnosti zohledňuje řadu územních podmínek, jako jsou stávající objekty Titania, inženýrských sítí a podobně.

Bc. Hollan se dále zeptal, jaké objekty jsou součástí varianty B jako předstihové před realizací VRT?

Ing. Buriánek uvedl, že se jedná o mosty u rozvětvení tratí na Břeclav a na Přerov a o Milánskou stěnu u Malé Ameriky. Tyto objekty budou nákladově zahrnuty do základní varianty B a ne do horizontu s VRT.

Bc. Hollan ocenil, že se podařilo takto oddělit stavebně horizonty před realizací VRT a s realizací VRT a není nutno zásadně omezovat železniční provoz během výstavby VRT a budovat nákladné předstihové objekty.

Mgr. Ander doplnil, že v podkladech bylo zasláno pouze řešení hlavního nádraží s poloměry nástupišť 500 m. Požádal o zaslání řešení s poloměry 300 m.

Ing. Buriánek potvrdil, že řešení s poloměry 300 m bude zasláno dodatečně.

Ing. Franek se dotázal, zda je správný výklad, že řešením čtyřkolejně stanice došlo k výrazné redukci nákladů v horizontu s VRT, ale i v horizontu bez VRT k redukci nákladů na stavební připravenost v podzemí a zároveň k navýšení nákladů na jednu kusou kolej a nástupiště u varianty s poloměry 300 m, přičemž i náklady horizontu bez VRT jsou nižší?

Ing. Buriánek potvrdil, že takto tomu skutečně je.

Ing. Buriánek dále prezentoval úpravy varianty B1c, kde došlo k úpravě křížení nákladního průtahu a spojky z Hlavního nádraží do Černovic (viz příložená prezentace). Nové řešení je výhodnější z hlediska sklonových poměrů nákladního průtahu a z hlediska investičních nákladů, které byly sníženy zkrácením délek estakád. K tomuto nebyly vzneseny žádné další dotazy a připomínky.

4) Dopracování technického řešení městské infrastruktury včetně infrastruktury MHD

Ing. Buriánek představil metodický přístup k návrhu řešení městské infrastruktury. Nejprve byl stanoven invariantní rozvoj stejný pro všech varianty a následně byly provedeny úpravy dle specifik jednotlivých variant. Na jednotlivých situacích byly prezentovány zásadní rozdíly (viz příložená prezentace).

Mgr. Ander se dotázal, proč je navrženo různé řešení ulice Úzká v oblasti hlavního nádraží u varianty B. V případě varianty s poloměry nástupišť 500 m je uvažován zásah do objektu katastrálního úřadu. Bylo by vhodné se této kolizi vyhnout.

Ing. Buriánek konstatoval, že takové řešení bylo navrženo projektanty. Bylo nutné reagovat na polohu a tvar mostní konstrukce hlavního nádraží, kdy bylo nutné upravit křižovatku ulice Úzká a Uhelná, což si vyžádalo zásah do objektu katastrálního úřadu. Je možné, že z projednávání tohoto řešení v navazujících stupních bude přistoupeno k jinému řešení, kdy by k zásahu do objektu katastrálního úřadu docházet nemuselo. V nákladech této varianty budou zahrnuty i náklady na demolici tohoto objektu. V analýze citlivosti pak bude možno posoudit, jak by se promítly tyto snížené náklady na výsledky CBA hodnocení této varianty.

Ing. Franek doplnil, že při řešení trasy severojižního kolejového diametru bylo nutno vést osu vynechaným průchodem tímto objektem. Pro budoucí realizaci severojižního kolejového diametru by byla demolice objektu katastrálního úřadu pozitivní neb by umožnila lépe řešit trasu v území.

5) Dopracování dopravní koncepce železniční dopravy

Ing. Buriánek shrnul aktuální stav zpracování části dopravní technologie. Byly prezentovány výsledky výpočtů propustnosti (viz příložená prezentace), kde je doloženo, že všechny prověřované varianty kapacitně vyhovují. Při konstrukci grafikonů vlakové dopravy u projektových variant se ukazuje, že více omezujících míst je mimo řešenou oblast železničního uzlu Brno, zejména na tratích I. tranzitního železničního koridoru. Vyřešení těchto problémů lze očekávat až s realizací vysokorychlostních tratí. Aktuálně probíhají práce na dokončení textové zprávy k dopravní technologii. Vyjma simulace železničního provozu je tato část studie proveditelnosti téměř dokončena.

Pan Riley poznamenal, že u varianty Bez projektu došlo k snížení počtu vlaků oproti předchozímu odevzdání. Dotázal se, jakým způsobem bylo k této redukci přistoupeno.

Ing. Buriánek k tomu uvedl, že po kontrole výpočtů propustnosti této varianty byly zjištěny výrazně překročené povolené normové hodnoty stupňů obsazení. Bylo tedy nutné redukovat počet vlaků, tak aby byl zajištěn bezpečný a dostatečně spolehlivý provoz. Redukce se týkala primárně vlaků na trati Brno – Přerov. V podstatě oproti současnému stavu nelze vyjma některých jednotlivých spojů navýšit rozsah dopravy.

6) Dopracování dopravní koncepce veřejné a městské hromadné dopravy

Ing. Buriánek krátce shrnul základní principy zpracování této problematiky. Jelikož toto téma již bylo diskutováno v bodě 2)e), nebyla k tomuto vedena další diskuze.

7) Základní vyhodnocení variant z hlediska přepravní prognózy

Zástupce zpracovatele studie proveditelnosti Ing. Petr Hofhansl, Ph.D. přednesl prezentaci k tomuto bodu. V této prezentaci byly podrobně vysvětleny výsledky přepravní prognózy. Prezentováno bylo vyhodnocení vytíženosti železničních spojů, vyhodnocení obrátů cestujících v železničních stanicích a zastávkách, vyhodnocení jízdních dob, vyhodnocení přepravních intenzit na území města Brna a vyhodnocení přepravních špiček. Podrobné informace jsou obsaženy v příložené prezentaci. K prezentovaným informacím proběhla následně diskuze.

Zástupce města Brna Bc. Dan Škaroupka požádal, aby k porovnání jízdních dob bylo doplněno i porovnání celkových cestovních dob, které jsou pro veřejnost lépe vypovídající.

Bc. Škaroupku doplnil Ing. Franek, který rovněž požádal o zpracování porovnání cestovních dob z regionálních center do významných lokalit ve městě Brně z hlediska dojížděky

cestujících. Pro cestujících je rozhodující, jak rychle se dopraví tzv. od dveří ke dveřím, kdy v různých variantách ŽUB může být vždy odlišný nejrychlejší čas dojížděky s využitím různých dopravních terminálů.

Ing. Hofhansl poděkoval za podněty. Návrhy na zpracování obdržel od Ing. Franka již dříve a do studie proveditelnosti bude toto porovnání zpracováno.

Ing. Franek navrhl, že by bylo vhodné určit cca 10 významných lokalit pro dojížděku na území města Brna (např. Kampus, Černovická terasa), které mohou zpřesnit zástupci města Brna a cestovní doby k nim z regionálních center, která jsou již uváděna v přehledech jízdních dob (Náměšť, Tišnov atd.). Každý si pak bude moci odvodit i dostupnost ostatních sídel obsluhovaných linkami IDS JMK z těchto uzlů.

Ing. Hofhansl souhlasil se způsobem zpracování a potvrdil, že členění posuzovaných zón již bylo zpracováno.

Ing. Čoček požádal zpracovatele studie proveditelnosti, aby do příštího jednání VSP toto již bylo zpracováno.

Mgr. Ander požádal u vyhodnocení přepravních špiček i o posouzení nejen blízké lokality hlavního nádraží, ale i lokalit blízko nácestných železničních stanic a zastávek. Např. u železničního terminálu v Černovicích jsou spoje MHD výrazně zatíženy již cestujícími z Líšně a další zatížení cestujícími z železniční dopravy by již mohlo způsobovat problémy.

Ing. Hofhansl uvedl, že vyhodnocení je provedeno síťově na celém území města Brna, pokud by nastal problém, byl by na prezentovaném grafickém výstupu vidět. Výsledky hodnocení přepravních špiček budou textově popsány.

Ing. Čoček poukázal na vysokou cestovní rychlost dálkových vlaků od Vyškova do Brna a dotázal se, zda je skutečně reálné dosáhnout cca 130 km/h průměrné cestovní rychlosti.

Ing. Hofhansl reagoval, že výpočet vychází jak z realizace modernizace trati Brno – Přerov dle vybrané varianty příslušné studie proveditelnosti, tak z konkrétního řešení varianty ŽUB. Některé kombinace řešení těchto dvou projektů představují velmi komfortní řešení, kdy je možné výjezdem z Brna i Vyškova dosáhnout rychlosti 200 km/h po několika málo kilometrech.

Bc. Hollan konstatoval, že prezentované výstupy jsou nepřehledné a neúplné. Požádal o zaslání všech podkladů pro přepravní prognózu. Zároveň vytkl SŽDC špatnou komunikaci, kdy bylo z jeho strany a ze strany zástupců Dopravního podniku města Brna několikrát požadováno zaslání podkladů k návrhu linkového vedení MHD a SŽDC na tyto žádosti nijak nereagovalo.

Zástupci zadavatele i zpracovatele studie proveditelnosti odmítli tyto výhrady a neví o žádném problému. Požádali o zaslání žádosti o poskytnutí podkladů a ty budou následně předány. Návrh linkového vedení byl již několikrát konzultován se zástupci Dopravního podniku města Brna. Podklady pro prověření přepravních špiček byly zaslány na konci srpna a výstupy z něj jsou prezentovány poprvé na tomto jednání VSP. Dříve nebyly k dispozici.

Ředitel společnosti KORDIS JMK pan Ing. Jiří Horský poukázal na výrazné zatížení trolejbusových linek v radiálním směru po nové městské třídě. Upozornil, že v modelu došlo k přelivu cestujících z tramvajového systému do trolejbusů, kdy by trolejbusy musely ve špičkách jezdit po nové městské třídě v intervalu 1 až 2 minuty a je nutné tuto problematiku řešit na samostatném jednání ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna.

Ing. Hofhansl konstatoval, že se jedná o systémový problém, který nemá vazbu na železniční dopravu a konkrétní varianty. Konkrétní problémy na síti MHD musí řešit samostatně město Brno ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna.

Ing. Horský konstatoval, že bude nutné vyhodnotit konkrétní parametry vstupů do modelu, především jízdních dob tramvají a trolejbusů a vyhodnotit, proč dochází k tak vysokému zatížení trolejbusů na úkor tramvají a jestli tyto parametry u nových linek jsou reálné.

Pan Riley uvedl, že ze strany JASPERS probíhá analýza informací o dopravním modelování ve studii proveditelnosti. Uvedl, že dopravní model počítá s tzv. vnímanou cestovní dobou, kdy jsou hodnocené parametry spojení, jako jsou jízdní doba, interval spojů, počet přestupů a podobně. Celkové výpočty vnímané cestovní doby pak vstupují do analýzy CBA. Důležitý je také výpočet převodu cestujících z individuální automobilové dopravy do veřejné hromadné dopravy.

Bc. Hollan přednesl aktuální informace o návrhu vypuštění tzv. Nové městské třídy z územního plánu města Brna. Realizace tohoto záměru nebude do budoucna uvažována. Nebude tedy možné uvažovat ani s vedením trolejbusů, tak jak je uvažováno ve studii proveditelnosti. U varianty A lze očekávat, že bude realizace Nové městské třídy nezbytná pro zajištění dostatečně dopravní obsluhy hlavního nádraží.

Ing. Hofhansl uvedl, že realizace některé z variant železničního uzlu nemůže být podmíněna realizací jedné trolejbusové trati přes Novou městskou třídu. Předmětná trolejbusová trať není realizována výhradně pro hlavní nádraží, je velmi obtížné přesně stanovovat, které záměry souvisí výhradně s železniční infrastrukturou, a které nikoliv. Prověření dopadů vypuštění tohoto záměru by vyžadovalo přepracování studie proveditelnosti, jak již bylo diskutováno v předcházejících bodech.

Náměstek ministra dopravy pan Mgr. Kamil Rudolecký vyzval zástupce města Brna, aby nekomplikovali zpracování studie proveditelnosti stále novými požadavky. Podklady byly k určitému datu předány a z nich je nutné vycházet. Měněním základních vstupních předpokladů není možné studii proveditelnosti dokončit.

Bc. Hollan vysvětlil tuto situaci tím, že předchozí politická reprezentace města neřešila několik problémů. Jedním z problémů je i Nová městská třída, proti které protestovali občané města z důvodu nutných demolice obytných domů. Vedení města Brna tento problém aktuálně řeší a není zřejmé, proč to nezaznělo dříve.

Ing. Čoček uvedl, že je vždy nutné vycházet z nějakých předpokladů, které byly k nějakému datu předány. Přestože, se různé otázky v čase vyvíjí, tak není možné takto zásadně měnit názory.

Vedoucí odboru rozvoje dopravy krajského úřadu Jihomoravského kraje Ing. Rostislav Snovický podpořil Ing. Čočka a konstatoval, že není možné takto zásadně měnit podklady v průběhu zpracování studie proveditelnosti.

Ing. Sosna se dotázal v jaké fázi je nyní projednávání této změny územního plánu.

Bc. Hollan odpověděl, že se aktuálně diskutuje zadání změny územního plánu.

Ing. Sosna reagoval, že tento stav zpracování změny územního plánu představuje teprve úplný začátek celého procesu návrhu změny, její projednání, vyhodnocení, schválení. To představuje několik let práce a nelze ani předjímat výsledek vyhodnocení této změny. Dále požádal zpracovatele studie proveditelnosti, zda by nebylo možné sdělit alespoň odhad případného dopadu vypuštění záměru Nové městské třídy.

Ing. Hofhansl reagoval, že není možné takový odhad udělat bez prověření dopravním modelem. Je nutné stanovit linkové vedení trolejbusů a následně provést podrobné

vyhodnocení přepravní prognózy. Dosud se k prověření variant ŽUB přepravní prognózou přistupovalo velmi zodpovědně a prostý odhad na základě domněnek by popřel celý dosavadní přístup.

Mgr. Rudolecký upozornil, že zastupitelé měst mění často své názory a není to problém jen tohoto projektu. Bylo by lepší tuto otázku řešit za účasti příslušného náměstka primátora města Brna zodpovědného za územní plán (pozn. pan náměstek Ander opustil jednání VSP před projednáváním tohoto bodu).

Ing. Čoček požádal zástupce města Brna, aby náměty k úpravám projektů v gesci města Brna byly vyhodnoceny samostatně městem Brnem. Není možné ve studii proveditelnosti ŽUB posuzovat záměry nesouvisející s tímto projektem, jako je Nová městská třída. Zároveň musí být tyto podklady řádně projednány na úrovni města Brna.

Člen rady města Brna pan Ing. Pavel Staněk v zastoupení pana náměstka Richarda Mrázka konstatoval, že město Brno nebude požadovat úpravy studie proveditelnosti oproti dříve zaslaným a odsouhlaseným podkladům. Respektuje, že pro dodržení harmonogramu prací na studii proveditelnosti je nutno pracovat s určitými podklady a ty již neměnit.

Zástupce SFDI pan Ing. Zdeněk Hrubý souhlasil s tím, že není možné zásadně měnit podklady poskytnuté pro zpracování studie proveditelnosti, jinak není možné studii proveditelnosti dokončit.

Závěrem k problematice Nové městské třídy Bc. Hollan uvedl, že respektuje vyjádřené názory členů VSP v této věci. Studii proveditelnosti je nutné dokončit. Proces zpracování studie proveditelnosti je složitý, ale některé problémy nejsou jen věcí řešení železniční dopravy, ale několik problémů má širší kontext. Vedení města Brna si musí uvědomit všechna rizika a souvislosti prezentování studie proveditelnosti a jejího obsahu veřejnosti. Je důležité teď upozornit na případné problémy, že studie proveditelnosti nebude vnímána dobře veřejností.

8) Základní vyhodnocení variant z hlediska dopadů do území, do složek životního prostředí a posouzení rizik spojených se změnou klimatu

Ing. Buriánek shrnul dosavadní postup zpracování této problematiky. Po dokončení návrhu technického řešení variant byly zpracovány jejich dopady do předmětných oblastí. Aktuálně probíhá vyhodnocení obdržných připomínek a v následujícím měsíci se předpokládá dokončení vyhodnocení.

Mgr. Ander doplnil, že do poloviny října 2016 budou zaslány dodatečné připomínky z jeho strany.

9) Základní struktura a koncepce stanovení nákladů projektu

Zástupce zadavatele studie proveditelnosti Ing. Michal Kudlík přednesl prezentaci k tomuto bodu. Ve své prezentaci informoval o základních principech zpracování výpočtu investičních nákladů a o metodických východiscích. Závěrem pak na příkladové tabulce ukázal základní strukturu stanovení investičních nákladů pro jednotlivé varianty a jejich členění na jednotlivé úseky. Více informací je obsaženo v přiložené prezentaci.

Ing. Čoček poukázal na značnou obsáhlost výpočtu investičních nákladů. Investiční náklady budou jedním z klíčových výstupů studie proveditelnosti. Požádal, zda by nebylo možné cestou SFDI zpracovat oponentní posudek k výpočtům investičních nákladů jednotlivých variant.

Ing. Buriánek uvedl, že pro zadavatele studie proveditelnosti nepředstavuje toto žádný problém, naopak by případná externí kontrola vedla k vyšší kvalitě studie proveditelnosti. Podklady je SŽDC schopna předat v horizontu cca 14 dní.

Ing. Čoček požádal zástupce SFDI, zda by tedy bylo možné z jejich strany zajistit zpracování tohoto posudku.

Ing. Hrubý za SFDI souhlasil s tímto postupem. Pokud budou předány podklady od SŽDC do 14 dnů, bude možné zpracování posudku v řádu cca 6 týdnů. Záležet bude na rozsahu předaných podkladů a na celkovém množství práce. SFDI má pro tyto případy uzavřenou rámcovou smlouvu se společností Centrum dopravního výzkumu, která by tento posudek mohla zpracovat.

Bc. Škaroupka souhlasil se zpracováním tohoto posudku. Připomněl, že již na třetím jednání VSP bylo ze strany pana náměstka Mrázka požadováno zpracování posudku investiční náročnosti a podmínek proveditelnosti investičně a technicky nejnáročnějších objektů, zejména tunelových staveb.

Ing. Čoček požádal, aby SFDI zajistilo zpracování posudku. Posudek musí být zpracován nezávislou organizací, která je dostatečně odborně znalá dané problematiky.

Ing. Hrubý reagoval, že SFDI má uzavřenou rámcovou smlouvu s Centrem dopravního výzkumu na železniční stavby a se stavební fakultou na Vysokém učení technickém v Brně na silniční stavby.

Ing. Franek nedoporučil zpracování posudku ze strany Vysokého učení technického, jelikož vedoucí katedry železničních staveb je spoluautorem návrhu koalice nádraží v centru (var. Petrov), což je překážkou objektivitu hodnocení.

Ing. Buriánek souhlasil s navrženým postupem, a to že VSP souhlasí se zpracováním oponentního posudku na investiční náklady variant ŽUB a žádá SŽDC a SFDI o zajištění jeho zpracování.

10) Základní struktura a koncepce zpracování analýzy nákladů a přínosů (CBA)

Z časových důvodů bylo projednání tohoto bodu přesunuto na příští jednání VSP. Ing. Heinišová informovala, že předmětem tohoto bodu neměla být prezentace výsledků CBA, ale pouze základních východisek a metodických postupů. Tyto informace je možné získat z příložené prezentace.

Ing. Čoček následně uzavřel toto jednání. Poděkoval všem zúčastněným za jejich účast.

Příští jednání VSP se bude konat zhruba v polovině prosince 2016 v Praze.