

Současný názor na studii proveditelnosti

Autoři: Paul Riley, Michael Strohn

Předmět: Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno

Zn.: 2014 091 CZ AMT RAL

Obdržené a posouzené dokumenty: Návrh studie proveditelnosti z června 2017, aktualizace provozní simulace

Na základě žádosti pana Mojmira Nejezchleby z 5.9.2017 sdělujeme současný názor JASPERSu na tuto studii:

1. **Přístup vedení projektu SŽDC:** Na základě toho, co jsme vyzorovali, přístup týmu vedení projektu je v zásadě objektivní s přáním prezentovat a respektovat skutečnosti vyplývající ze studie a zachovat si nestrannost vůči jednotlivým variantám a zainteresovaným subjektům. Tým vedení projektu si také udržuje otevřenost vůči četným subjektům zainteresovaným na tomto velmi komplexním a kontroverzním projektu a jeho spolupráce s JASPERSem je celkově konstruktivní a plodná.
2. **Technická řešení a plán provozu („operating programme“)**
 - Vypracování a posouzení variant a dílčích variant byl složitý úkol, který podle nás obohatil proces hledání optimální technické a provozní koncepce.
 - Posouzení provozní simulace je nyní přijatelné, i když ještě ne dokonalé z hlediska metodologie a - kromě nákladních vlaků ve variantách A a Aa - ukazuje celkově dobré provozní fungování navrženého řešení uzlu. Je zde však řada železničních tratí, které nevykazují optimální fungování. V této etapě to sice není zásadní věc s významným dopadem na náklady, přínosy nebo rozhodování o variantách, ale v následující etapě by mělo být provedeno přezkoumání technického řešení („design“) a provozní koncepce pro zajištění, aby celý uzel za normálních provozních podmínek fungoval dostatečně spolehlivě.
 - Prognóza využívání navržených železničních tratí cestujícími je podle nás v zásadě dostatečná, avšak poptávka po dopravě na plánované železniční trati S37 je velmi nízká a měl by být zvážen její pokles oproti provozní koncepci tím spíše, že provozní kvalita je podle výsledků simulace u této trati neuspokojivá ve všech testovaných variantách.
 - Studie nijak nedokládá pravidelnou potřebu tratí 600, 602 a 604, takže nepovažujeme investice do nich nebo týkající se jich za způsobilé pro financování z prostředků EU.
3. **Model dopravy cestujících:** JASPERS od počátku tohoto projektu věnoval mnoho času a úsilí podpoře a posuzování tvorbě modelu cestujících (včetně průzkumů chování cestujících) a můžeme potvrdit, že základní vnitřní struktura a parametry modelu jsou nyní celkově v pořádku, realistické a vhodné pro svůj účel s cílem především posoudit dopad železniční infrastruktury a provozních opatření v kontextu krajské a městské záhytné oblasti Brno.
4. **Ekonomická analýza a řízení rizik:** Posouzení ekonomiky a rizik variant je vypracováno celkově dobře, v souladu s národní metodologií CBA (analýzy nákladů a přínosů) platnou v současnosti, se zahrnutím nejvýznamnějších nákladů, přínosů a rizik a na základě vhodného modelu dopravy cestujících. Představuje dobrý základ pro srovnání ekonomické efektivity a rizik jednotlivých variant projektu.

5. **Rozdílné dopady variant projektu na potenciální rozvoj měst** jsou brány jako samostatná oblast / rozhodovací kritérium, která do předpokladů CBA nebyla úmyslně (a podle nás správně) zahrnuta kvůli mimořádné obtížnosti posouzení tohoto činitele v modelu dopravy nebo v samotné CBA. Tato oblast by měla být posouzena samostatně v závěrečné souhrnné zprávě.
6. **Přístup k otázkám vysokorychlostní železnice:** Nedávné rozhodnutí separovat náklady a přínosy přizpůsobení projektu potenciálnímu budoucímu řešení vysokorychlostní železnice je podle nás v této fázi správné. Kolem osudu českých plánů vysokorychlostních železnic nebo možných technických řešení v této oblasti v rámci uzlu Brno panuje příliš mnoho nejistoty (přestože úvodní přezkoumání ukazuje, že technická řešení pro začlenění budoucí vysokorychlostní železnice v rámci hlavního nádraží mohou být realizovatelná s podobnou výší nákladů u varianty typu A i B).
7. **Analýza potenciálu nových železničních zastávek navrhovaných pro železniční uzel Brno co do dopravy a ekonomiky** by měla být zohledněna v rozhodovacím procesu, jelikož potenciál některých navrhovaných zastávek není velký a u hlavního nádraží Brno jsou rozdíly mezi variantami typu A a B. Mělo by být rozhodně zváženo vyloučení některých nových zastávek z koncepce projektu v závislosti na upřednostněné variantě umístění hlavního nádraží. Ve všech variantách má velmi nízký potenciál zastávka letiště Tuřany.
8. **Další kroky:** Konečná podpora studie ze strany JASPERSu je stále podmíněna vyřešením veškerých klíčových otázek formulovaných v našich *pokynech* („*guidance note*“) z 13.7.2017 (a předchozích souvisejících pokynech). Zvláštní pozornost bude věnována kvalitě a koherenci souhrnné zprávy (zprávy A), která bude tvořit hlavní základ pro jakýkoli rozhodovací proces a je stále ještě přepracovávána. Probíhá přezkoumání revidovaných zpráv specialistů B („*specialist B reports*“).

Prohlášení o odmítnutí odpovědnosti: Součinnost JASPERSu je poskytována v dobré víře a s náležitou opatrností a povinnou péčí (*diligentia quam in suis*) na základě zkušeností a postupů jeho partnerů EIB a EBRD. Příjemci však berou na vědomí, že EIB ve své roli jako JASPERS nebude odpovídat za případné ztráty nebo škody způsobené radami poskytnutými JASPERSem.