

Zástupci Jihomoravského kraje ve Výboru studie proveditelnosti Železničního uzlu Brno společně prohlašují:

JMK prostřednictvím odboru rozvoje dopravy ve svém vyjádření k 3. dílčí plnění - koncepci VHD ze dne 30.12. 2015 doporučoval, aby modelování VHD proběhlo v několika krocích vždy s diskuzí a s možností optimalizace návrhu na základě zhodnocení předchozích vstupů a výsledků. Tento postoj uplatňovali zástupci JMK i KORDIS JMK i na výrobních výborech. Zároveň k linkovému vedení např. upozorňoval, že ukončení l. 10, obsluhující hl.n., už na Nových Sadech málo produktivní, zejm. v souvislosti s budováním spojky Nové Sady - Úzká.

KORDIS JMK ve svém vyjádření k témuž plnění ze dne 31. 12. 2015 připomínkoval navržené linkování tramvají ve variantě A, které nepovažoval za optimální z důvodu ztráty některých vnitroměstských vazeb a navrhoval linkové vedení přehlést.

Ačkoliv se zpracovatel ve vypořádání připomínek s doporučeným "iteračním" postupem ztotožnil, a k připomínce k linkovému vedení uvedl, že se jedná se o předběžný návrh a linkové vedení, který bude průběžně analyzován a upravován na základě výstupů z dopravního modelu, fakticky k takovému projednání za spolupráce JMK, KORDIS JMK nebo DPMB nedošlo. A to ani v případě, kdy se pro vyhodnocení dopravního modelu a prognózy citelně penalizovaly přestupy. Takže uváděný příklad nevhodného ukončení linky dvě zastávky od nádraží neustále zatěžuje posuzovanou variantu bez slibované úpravy modelu.

KORDIS JMK ve svém vyjádření ze dne 20. 05. 2016 upozornil, že výhledové intenzity přepravních proudů linky S2 v úseku Chrlice – Sokolnice jsou nižší než současný stav, což bylo ve vypořádání slíbeno prověřit. Zjištění, že model od samého počátku pracuje se vstupem pro průměrný pracovní den na autobusových linkách a linkách MHD, ale se vstupem pro průměrný den na železnici, bylo prezentováno na začátku roku 2017 a to přesto, že na možný problém bylo ze strany zástupců JMK i KORDIS JMK opakovaně poukazováno a opakovaně byla zpochybňována kalibrace modelu. Po opravě vstupních dat, která představuje nárůst počtu cestujících v regionálních linkách na vstupních profilech do Brna o třetinu, zadavatel SP konstatuje, že samotné narovnání modelových přepravních proudů na úroveň průměrného pracovního dne nemá zásadní dopady na výsledné hodnoty ani trendy přepravních výkonů a časové úspory cestujících, a není tedy z hlediska ekonomického hodnocení projektu samo o sobě zásadní. Konstatování, že počet cestujících na posuzované infrastruktuře nemá vliv na ekonomické hodnocení, se vymyká dosavadním zkušenostem zástupců JMK se studiemi proveditelnosti SŽDC.

Dalším problémem, který se plně projevil po prezentaci celkových výstupů prognózy, je, že na změnu časových poloh vlaků není v modelu reagováno změnami časových poloh návazných regionálních autobusů v přestupních uzlech. Vzhledem k tomu, že čekání na přípoj je ve vyhodnocení prognózy opět časově penalizováno, jsou varianty, kde se časová poloha vlaků mění, zatěžovány opět bez úpravy vstupů modelu, které by představovaly upravené jízdní řády.

Celkové výstupy z dopravního modelu byly JMK dány k dispozici až v listopadu 2016. Na nejbližším jednání V SP ŽUB 20.12. 2016 zástupce JMK - při vědomí výše uvedených připomínek a jejich vypořádání - uvedl, že během zpracování mělo proběhnout několik iterací a konzultací se zástupci Jihomoravského kraje, města Brna, DPMB a KORDIS JMK. Není možné podřídit 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.

Zástupci Jihomoravského kraje ve Výboru studie proveditelnosti Železničního uzlu Brno souhrnně konstatují, že nereagování na nevhodné linkování vstupující do modelu, které generuje zatížení projektových variant, a že pouze dodatečné úpravy modelu na výstupech nebo jen dílčích vstupech považují za nedostatečné a netransparentní.

Výše uvedené příklady a skutečnosti vedou zástupce Jihomoravského kraje ve Výboru studie proveditelnosti Železničního uzlu Brno k tomu, že nemohou schválit dopravní model ve stávající podobě a tudíž ani následnou prognózu a ekonomické hodnocení.

5.4. 2017

Ing. Rostislav Smrček

Bc. Roman Handl

Ing. Jan Nečas

Ing. arch. Eva Hamrlová

Mgr. Martin Maleček

Franklin