VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Jednání č. 4 – Záznam z jednání

1. 6. 2016, od 10:00 hodin
Velký zasedací sál, Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha

---

Přítomni: Dle prezenční listiny
Omluveni: Ing. Antonín Tesařík (Jihomoravský kraj), Ing. Ivo Minařík (Jihomoravský kraj), Ing. Olga Nováková (Statutární město Brno), Paul Riley (JASPERS)
Hosté: Dle prezenční listiny

Program jednání:

1) Zahájení
2) Plnění úkolů z 3. jednání VSP
3) Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování
4) Návrh postupu zhodnocení dosavadních výsledků variant a stanovení dalšího postupu jejich zpracování a hodnocení
5) Stanovení termínu a místa konání příštího jednání VSP
6) Závěr

---

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 zaslaného v předstihu před jednáním, ze strany členů VSP nebyly vzneseny žádné požadavky na doplnění programu.

2) Plnění úkolů z 3. jednání VSP

Tajemník VSP, zástupce zadavatele studie proveditelnosti pan Ing. Buriánek informoval o úkolech z posledního jednání VSP: Bylo konstatováno, že na posledním jednání VSP v únoru 2016 nebyl uložen žádný úkol, vyjma předpokládaného termínu tohoto jednání VSP, který byl stanoven na polovinu dubna 2016. Ing. Buriánek informoval, že s ohledem na zpoždění prací na studii proveditelnosti a s ohledem na fakt, že žádný z členů VSP nepožadoval projednání jiného bodu nesouvisejícího se zpracováním studie proveditelnosti, byl termín tohoto jednání stanoven na náhradní datum 1. 6. 2016.

3) Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Tento bod jednání byl uveden zástupcem zadavatele studie proveditelnosti paní Ing. Heinišovou, která informovala o organizačním zajištění prací na studii proveditelnosti. Bylo informováno o důvodech zpoždění prací na studii proveditelnosti. Dále bylo informováno o nutném zohlednění nově vydaných metodik a to Sborníku pro oceňování železničních

staveb ve stupni studie proveditelnosti a Metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest. Tyto metodiky byly schváleny na jaře 2016. Vzhledem k vyvolané potřebě upravení prací na studii dle těchto metodik bylo nutné upravit harmonogram prací na studii, který se počínaje 7. dílčím plněním prodlužuje o 2 měsíce. Dokončení studie proveditelnosti je tak nově předpokládáno v lednu 2017. Zároveň bylo informováno o zahrnutí zpracování nových variant, jak vyplynulo z dosavadních postupů prací a konzultací a zejména z připomínek k 3. dílčímu plnění studie.

Dále pokračoval pan Buriánek představením konkrétního způsobu přednesení informací v tomto bodě. Informace byly předneseny ve dvou prezentacích. První byla prezentace rozpracovaných variant a jejich základní popis, tuto prezentaci přednesl pan Buriánek. Druhá prezentace byla zaměřena na vyhodnocení přepravní prognózy jednotlivých variant, tuto prezentaci přednesl zástupce zpracovatele studie proveditelnosti pan Ing. Petr Hofhansl, Ph.D.

Pan Buriánek ve stručnosti informoval o využitých podkladech pro zpracování studie proveditelnosti. Byly shrnuty informace uvedené v zaslaných podkladech před jednáním. U těchto komentovaných podkladů byl uveden způsob jejich využití ve studii proveditelnosti s důrazem zejména na definování rozvoje dopravní infrastruktury, definování koncepce veřejné dopravy a analýzu přepravních dat důležitých pro sestavení dopravního modelu.

Dále byly představeny a popsány jednotlivé varianty uspořádání ŽUB. Návrh variant vychází jednak ze zadání studie proveditelnosti a také z historických zkušeností vyplývajících z dříve zpracovaných dokumentací. Jednotlivé varianty se dělí v hlavních rozdílech na variantu Bez projektu, Variantu A – Řeka a variantu B – Petrov. Varianta A je pak rozpracována v několika podvariantách, stejně tak i varianta B.

Všechny popisované varianty byly prezentovány dle stejné logiky. Nejprve bylo na výřezu ze situace 1:50 000 komentováno příslušné uspořádání železničního uzlu s popisem zaústění jednotlivých tratí do železničního uzlu a jejich vzájemného propojení v centrální části uzlu. Dále pak na výřezech ze situací v měřítku 1: 10 000 bylo komentováno řešení v centrální části uzlu s podrobnějším popisem zabíraných, či opouštěných ploch určených pro železniční infrastrukturu. Na situacích v měřítku 1:1 000 pak byla představena řešení železniční stanice hlavního nádraží, u varianty Bez projektu pak i řešení Dolního nádraží.

Podrobně pak byly prezentovány hlavní rozdíly mezi jednotlivými podvariantami. Pro variantu A se hlavní rozdíly týkají dvou tematických oblastí. První oblastí je řešení uspořádání zapojení tratí do hlavního nádraží ze severního i jižního směru. Základní varianta A v principu představuje směrové uspořádání ze severu a traťové uspořádání z jihu. S ohledem na skutečnost, že osobní a nákladní vlaky jsou přes hlavní nádraží trasovány jako průjezdné a vzniká tak potenciální provozní negativum s dopadem do propustnosti zhlaví a spolehlivosti provozu. Jako řešení tohoto negativa byla zpracována nová podvarianta Ab uvažující zapojení tratí z jihu i severu ve směrovém uspořádání. Na výřezu ze schématu obou variant a na situaci hlavního nádraží pak byly komentovány hlavní rozdíly mezi variantami, které spočívají v odlišném uspořádání kolejí a nástupišť na hlavním nádraží a v odlišném uspořádání souběhu a rozvětvení tratí Brno – Břeclav a Brno – Jihlava v oblasti Horních Heršpic. Druhou oblastí je způsob zapojení trati Brno – Chrlice – Holubice do hlavního nádraží. Na výřezu ze situace v měřítku 1:50 000 byly komentovány dva možné zpracované návrhy v podobě zaústění trati do společného kolejiště hlavního nádraží ze severu, respektive zapojení do samostatné skupiny kolejí v podobě podzemního zapojení ve stopě Severojižního kolejového diametru kolmo na společné kolejiště hlavního nádraží.

Pro variantu B byly prezentovány její podvarianty pro dvě samostatné oblasti. První oblast se týkala řešení zaústění tratí Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou do ŽUB. Pro tuto oblast bylo představeno celkem šest možných řešení. Rozdíly jednotlivých variant byly prezentovány na několika výřezech ze situací v měřítku 1:10 000. Byly komentovány

konkrétní důvody, na základě kterých byly jednotlivé podvarianty zpracovány. Tyto důvody byly primárně územního charakteru, kdy bylo s ohledem na územní střety nutné zpracovat několik možností trasování a také přepravního charakteru, kdy bylo s ohledem na možný potenciál dopravní obsluhy oblast Černovic, Černovické Terasy a Slatiny železniční dopravou nutné zpracovat varianty, které zajistí dopravní obslužnost těchto lokalit regionálními vlaky z oblasti Slavkova u Brna. K těmto podvariantám byl popsán rovněž jejich dopad do dopravní technologie železniční dopravy, který spočíval zejména v rozdílech jízdních dob.

Druhá oblast se týkala řešení hlavního nádraží. Na základě požadavků na doložení varianty dosahující lepších návrhových parametrů poloměru oblouku u nástupištních hran bylo k původnímu řešení zpracováno alternativní řešení uvažující poloměry oblouků u nástupištních hran o hodnotě minimálně 500 m. Řešení jak původní, tak i nové bylo prezentováno na výřezech ze situací v měřítku 1: 1 000. Rozdíly mezi těmito řešeními byly popsány na rozdílových situacích s vyznačením šrafování jednotlivých úseků nástupišť dle křivosti a také na tabulce znázorňující absolutní i procentuální porovnání délek nástupišť v přímých úsecích, v poloměrech nad 500 m a v poloměrech pod 500 m. K tomuto bylo uvedeno, že se jedná o možná řešení hlavního nádraží, ze kterých budou hodnotitelé studie následně vybírat. Obě řešení budou popsána z pohledu jednotlivých odborných aspektů. Zhodnocení rozdílů variant z hlediska bezpečnost je aktuálně řešeno konzultacemi s odborníky ze SŽDC a Výzkumného ústavu kolejových vozidel. Na závěr popisu podvariant varianty B byla stručně představena varianta B2, jejíž principy řešení byly popsány na výřezech ze situace v měřítku 1:1 000.

Závěrem prezentace řešených variant ŽUB bylo představeno stručné shrnutí. Bylo popsáno, jakým způsobem bylo nutné upravit návrhy variant jako reakce na připomínky ke studii IKP a na nové technické předpisy. Dále bylo shrnuto základní odůvodnění potřeby zpracování nových variant požadovaných v průběhu zpracování studie a bylo představeno, v jaké podobě budou dokládána technická řešení variant a jejich vyhodnocení. Popsána byla i vazba na dopravní technologii, kdy nebylo technické řešení zpracováno jen z pohledu plnění požadovaných technických parametrů, ale i z pohledu umožnění požadovaného provozního konceptu železniční dopravy na dané infrastruktuře. Byl popsán přístup pro stanovení výhledové dopravní technologie a základní rozdíly mezi projektovými variantami a variantou Bez projektu. Pro projektové varianty bylo konstatováno, že všechny jsou navrženy tak, aby splnily požadovaný provozní koncept (linkové vedení, intervaly linek) s odlišnostmi danými jednotlivými variantami (jízdní doby, zastavovací politika). U varianty Bez projektu bylo konstatováno, že z kapacitních důvodů nebylo možné sestavit výhledový provozní koncept a muselo být přistoupeno k redukci dopravy. Zároveň nebylo možné dosáhnout z důvodu trasování a maximálních dosahovaných rychlostí zkrácení jízdních dob. K dopravní technologii bylo popsáno v jaké podrobnosti a struktuře budou varianty zpracovány a vyhodnocení z hlediska této profese.

Konkrétní prezentované informace jsou uvedeny v příloze 1 - prezentace variant.

V návaznosti na výše uvedené prezentované informace byla následně vedena diskuze.

Zástupce statutárního města Brna, náměstek primátora pan Mgr. Martin Ander, Ph.D.: Byly vzneseny dva dotazy. První dotaz se týkal detailu způsobu řešení trasování nových tratí v oblasti letiště Tuřany. Bylo dotazováno, zda je ve studii zpracována i varianta, která uvažuje vedení tras okolo letiště pouze dvojkolejně, kdy prezentováno bylo čtyřkolejné řešení (varianty B1 a B1a) a „nickolejné“ řešení (varianta B1f). Taková varianta by měla být ve studii prověřena. Zároveň byl vznesen dotaz na důvody konkrétního technického řešení varianty B1a formou raženého tunelu v celé délce v oblasti letiště. Mělo by být zváženo technické řešení v podobě části hloubeného úseku a části raženého úseku s tím, že ražená část by měla být výhradně tam, kde je to přímo nezbytné.

Na tento dotaz reagoval pan Buriánek: V případě technického řešení tunelových částí tras byly konkrétní návrhy řešení projednávány v měsíci říjnu a listopadu na přibližně dvou až tří

jednáních, kterých se zúčastnili zástupci letiště, řízení letového provozu, odboru územního plánování Jihomoravského kraje a města Brna. Problematika vedení tras v tomto prostoru je poměrně složitá a zpracování bylo provedeno ve větším detailu než, jak je na tomto jednání prezentováno. Při návrhu tras musely být zohledněné některé skutečnosti jako systém odvodnění celé oblasti, ochranná pásma letiště a z nich vyplývající podmínky, zajištění obsluhy letiště během realizace. Prezentovaná navržená řešení jsou výsledkem těchto jednání. V prvním návrhu bylo hledáno řešení ve formě části hloubených a části ražených úseků, ovšem dle výsledků jednání a zjištěných podmínek v území bylo nutno upravit toto řešení na hloubené. Všechny tyto skutečnosti je možné dokladovat.

Pan náměstek Čoček požádal, aby všechny tyto popsané okolnosti vedoucí k představenému způsobu řešení tunelových úseků byly ve studii podrobně dokladovány.

Druhá otázka se týkala řešení podzemní stanice ve variantě B2. Pan náměstek Ander upozornil, že původní řešení vstupující do studie IKP obsahovalo odlišné řešení podzemní části. V původním řešení byla stanice posunuta více severním směrem blíže centru města pod masiv Petrova a vyústění kolejí na jih z této stanice bylo řešeno přemostěním řeky Svratky po povrchu oproti prezentovanému řešení uvažující tunelové úseky až za řeku Svratku a poté následně vyústění tratí na povrch. Mělo by být na základě podrobnějšího geologického posouzení doloženo, zda prezentované řešení je z hlediska geologie oprávněné, a zda nepředstavuje původní návrh lepší řešení, které by mohlo být potenciálně investičně méně náročné z důvodu kratších tunelových úseků.

Pan Buriánek reagoval vysvětlením dosavadního postupu. Co se týče tunelového řešení podzemní stanice prezentované ve variantě B2 nebylo při vyhodnocení studie IKP, ani v průběhu dalších prací požadováno zpracování jiného řešení, než jaké bylo navrženo právě ve studii IKP. Již na posledním jednání VSP v únoru byl vznesen dotaz na doložení geologických poměrů a odůvodnění konkrétního technického řešení a jeho proveditelnosti. V návaznosti na tento dotaz je ze strany zadavatele studie doporučováno zpracování externího geologického posudku. Podklady pro jeho zpracování je zadavatel studie ochoten poskytnout. Potřeba zadání takovéhoto posudku je vhodná i z důvodu obdržených reakcí hodnotitelů, kdy způsob řešení zapojení vysokorychlostních tratí je shledáván, jako riziko varianty B. Takové stanovisko bylo zasláno i ze strany agentury JASPERS. Za zadavatele studie byl navržen postup v podobě zaslání výtahu ze studie IKP, který bude zaslán členům VSP jako součást záznamu z jednání (pozn. Požadovaný výtah ze studie IKP je předkládán jako příloha č. 4 k výstupům ze čtvrtého jednání VSP).

Pan náměstek Ander závěrem uvedl, že uvedené podněty budou ze strany města zaslány ještě písemně s upřesněním požadavků na vysvětlení a doložení prezentovaných řešení. Zároveň v případě řešení tunelových úseků v oblasti letiště byla vyjádřena pochybnost nad nezbytností raženého řešení s odkazem na jiné projekty napojení železniční infrastruktury na letiště, kdy realizace tunelových úseků probíhala hloubeným způsobem a takové řešení by se mělo zvolit i v případě napojení letiště Tuřany v dané variantě.

Další dotaz byl vznesen ze strany hosta jednání, náměstka primátora města Brna pana Bc. Matěje Hollana: Uvedl, že chápe důvody prověřování varianty B1 s poloměry u nástupišť 500 m a považuje to za relevantní. Bylo dotazováno, zda daný problém je pouze v otázce bezpečnosti a byl vznesen dotaz, v čem konkrétně ten rozdíl spočívá. Zároveň bylo uvedeno, že v současném stavu jsou nástupiště menších poloměrů než 300 m.

Na tento dotaz reagoval pan Buriánek. Podnět na prověření varianty s vyššími uvažovanými poloměry nástupišť vzneslo více hodnotitelů. Ze strany agentury JASPERS bylo upozorněno zejména na bezpečnost nástupu a výstupu osob. Konkrétní důvody uvedl pan Paul Riley na posledním jednání VSP v únoru. Jako rizika byl uveden pohyb osob s velkými zavazadly, s kočárky a osob s omezenou schopností pohybu. Host jednání, pracovník na úseku náměstka pro modernizaci dráhy SŽDC pan Ing. Karel Fridrich doplnil, že nástupiště v oblouku s sebou nese dvě negativa, a to:

- zvětšení vzdálenosti mezi dveřmi vozidla a nástupní hranou oproti přímé koleji, přičemž toho zvětšení je tím větší, čím je poloměr oblouku menší. Maximální velikost této mezery dle TSI PRM musí vozidlo splnit i pro poloměr 300m, ale větší mezera vozidlo-nástupiště zvyšuje riziko, že do ní zapadne noha nebo např. kolečko vozíku.
- menší poloměr oblouku u nástupiště vede ke zkrácení úseku vlaku, který je vidět z jednoho místa např. průvodčím při centrálním zavírání dveří vlaku. Tuto nevýhodu lze jen částečně eliminovat organizačním opatřením (více členů vlakového doprovodu) nebo technickým zařízením (kamerový systém), zejména u dlouhých souprav.

Obě tato negativa znamenají, že poloměr 300 m u nástupiště je sice legislativně i normově limitně přípustný, ale proti poloměru 500 m zvyšuje riziko mimořádné události, např. úrazu cestujícího. Z hlediska převýšení se obě varianty R=300m i R=500m neliší, obě na hlavním nádraží uvažují koleje bez převýšení.

Obě varianty řešení budou ve studii zpracovány a vyhodnoceny. Rozhodnutí o výběru lepšího řešení bude učiněno ze strany hodnotitelů.

Po krátké přestávce pokračovalo jednání prezentací zpracování přepravní prognózy, kterou přednesl pan Hofhansl. V úvodu byla představena základní koncepce způsobu zpracování dopravního modelu. Bylo představeno, pro jaké varianty byla zpracována přepravní prognózy, jak bylo uvažováno s rozvojem území i s rozvojem infrastruktury. Bylo představeno, pro jaké časové horizonty byla prognóza zpracována. Byl představen základní princip fungování čtyřstupňového dopravního modelu, jakým způsob je vytvářena dopravní nabídka i poptávka. Bylo představeno, jakým způsobem bylo uvažováno s rozvojem silniční sítě a s rozvojem městské hromadné dopravy. Důraz byl kladen na rozdělení rozvoje širšího okolí, které je pro všechny varianty ŽUB stejné a centra města, kde dochází k rozdílům mezi variantami ŽUB. Byly představeny části výstupů z provedené přepravní prognózy a stručně popsány.

Konkrétní prezentované informace jsou uvedeny v příloze 2 - prezentace přepravní prognózy. K přednesené prezentaci byla následně vedena diskuze.

Pan náměstek Ander: K prezentovaným výsledkům přepravní prognózy by bylo dobré doplnit vstupy, které byly použity pro sestavné dopravního modelu, tak jak bylo vzneseno i v připomínkách společnosti KORDIS JMK a Dopravního podniku města Brna (DPMB) k 5. dílčímu plnění studie. Z prezentovaného zatížení spojů MHD ve formě barevného vyznačení úseků není zřejmé, jak je pracováno s parametrem kapacity souprav. Např. na úseku Nové Sady – Šilingrovo náměstí je uváděna obsazenost tramvajových linek pod 50%, přičemž dle každodenních zkušeností dochází ve špičkách k přeplněnosti tramvajových linek v tomto úseku. Je nutné podrobněji vysvětlit dosahované výsledky a uvažované předpoklady o vozovém parku a počítané kapacitě. V železniční dopravě bylo upozorněno na zjištěné rozpory v úseku Tišnov – Hradčany, kde dochází k zásadním rozdílům mezi variantami v zatížení regionální dopravy bez zjevné příčiny.

Na tento dotaz reagoval pan Hofhansl: Na připomínky společnosti KORDIS JMK i DMPB bude reagováno a budou zohledněny. Zpracované zatížení sítě MHD je provedeno pro období celého dne a přepočet na období přepravních špiček bude proveden následně. Obecně u projektových variant se vytváří výkonnější systém železniční dopravy, který může měnit dopravní zvyky obyvatel a některé vnitroměstské vazby tak mohou být nově realizovány na železnici.

Pan náměstek Ander následně reagoval na uvedené: Nesrovnalosti v zatížení byly zjištěny i v horizontu 2020, který by měl být blízký současnému stavu. Je to otázka spíše kalibrace modelu než hodnocení projektových variant. Proto je nutné právě doložit data, která vstupovala do dopravního modelu.

pan Hofhansl uvedl, že vše bude doloženo.

Pan náměstek Ander dále informoval o dokončení zpracování urbanistických studií zadaných městem Brnem, které stanovovaly možný urbanistický rozvoj města Brna ve

variantě A a ve variantě B. Zpracování urbanistických návrhů bylo provedeno samostatně pro projektové varianty oddělenými procesy. Tyto studie mohou být zpřesňujícím podkladem pro zpracování studie proveditelnosti a vylepšit oproti dříve zpracované studii Prověření územních dopadů variant řešení ŽUB možnosti rozvoje města v oblasti Trnitá a Heršpická. Bylo by tak vhodné zvážit zapracování výsledků uvedených studií do studie proveditelnosti.
Pan náměstek Čoček reagoval na tento podnět: Pokud by to bylo procesně možné a zároveň by zohlednění uvedených studií ve studii proveditelnosti vedlo k potenciálu zlepšení výsledků ekonomické efektivity, lze uvažovat uplatnění nových poznatků v návrhu urbanistického rozvoje.

Dále v této věci reagovala paní Heinišová. Zadavatel studie obdržel před jednáním VSP žádost pana náměstka Andera na zohlednění uvedených studií ve studii proveditelnosti. Ve studii proveditelnosti je dosud pracováno s podkladem studie pana architekta Hladíka, který byl poskytnut ze strany města Brna. Je nezbytné nejprve posoudit, k jakým změnám dochází mezi novými urbanistickými studiemi a studií pana architekta Hladíka. Dále je nutné posoudit rozsah přepracování studie proveditelnosti a potřebnou časovou náročnost na přepracování, aby byly nové skutečnosti ve studii proveditelnosti korektně zapracovány.

Pan náměstek Čoček doplnil, že vnímá smysl uplatnění uvedených studií ve studii proveditelnosti jako potenciál zlepšení ekonomické efektivity projektových variant. Jako vhodný postup je nabízeno provedení požadovaného rozboru, jak nastínila paní Heinišová a zároveň zpracování ekonomického hodnocení na dosud zpracované návrhy. Požadavek na zahrnutí uvedených studií do studie proveditelnosti musí být uplatněn za Statutární město Brno, takto byla poskytnuta i studie pana architekta Hladíka.

Pan náměstek Hollan k tomuto doplnil, že ke změnám oproti studii pana architekta Hladíka v případě koncepce řešení infrastruktury MHD nedochází, nebo jsou poměrně méně významné. Dochází k upřesnění možného rozvoje širšího centra a úpravám řešení silniční infrastruktury. Dodatečně byl ještě vznesen dotaz na to, jakým způsobem se prověřuje špičková hodina u MHD? Z hlediska funkčnosti návrhu koncepce MHD je právě posouzení přepravních špiček daleko důležitější než období celého dne.

Pan Hofhansl reagoval, že období přepravních špiček bude prověřeno v dalších plněních. Účel zpracování přepravní prognózy v 5. dílčím plnění bylo prověřit základní funkčnost dopravního modelu a posoudit, zda nedochází k zásadním negativním stavům na dopravní síti dle stanovených koncepcí jednotlivých variant. Následně bude doloženo i podrobné vyhodnocení přepravních vztahů včetně vyhodnocení přepravních špiček. Toto vyhodnocení je důležité a bude zpracováno při dalším kroku dopravního modelování.

Náměstek primátora města Brna pan Richard Mrázek podpořil potřebu prověření přepravních špiček a požadoval, aby byl tomuto posouzení kladen odpovídající důraz. K otázce možného zahrnutí nových urbanistických studií do studie proveditelnosti uvedl, že platí usnesení rady města Brna ze září loňského roku, dle kterého nebudou urbanistické studie vstupovat do studie proveditelnosti. Pokud bude město Brno požadovat změnu tohoto postoje, musí být toto potvrzeno radou města.

Pan náměstek Čoček reagoval, že do doby dokud nebude ze strany města Brna potvrzena změna využití urbanistických studií ve studii proveditelnosti, nebude s nimi ve studii proveditelnosti uvažováno.

Pan náměstek Mrázek dále informoval o návrhu nové varianty, která byla představena v pondělí v Brně. Tato varianta představuje odlišné řešení oproti doposud sledovaným variantám. Pan náměstek Mrázek požádal o uspořádání pracovní schůzky do konce června, na které by byly představeny podrobnější informace o této variantě, a bylo by diskutováno nad možnostmi rozšíření studie proveditelnosti o zpracování této nové varianty.

Pan náměstek Čoček souhlasil s navrženým postupem uspořádat samostatnou schůzku do konce června a na té projednat možnosti zpracování nové varianty. Ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy pan Ing. Luděk Sosna, Ph.D. doplnil, že je nejprve nutné se seznámit s podrobnějším technickým řešením nové varianty a důležitými koncepčními souvislostmi ještě před plánovanou schůzkou.

Další dotaz vznesl pan náměstek Ander týkající se toho, zda budou i nadále přepravně prověřovány pouze ty varianty, jaké byly prezentovány, nebo se bude počet i struktura modelovaných variant měnit.

Pan Buriánek reagoval, že účel zpracování přepravní prognózy v 5. dílčím plnění byl zejména v tom posoudit, zda uvažovaná celková koncepce veřejné dopravy je funkční a zde nejsou nutné zásadní změny. Cílem bylo zejména posoudit, zda intervaly železničních linek a linek MHD a VHD jsou dostatečné a není nutná jejich redukce v případě nízkého přepravního vytížení a naopak posílení počtu spojů v případě příliš vysokého vytížení. Pro tento účel byly vybrány ty varianty, které se zásadně liší v dopravní nabídce veřejné dopravy. Řada variant se liší pouze technickým rozdílem bez vlivu na dopravní technologii. Jiné varianty se liší v dopravní technologii velmi nepatrně v řádu desítek vteřin, či několika málo minut u některých železničních linek a případné rozdíly v přepravní výkonnosti by tak byly téměř žádné. Proto byly k modelování vybrány ty varianty zásadně se lišící dopravní nabídkou, což bylo kromě varianty Bez projektu a varianty A pouze v případě různého řešení zaústění tratí od Veselí nad Moravou a od Vyškova u varianty B. Pro modelování byly vybrány ty varianty, u kterých docházelo ke krajním hodnotám nejkratších jízdních dob a nejdelších jízdních dob dotčených železničních linek. V dalších plněních budou varianty modelovány dle jiného principu, popsaného v dalším bodě jednání VSP.

Poslední dotaz k tomuto bodu měl zástupce společnosti KORDIS JMK pan Ing. Kamil Novák. Připomenul, že v prezentovaných výstupech přepravní prognózy je zobrazeno zatížení řady úseků na železniční síti na území města Brna a k některým hodnotám má při porovnání se současným stavem výhrady.

Pan Hofhansl reagoval, že na připomínky společnosti KORDIS JMK bude reagováno a bude zaslán způsob jejich zohlednění, či zapracování.

Paní Heinišová ke všem dosud prezentovaným informacím a zasílaným podkladům uvedla, že se jedná o pracovní výstupy rozpracované a neuzavřené studie proveditelnosti, které nejsou dosud definitivně uzavřeny a budou dále rozpracovávány. Zasílané podklady členům VSP i osloveným hodnotitelům jsou určené pouze jejich adresátům a není dovoleno jejich další volné šíření.

Pan náměstek Čoček se v závěru tohoto bodu dotázal, zda jsou ještě další případné dotazy. Jelikož nikdo další dotazy neměl, bylo projednání tohoto bodu ukončeno a následovala krátká přestávka.

4) Návrh postupu zhodnocení dosavadních výsledků variant a stanovení dalšího postupu jejich zpracování a hodnocení

Po krátké přestávce pokračovalo jednání VSP projednáním bodu č. 4. Jako jeden z podkladů byla před jednáním VSP zaslána prezentace, kterou představil a doplnil výkladem pan Buriánek. Prezentace obsahovala návrh metodiky stanovení způsobu vyhodnocení zpracovaných variant ŽUB. Studie proveditelnosti se nachází zhruba ve dvou třetinách svého plnění a k návrhu variant jsou již k dispozici údaje o jejich vlastnostech, dosahovaných parametrech, potenciálních rizicích a podobně. Varianty tak jak jsou koncipovány, obsahují řadu podvariant, které se dají různě kombinovat. Kombinací různých dílčích části variant je možné vytvořit až téměř 30 podvariant, často se však lišících velmi nepatrně, případě pouze v jednom konkrétním detailu. Pro zpracovatele a i pro hodnotitele studie by takový způsob vyhodnocení byl velmi obsáhlý, těžko srozumitelný a pro účely

posouzení rozdílů mezi variantami a podvariantami výrazně neefektivní. Proto je ze strany zadavatele studie předkládán návrh postupu, podle kterého se zhodnotí dosavadní zpracované varianty, popíšou se rozdíly mezi podvariantami variant A a B a doporučí se, jakým způsobem jednotlivé podvarianty mezi sebou hodnotit. Konkrétní informace o podobě navrženého postupu jsou popsány v Příloze 3 - návrh postupu vyhodnoceni variant. V rámci tohoto bodu byl členům VSP předkládán k projednání a odsouhlasení návrh metodiky zpracování materiálu, dle kterého následně bude projednán a stanoven způsob vyhodnocení variant z pohledu ekonomické efektivity v 8. dílčím plnění studie.

K tomuto bodu následně proběhla diskuze. Pan náměstek Ander se dotázal, jakým způsobem bude následně vytvořený materiál projednán. Na tento dotaz odpověděl pan Buriánek. Materiál bude vytvořen do 14 dnů a následně zaslán členům VSP k projednání. Následně bude dán členům VSP prostor 3 týdnů na zaslání jejich reakce. Předpokládá se tedy projednání formou per rollam dle podmínek stanovených v jednacím řádu VSP. (pozn. Na jednání bylo chybně uvedeno, že v případě projednání formou per rollam musí být pro schválení předkládaného materiálu souhlas všech členů VSP. Dle jednacího řádu VSP to takto není a je nutný souhlas nadpoloviční většiny všech členů VSP. Proto platí tak jak je uvedeno v jednacím řádu a nikoliv jak bylo řečeno na jednání VSP). V případě, že nebudou splněny podmínky pro projednání předkládaného materiálu formou per rollam, bude pro projednání tohoto materiálu svoláno jednání VSP v termínu první poloviny měsíce července.

Pan náměstek Čoček vyzval členy VSP k vyjádření se k navrhovanému postupu. K navrhovanému postupu nebyly vzneseny žádné námitky ani nesouhlasy a přednesený postup byl tak všemi členy VSP přijat.

Pan náměstek Čoček se v závěru tohoto bodu dotázal, zda jsou ještě další případné dotazy. Jelikož nikdo další dotazy neměl, bylo projednání tohoto bodu ukončeno.

5) Stanovení termínu a místa konání příštího jednání VSP

Posledním projednávaným bodem jednání VSP bylo stanovení termínu dalšího jednání VSP. Po vzájemné dohodě byl termín příštího jednání stanoven na první polovinu září, kde by hlavní náplní mělo být projednání výsledků 8. dílčího plnění studie, kdy už budou k dispozici výpočty investičních nákladů, řešení harmonogramu realizace a výpočty ekonomické efektivity.

6) Závěr

V Závěru celého jednání pan náměstek Čoček poděkoval všem členům i hostům za účast a jednání tímto uzavřel.