

## VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

---

### Jednání č. 8 – Záznám z jednání

28. 6. 2017, od 9:00 hodin

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

---

**Přítomni:** Dle prezenční listiny

**Omluveni:** Ing. Mojmír Nejezchleb (SZDC), Mgr. Kamil Rudolecký (Ministerstvo dopravy), Ing. Josef Kubovský (Ministerstvo dopravy), JUDr. Ondřej Michalčík (Ministerstvo dopravy)

**Hosté:** Dle prezenční listiny

---

### **Program jednání:**

- 1) Zahájení
  - 2) Prezentace 10. dílčího plnění studie proveditelnosti
  - 3) Prezentace postupu projednání připomínek k 10. dílímu plnění studie proveditelnosti
  - 4) Plnění úkolů ze 7. jednání Výboru studie proveditelnosti ŽUB
  - 5) Postup dokončení a projednání studie proveditelnosti
- 

### **1) Zahájení**

Jednání zahájil předseda Výboru studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (VSP) pan Ing. Tomáš Čoček, Ph.D. přivítáním zúčastněných členů VSP a hostů. Následně se dotázal zúčastněných členů VSP, zda je možné změnit pořadí projednání bodů programu, kdy nejprve bude projednán bod 4 a až následně body 2, 3 a 5. K tomu návrhu úpravy programu nebyly vzneseny žádné připomínky a jednání probíhalo dle navržené úpravy programu. Kontrolou prezenční listiny byl zjištěn počet zúčastněných členů VSP. Počet členů VSP byl nadpoloviční a VSP tak byl usnášeníschopný.

### **2) Projednání bodu 4) „Plnění úkolů ze 7. jednání Výboru studie proveditelnosti ŽUB“**

Zástupce zadavatele studie proveditelnosti Ing. Josef Buriánek (SZDC) stručně shrnul obsah uložených úkolů z minulého jednání VSP, které byly uloženy zadavateli studie proveditelnosti ŽUB.

V následné prezentaci stručně shrnul základní principy dopravního modelování ve studii proveditelnosti. V další části prezentace byl nejprve komentován výsledek posouzení zatížení spojů MHD po přepočtení dopravního modelu dle aktualizovaných dat ze sčítání cestujících ve vlacích ČD. Z prezentovaných výsledků vyplynulo, že po přepočtení dopravního modelu nebyly zjištěny zásadní rozdíly oproti původním výsledkům zatížení spojů MHD ve špičkách. Výsledný dopad tohoto přepočtu spočíval v navýšení počtu cestujících na jeden spoj MHD v hodnocených úsecích o celkem 1 – 4 cestujících. Z výsledků je patrné, že není nutné upravit nabízené kapacity souprav, ani posilovat intervaly spojů. V proběhlé diskuzi následně bylo požadováno posoudit rovněž dopad

přepočtení dopravního modelu na zatížení železničních spojů ve špičkové hodině. Ing. Buriánek reagoval, že tento požadavek bude zohledněn dodatečně a vhodně doplněn do dokumentace studie proveditelnosti.

V pokračující prezentaci byly dále prezentovány principy zpracování úkolů týkajících se prověření změn koncepce MHD a jejich vlivu na změnu výsledků výpočtu úspory času. Prezentace byla zaměřena na členění modelovaného území na jednotlivé zóny a principy výpočtu přepravních vztahů mezi nimi, dále na výpočet tzv. vnímané cestovní doby a na závěr na způsob posouzení dopadů navrhovaných změn v koncepci MHD oproti původnímu návrhu. Na závěr této prezentace byl prezentován návrh způsobu zohlednění těchto úkolů v dokumentaci studie proveditelnosti. Navržen byl postup, kdy do výpočtů přepravní prognózy a konkrétních vstupů do ekonomického hodnocení budou zohledněny úpravy nezbytné pro korektní výpočet CBA. Konkrétně bude do této přepravní prognózy vstupovat dopravní nabídka VHD a MHD v podobě po vyhodnocení zatížení spojů MHD v přepravních špičkách, zároveň budou zpřesněny přestupní vazby mezi železniční a autobusovou dopravou v regionu dle podkladů společnosti KORDIS JMK, a zároveň budou zohledněny zpřesněné přestupní vazby v oblasti Sokolnicka a Slavkovska. Zbývající úkoly týkající se úpravy časových poloh, či prodloužení vybraných linek MHD a jejich dopad na změnu výsledku úspory času budou zohledněny v analýze citlivosti výsledků hodnocení CBA. Stejně tak budou v analýze citlivosti výsledků hodnocení CBA pro variantu A posouzeny alternativní možnosti úpravy linkového vedení tramvajové dopravy. K tomuto bodu byla vedena diskuze nad možnostmi prověření citlivosti rovněž i projektu Nové městské třídy. Realizace Nové městské třídy je ve studii proveditelnosti uvažována ve všech variantách řešení ŽUB na základě strategických záměrů města Brna pro oblast územního rozvoje a rozvoje dopravy. Principy dopravní obsluhy v podobě linkového vedení trolejbusových spojů jsou uvažovány ve všech variantách stejně. Intervaly spojů byly stanoveny dle výsledků posouzení zatížení spojů v přepravních špičkách. Přepravní význam Nové městské třídy je pro cestující velký bez ohledu na konkrétní řešení ŽUB, což bylo podrobně dokládáno již na minulých jednáních VSP. Jelikož je dopravní koncepce tohoto záměru stejná pro všechny varianty řešení ŽUB, je posouzení citlivosti na výpočet úspory času bezpředmětné.

Dále přednesl zástupce zpracovatele studie proveditelnosti Ing. Marek Šída prezentaci zaměřenou na popis způsobu zohlednění aktualizovaných dat ze sčítání cestujících ve vlacích ČD ve studii proveditelnosti. Přehledně byly v této prezentaci prezentovány rozdíly původních a nových hodnot, způsob přepočtu a nové kalibrace dopravního modelu a dopady nově vypočtené přepravní prognózy na výsledky úspor času a na výsledky CBA. K přednesené prezentaci byla vedena diskuze, zda budou přepočteny zátěžové diagramy v přílohách dílu B4, které zobrazují zatížení veřejné hromadné dopravy vypočtené na data za průměrný den. Závěrem diskuze bylo, že vzhledem k velkému rozsahu příloh a tabulek by konkrétní přepočet všech kartogramů byl z hlediska časové náročnosti a pracnosti neúměrný výsledku. Rozdíly mezi původními a novými kartogramy by byly patrné zásadněji pouze na trati Brno – Chrlice a o něco méně pak na některých regionálních relacích. Zbývající vykreslená zatížení sítě veřejné hromadné dopravy by se změnila velmi málo, či takřka nepatrně v kontextu celkové výše zatížení jednotlivých úseků. V konečné dokumentaci studie proveditelnosti bude přesto hledán způsob, jak průběžné výsledky přepravní prognózy, tak i celkové výsledky po zpracování plnění úkolů ze 7. jednání VSP a po zpracování připomínek k 10. dílčímu plnění vhodně promítnout v textu dílu B4 a v konkrétních výsledných přílohách v tomto dílu.

Poslední prezentaci k tomuto bodu přednesl zástupce zpracovatele studie proveditelnosti Ing. Tomáš Funk. Ve své prezentaci přednesl výsledky analýzy vlivu různého hodnotícího období projektových variant na výsledky CBA. Tato analýza byla zpracována pro fiktivní posun zahájení realizace varianty A v roce 2026 a varianty B v roce 2020. Cílem bylo ukázat, jak určité metodické vstupní hodnoty ovlivňují výsledky ekonomické efektivity. Ze zpracované analýzy vyplývá, že vliv rozdílu hodnotícího období mezi variantou A a B na výsledky hodnocení ekonomické efektivity je v úrovni cca 0,3% IRR v neprospěch výsledků varianty A. K této prezentaci následně proběhla diskuze nad tím, jak výsledky této analýzy

zohlednit v dokumentaci studie proveditelnosti. Diskutovaly se různé návrhy na zohlednění v samotných výpočtech CBA, v analýze citlivosti, či v analýze rizik. Z této diskuze vyplynul závěr, že je nutné výsledky provedené analýzy zohlednit v dokumentaci studie proveditelnosti. Konkrétní způsob bude stanoven na odborném jednání za účasti specialistů na ekonomické hodnocení.

### **3) Projednání bodů 2), 3) a 5) k procesům vyhodnocení 10. Dílčího plnění studie proveditelnosti a k jejímu dalšímu postupu dokončení a projednání**

Prezentaci k projednání těchto tří bodů přednesl Ing. Buriánek. Ve své prezentaci nejprve představil strukturu dokumentace studie proveditelnosti a obsah jednotlivých dílů. Dále představil postup projednávání a zapracování připomínek k dokumentaci 10. dílčího plnění. Termín pro projednání připomínek je dle smlouvy o dílo mezi zadavatelem a zpracovatelem studie proveditelnosti stanoven na 10. 9. 2017. Do tohoto data bude projednán způsob zapracování připomínek v konečné dokumentaci studie proveditelnosti včetně projednání konkrétního návrhu provedení změn v konečné dokumentaci oproti dokumentaci 10. dílčího plnění. Současně bude projednán konkrétní způsob zohlednění výsledků úkolů ze 7. jednání VSP. Následně bude dle těchto projednání dokončena konečná dokumentace studie proveditelnosti, kdy je termín pro dokončení konečné dokumentace stanoven na 10. 10. 2017. Veškeré činnosti zadavatele a zpracovatele studie proveditelnosti budou směřovány tak, aby tyto termíny byly dodrženy. V tomto ohledu bude nutná součinnost připomínkových odborných útvarů a institucí při projednávání připomínek a aktualizovaných částí dokumentace studie proveditelnosti. Dokončená studie proveditelnosti bude předána zadavateli, který následně zahájí oslovením dotčených institucí závěrečné projednání a vyhodnocení studie proveditelnosti, a poté vyhotoví posuzovací protokol, který bude poskytnut spolu s dokumentací studie proveditelnosti Centrální komisi Ministerstva dopravy.

V následné diskuzi byly ze strany zúčastněných institucí komentovány možné postupy vyhodnocení a projednání studie proveditelnosti. Ze strany Jihomoravského kraje i statutárního města Brna byla vysloven požadavek na projednání studie proveditelnosti v zastupitelstvech kraje, respektive města. V této souvislosti byl zadavatel studie proveditelnosti požádán o zpracování přehledného manažerského shrnutí studie a o přednesení prezentace zastupitelům. Zástupci zadavatele studie souhlasili s tímto požadavkem a přislíbili účast na projednání na jednáních krajského i městského zastupitelstva. Termínově lze předpokládat oslovení hodnotitelů v horizontu cca 1 měsíce po předání konečné dokumentace studie proveditelnosti zadavateli. Vyjádření po projednání v zastupitelstvech města i kraje lze očekávat následně v horizontu cca 2 – 3 měsíců. Konkrétní požadavky a podmínky na závěrečné vyhodnocení a projednání studie proveditelnosti budou stanoveny na příštím jednání VSP.

### **4) Závěr**

Jednání uzavřel ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy Ing. Luděk Sosna, Ph.D., který byl v průběhu jednání pověřen Ing. Čočkem řízením jednání VSP. Ing. Sosna poděkoval všem účastníkům jednání za jejich účast. Příští jednání VSP se uskuteční přibližně v polovině září 2017 v Praze.