

Váš dopis zn.: 23780/2014-O7

Zde dne: 30. 5. 2014

Naše zn.: 27209/2014-O26

Vyřizuje: Ing. Jan Šulc

Telefon: 222 335 366

Mobil:

E-mail: sulcja@szdc.cz

Datum: 23. 6. 2014

SŽDC, O7

Ing. Jarmila Ozimá

Vyjádření ke studii proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“

Vážená paní ředitelko,

zasílám Vám vyjádření odboru strategie ke studii proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“ ve verzi koncept s datem 06/2014 (dále jen SP).

S politováním musím konstatovat, že SP neplní zadané cíle a vykazuje závažné nedostatky, které snižují věrohodnost uvedených výsledků.

Zadaným cílem SP je nalezení takové varianty, která bude naplno odpovídat střednědobým přepravním potřebám, zároveň bude kompatibilní a využitelná v souvislosti s dlouhodobými záměry rozvoje železniční sítě ČR (vybudování systému Rychlých spojení) a zároveň bude ekonomicky obhajitelná. Tento cíl předložená SP nesplňuje.

SP vykazuje závažné koncepční chyby. SP nevěnuje dostatečnou pozornost záměru na zprovoznění VRT Praha – Brno a Brno – Ostrava (povinnost zprovoznění do roku 2050 vyplývající z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013), které ovlivní jak rozsah dopravy, tak i přepravní proudy během hodnoceného období. Již po zprovoznění VRT Praha – Brno (nejpozději do r. 2041) bude atraktivnější provozovat expresní rameno Praha – Ostrava přes Brno. S dostavbou další částí VRT tato atraktivita dále poroste, jak dokazuje následující tabulka s porovnáním vzdáleností a jízdních dob pro relaci Ex Praha – Ostrava-Svinov.

	vzdálenost	cestovní doba
Praha – Pardubice – Ostrava dnes	<u>351 km</u>	<u>3 h 10 min</u>
Praha – Pardubice – Ostrava výhled	<u>350 km</u>	<u>3 h 0 min</u>
VRT Praha – Brno Brno – Přerov: modernizace 200 km/h Přerov – Ostrava: stávající trať	VRT H4 Praha – Brno: 216 km Brno – Přerov: 80 km Přerov – Ostrava: 79 km <u>celkem: 375 km</u>	VRT Praha – Brno: 56 min Pobyt v Brně: 4 min Brno – Ostrava: 71 min <u>celkem: 2 h 11 min</u>
VRT Praha – Brno Brno – Chropyně: modernizace 200 km/h VRT Chropyně – Ostrava	VRT H4 Praha – Brno 216 km Brno – Chropyně: 67 km VRT Chropyně – Ostrava: 84 <u>celkem: 367 km</u>	VRT Praha – Brno: 56 min Pobyt v Brně: 4 min Brno – Ostrava: 49 min <u>celkem: 1 h 49 min</u>
VRT Praha – Brno VRT Brno – Ostrava	VRT H4 Praha – Brno 216 km VRT N1 Brno – Ostrava: 147 km <u>celkem: 363 km</u>	VRT Praha – Brno: 56 min Pobyt v Brně: 4 min Brno – Ostrava: 41 min <u>celkem: 1 h 41 min</u>

Zpracovatel SP nerespektoval zadavatelem požadovaný fázový postup prací na SP. Zadavatel požadoval v I. fázi posoudit varianty pro potřeby střednědobého horizontu, v II. a III. fázi posoudit splnění dlouhodobých požadavků. Toto zpracovatel neučinil, pouze se věnoval I. fázi, obohacenou o neprůkazné navýšení přepravních proudů v dlouhodobém horizontu.

Zpracovatel SP svévolně vyřadil z hodnocení varianty N1 a N2 proklamačním prohlášením, že „Bylo dopravní technologií a analýzou přepravního trhu dokázáno, že dopravní nabídka těchto variant výrazně převyšuje poptávku a navazující VRT Přerov – Bohumín bude realizována až po r. 2050, investor od sledování této varianty upustil“. Toto prohlášení je nepravdivé hned z několika důvodů:

1. dopravní technologií a analýzou přepravního trhu nic v této souvislosti studie nedokazuje a ani během prací na SP nebyly zpracovatelem předloženy věrohodné údaje přepravní prognózy těchto variant,
2. SP neobsahuje žádný věrohodný důkaz, že u těchto variant v době hodnocení projektu dopravní nabídka výrazně převyšuje poptávku,
3. VRT Přerov – Bohumín nebude realizována po roce 2050, ale před rokem 2050, jak vyplývá z Nařízení č. 1315/2013,
4. není pravdou, že investor od těchto variant upustil, průběžné výsledky prací SP dosud nepřinesly dostatečný podklad pro relevantní rozhodnutí o opuštění této varianty.

Velkou slabinou dokumentace je **dopravní technologie (DT)** a její neprovázanost s přepravní prognózou. Kapitola Dopravní technologie je zmatečná a chybí v ní podstatné údaje, potřebné jako vstup do přepravní prognózy.

- Uvedený **výhledový rozsah dopravy nerespektuje požadavky zadavatele**. Chyby jsou v linkách Ex. Je s podivem, že i když bylo na tyto nedostatky zadavatelem průběžně upozorňováno během výrobních porad a zadavatel dodal zpracovateli jednoznačný podklad, chyby se vyskytují i v odevzdané verzi SP.
- Není jasné, s jakými vlakovými soupravami je v jednotlivých časových horizontech počítáno.
- **DT zmatečně hodnotí kapacitu a jízdní doby**. Nejdříve pro „zadané varianty“ v kapitolách 2.5.x a následně pro „typické reprezentativní varianty“ v kapitolách 2.6.x. Je proto potřeba sladit posuzované varianty s variantami uvedenými v kapitole 1.9.
- **V DT se nekoncepčně vyskytuje „Upravená varianta O2“** s plným zdvoukolejněním. Tato varianta nebyla zadavatelem požadována. A není jasné, zda jako vstup do ekonomického hodnocení a analýzy přepravního trhu vstupovala O2 nebo „upravená“ O2. Např. v DETR je u O2 uvedena JD pro Ex Brno – Ostrava a přitom tento Ex umožňuje pouze „upravená“ varianta.
- V tabulkách „Rozsah dopravy vzhledem ke kapacitě“ jsou uvedeny počty vlaků podle druhu, ale **nejsou zde uvedeny linky** (relace), se kterými se v té či oné variantě počítá.
- Není známo, na základě jakého klíče zpracovatel redukoval linky v případě nedostatečné kapacity.
- Pro jednoznačnost vstupů pro přepravní prognózu je třeba pro každou variantu zvlášť uvést:
 - rozsah dopravy rozdělený na jednotlivé linky
 - rozsah dopravy rozdělený na oba časové horizonty: 2025 a po dostavbě navazujících VRT
 - pro větší přehlednost je potřeba výše uvedené uvést i graficky ve schématu
 - uvést jak rozsah dopravy linek během 2h špičky, ale i rozložení provozu za celých 24 h
 - v případě nedostatečné kapacity pro danou variantu a daný časový horizont je nezbytné interaktivně při konzultaci se zadavatelem a na základě dílčích výstupů z přepravní prognózy určit, které linky osobní dopravy budou redukovány.

- Uvádí se **chybný výpočet jízdní doby Ex Brno – Ostrava**. Pokud je JD Brno – Přerov u var. M2 29 min a stávající JD Přerov – Ostrava je 40 min, pak JD Přerov – Ostrava nemůže být v DETR analýze uváděných 81 min, ale 71 min (včetně pobytu v Přerově).
- DT nadbytečně hodnotí rozsah dopravy v ŽUB, tj. mimo touto SP řešenou oblast (mezi Brnem hl. n. a Ponětovicemi).
- Hodnocené varianty je nutné doplnit o výpočet JD pro Ex1 Brno – Ostrava pro dlouhodobý horizont v případě existence VRT Přerov – Ostrava (podklady pro výpočet jsou dostupné v ÚTS VRT Bohumín – Přerov).
- Ve schématech jsou předurčeny výhledové návaznosti VRT směr Ostrava bez bližšího vysvětlení a odůvodnění.
- **Návrhy GVD nerespektují zadané linky** střednědobého horizontu (chyby jsou jak v popisu, tak i v rozsahu linek Ex).
- V GVD je nezbytné konstruovat již z Brna hl.n. (předložené návrhy GVD začínají až v Blažovicích).
- **Návrhy GVD jsou neprůkazné**, např. v nich nejsou zaneseny pobyty při pravidelném zastavování.
- Návrh GVD musí respektovat polohy vlaků v ŽUB dle TES Dopracování variant ŽUB

Připomínky ke kapitole Technické řešení:

- Máme **zásadní připomínky ke koncepci řešení stanic**. Vzhledem ke skutečnosti, že námi požadované změny nebudou mít zásadní vliv na ekonomické posouzení a vzhledem k dnešní neúplnosti a chybovosti SP, tyto požadavky v této chvíli neuplatňujeme. Nicméně ve chvíli, kdy budou odstraněny zásadní koncepční nedostatky a SP se bude zabývat již omezeným množstvím variant, požadujeme **uskutečnit samostatné jednání na toto téma**, kde tyto připomínky uplatníme.
- **Etapizace stavby var. S5 je nelogická**. Pro urychlení využití modernizovaných úseků je třeba navrhnout etapizaci tak, aby se nejdříve provedla modernizace úseku Vyškov – Přerov a současně se stavěla nová trať Brno – Vyškov. Až následně, po zprovoznění v celé délce, lze dokončit optimalizaci stávající tratě Brno – Vyškov.
- U var. S5 není odůvodněný rychlostní propad před Vyškovem na 160 km/h. Požadujeme prověřit zvýšení rychlosti na 200 km/h i za cenu použití mezních hodnot návrhových parametrů.
- U varianty S5 je chybně navržena optimalizace úseku Ponětovice – Vyškov „jako u var. O2“, přitom var. O2 se mimo jiné navrhuje přeložka u žst. Luleč. To je pro tuto variantu nepřijatelné. Optimalizace tohoto úseku musí být minimalistická, veškeré investiční počiny musí být obhajitelné.
- Z SP není jednoznačné, zda je u var. S5 na úseku VRT uvažováno s umístěním výhybny či nikoli. Pokud ano, musí být její existence řádně dopravně technologicky zdůvodněna.
- Technická zpráva se nezmiňuje o tunelech.
- Není uveden důvod, proč by měl být úsek Chropyně – Přerov se stejnosměrnou trakční soustavou. Požadujeme umístit styk trakčních soustav co nejbližší k Přerovu.

Připomínky k Analýze přepravního trhu.

- Není zřejmé **jaké počty vlaků na jakých linkách a v jakém rozložení v průběhu dne vstupují do prognózy** osobní dopravy.
- Souhrnné ukazatele „obsazenost“ a „průměrná obsazenost“ jsou neprůkazné. Je třeba je doplnit o špičkovou obsazenost a rozdělit ji na jednotlivé linky, nikoli průměr za segment či dokonce za všechny segmenty.
- Skokový nárůst přepravního výkonu v r. 2041 je sporný. Mnohem pravděpodobnější je exponenciální nárůst.

- Rozdíl nárůstu přepravního výkonu v r. 2041 mezi variantou BP (bez Ex linky Brno – Ostrava) a variantami modernizačními je velmi nízký. Požadujeme důkladnou revizi tohoto výsledku.
- **Časový horizont zprovoznění VRT Přerov – Ostrava je uvedený chybně.** I když nelze přesně předurčit termín zprovoznění této tratě, musí SP pracovat s určitým předpokladem, který musí korespondovat s jinými dokumentacemi. Stejně tak jako je počítáno se zprovoznění této části VRT v SP Uzel Ostrava, tj. v r. 2041, musí být se stejným termínem počítáno i v této dokumentaci.
- Z analýzy není zřejmé, jaký je předpokládaný počet cestujících v jednotlivých úsecích trati a časových horizontech.
- V kartogramech je grafická chyba vykreslení stopy trasy v úseku Vyškov – Ivanovice u var. M2 a S5.

Připomínky k investičním nákladům (IN).

- **IN jsou neprůkazné.** Některé položky jsou značně zjednodušené, např. výpočet ceny za železniční spodek podle výšky náspu nebo výkopu, jiné se zdají výrazně přeceněné, např. cena za 1 m hrubé stavby tunelu ve výši 1,5 mil. Kč, navíc bez rozlišení, zda se jedná o tunel dvoukolejný hloubený nebo ražený, nebo dva jednokolejné tunely.
- IN požadujeme zpřehlednit na logické úseky a profese, není z nich možné vyčíst souhrnné jednotkové ceny na km.
- V IN jsou v některých profesích chybně započteny náklady mimo řešený úsek (ve Šlapanicích a Brně-Slatině).

Připomínky k DETR analýze.

- Analýzu je třeba doplnit o kompatibilitnost a využitelnost v souvislosti s dlouhodobými záměry.
- V analýze je třeba doplnit jízdní doby, rozsah dopravy a přepravní výkony pro dlouhodobý horizont.
- Jsou zde chybně uvedeny délky trasy, je třeba oddělit tarifní vzdálenost (Brno hl.n. – Přerov) od stavební délky.

Závěr

Vzhledem k zásadním koncepčním nedostatkům, nerespektování dohodnutých postupů, neprůkazným investičním nákladům, existenci zásadních chyb v dopravní technologii a chybějícím přílohám **doporučujeme dokumentaci vrátit k přepracování a odstranění těchto nedostatků.**

Pro další práci na studii je nadbytečné zabývat se variantou O2, případně jinými projektovými variantami, které ve střednědobém horizontu nesplňují NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. U všech posuzovaných variant požadujeme důkladné a věrohodné posouzení plnění dlouhodobých cílů, tj. plnohodnotnou funkčnost v systému Rychlých spojení. Pro objektivní posouzení variant N1 a N2 je nezbytné dopracovat pro ně dopravní technologii a přepravní prognózu.

Vzhledem k zásadním nedostatkům, chybám a zmatečným údajům v části dopravní technologie doporučujeme požadovat výměnu profesního specialisty pro tuto část dokumentace. Tento požadavek je opodstatněn silnou obavou z neschopnosti dosavadního profesního specialisty chyby odstranit, danou zkušenostmi z průběhu prací na této studii.

S pozdravem



Bc. Marek Binko

ředitel odboru strategie