

Guidance Note

Date:	26 th of March 2019
JASPERS assignment(s) code:	2017 132 CZ RAM RAL
Project(s) title:	Feasibility Study Update Olomouc – Prostějov - Nezamyslice railway
Subject:	Comments on final feasibility study outputs
Country(s):	Czech Republic
Prepared by:	Paul Riley, György Bessenyei

JASPERS assistance is provided in good faith and with reasonable care and due diligence (*diligentia quam in suis*), drawing on the experience and business practices of its partners, the EIB and the EBRD; however, the beneficiaries acknowledge that EIB in its role as JASPERS will not be responsible for any loss or damage resulting from any advice provided by JASPERS.

1. Pozadí

Příjemce předložil JASPERSu návrh závěrečné studie proveditelnosti ke připomínkám v březnu 2019. Tato poznámka se týká nových předložených dokumentů a navazuje na předchozí poznámky a setkání s JASPERS v lednu, květnu a listopadu 2018.

V návrhu závěrečného výstupu studie byla zpřístupněna úplná zpráva, která se skládá z několika různých kapitol, včetně kvalitních analýz s významnými zlepšeními v kapitolách 6 a 8 a nového souhrnného dokumentu.

1. Úvod
2. Stručný popis současného stavu a navrhované technické možnosti
3. Shrnutí (některých) výsledků studie bez závěrů
4. Technické otázky a řešení
5. Operační model a posouzení kapacity
6. Analýza poptávky po dopravě
7. Ekonomická analýza (příloha 13 kvalitativní analýza rizik)
8. Posouzení vlivů na životní prostředí (příloha hodnocení klimatu)
9. Závěry
10. Samostatné shrnutí studie

Níže uvedený přehled se zaměřuje na jednu změnu designu, kterou považujeme za oprávněnou (alespoň pro další fázi vývoje) a některá další vylepšení / opravy, které lze ještě provést v kapitolách 6-10 a návrhu (hlavní změny v těchto dokumentech).

Stanovisko o výsledcích studie bude poskytnuto později.

2. Komentáře k Technickému návrhu stanice Prostějov

Jak již bylo zmíněno v dřívějším pokynu JASPERS a diskutováno na posledním zasedání, návrh stanice Prostějov (ve variantě 2) podle našeho názoru stále ponechává otevřený další optimalizační potenciál.

Hlavním cílem technického návrhu bylo zřejmě zahrnout maximální potenciální počet kolejí, což v důsledku omezeného prostoru mělo za následek geometrii dráhy, což ohrožuje efektivitu provozu. To může být rozpoznáno od plánu obsazení dráhy že některé dráhy nejsou zvyklé na přijímat a odcházet vlaky (ale jak vysvětlil v odpovědi pro ukládání nějaké vlakové soupravy přes noc, který není primární účel stanice).

Kouřil: Bereme na vědomí.

Koleje č. 4 a 7 by proto mohly být odstraněny v příštím stadiu návrhu a uvolněný prostor by umožnil větší flexibilitu pro přehodnocení geometrie kolejí a výhybek.

Šembera: Bereme na vědomí, může to být námět pro navazující přípravu – Záměr projektu a Dokumentaci pro územní řízení.

3. Připomínky k základu analýzy poptávky a její aplikaci ve studii (kapitola 6 a vstupní tabulky do CBA).

Kapitola analýzy poptávky je nyní dobře připravena a ukazuje velmi dobrý přehled o funkčnosti poptávky linky, která pomáhá s pochopením operačního programu vlaku.

a) Přesný popis předpovědní základny

když je prognóza nyní prezentována lépe, následující poznámky stále platí pro zajištění transparentnosti: :

- Uvedte prosím přesný vztah mezi prognózou nezávislými proměnnými (např. HDP, vlastnictvím automobilů, obyvatelstvem, pracovními místy atd.) A dopadem poptávky (počet jízd / vzdálenosti). Nezávislé proměnné jsou nyní dobře popsány, ale ne přesně tak, jak ovlivňují prognózu poptávky (např. Elasticita mezi HDP a poptávkou nebo vazba mezi vlastnictvím automobilů a poptávkou automobilů / PT).

Šída: Bude doplněno.

- Uvedte několik příkladů kalibrovaných výrobních faktorů, gravitačních křivek a parametrů citlivosti logit (nebo užitečných funkcí s parametry) pro některé z nejběžnějších kombinací socioekonomických skupin / výletních párů.

Šída: Bude doplněno.

b) Neshoda O-D obrazu a tabulky

O-D diagram (obrázek 20) neodpovídá O-D tabulce 7, např. silné spojení O-D mezi Brnem a Olomoucem v tabulce je v diagramu slabé. Zkontrolujte a opravte.

Šída: Nedopatřením byl zobrazen neaktuální diagram - bude opraveno (v kapitolách 6 i 10).

4. Poznámky k ekonomické analýze (kapitola 7)

Vysvětlete prosím, jak byly úspory času cestování zohledněny. Text naznačuje, že časové úspory jsou ve vlakových jízdních časech, zatímco časové úspory, které považujeme za vnímané, jsou vnímány jako časy od dveří ke dveřím, včetně výhod souvisejících se zlepšením intervalů vlaků.

Funk: Časová úspora vyjádřena v osobohodinách reprezentuje úsporu vnímané cestovní doby, která kromě čisté cestovní doby zohledňuje i další faktory dopravního spojení.

5. Připomínky ke kvalitativní analýze rizik (příloha ke kapitole 7)

Měly by být zahrnuty a důsledně zohledněny i klimatická a environmentální rizika uvedená v analýze životního prostředí a klimatu.

Šembera: bude doplněno

Zdůvodnění pravděpodobnosti (proč je to pravděpodobné) a dopad (proč takový dopad) by bylo možné zlepšit alespoň pro klíčová rizika. Opatření ke zmírnění klíčových rizik (předběžná zmírnění) by mohla být podrobněji zpracována.

Šembera: bude doplněno

6. Připomínky k analýze klimatu (příloha ke kapitole 8)

Vzhledem k tomu, že nejzávažnějšími riziky jsou záplavy (a záplavy), mělo by být jasné uvedeno, proč je současný návrhový standard Q100 stále považován za přiměřený (pro mosty, atd.) S ohledem na výsledky analýzy změny klimatu (tj. Zvýšení expozice a významného rizika). související s povodněmi). Jaká další opatření by mohla být přijata, aby se zajistilo, že závažné záplavy s významnými dopady na infrastrukturu nebudou častější a škodlivější.

Šembera: návrhové parametry Q100 jsou nastaveny v souladu s legislativou ČR. Např. pro návrh otvoru mostu je Q100 minimální úroveň průtoku, nicméně legislativa (normy) v ČR ke Q100 podle typu infrastruktury, důležitosti infrastruktury, a typu vodního toku (horský, v nížině) nastavují součinitele, kterými definuje návrhový průtok (zvýší se minimální Q100). Je možné (nebylo podrobněji zkoumáno), že po zohlednění těchto součinitelů a zpětném vyhodnocení kapacity otvorů jsou reálně dosahovány daleko vyšší průtoky (průchody) mostními otvory. Dále např. SŽDC má ve svých předpisech definováno, že chce mít úroveň pláně železničního spodku nad Q100. Jinými hodnotiteli by mohla být zpochybněna ekonomičnost návrhu a naopak zbytečné navyšování investičních nákladů. Nebylo úplně ambicí projektu, jít proti parametrům definovanými strategiemi v ČR (legislativa, normy, předpisy SŽDC). Na uvedené se domníváme, že by bylo nutné vést poměrně náročnější debatu na úrovni strategií (např. agendu "vody" a vodních toků včetně strategie má na starosti Ministerstvo zemědělství ČR). Jinak samozřejmě i na úrovni ČR jsou výjimky, např. po zkušenostech s povodněmi v roce 1997 v Olomouci na řece Moravě, jsou veškeré úpravy v intravilánu města Olomouc navrženy na přibližně Q300. Se správcem toku (Povodí Moravy) byly možnosti na úrovni Olomouce projednávány s ohledem na koordinaci jejich samostatné stavby/investice protipovodňových úprav. Bylo dohodnuto, že doplňující inundační otvor přes železnici, který v kombinaci s železničním mostem převede Q300 bude předmětem stavby protipovodňových úprav – zejména s ohledem na návaznost na další technická opatření (terénní úpravy pro rozlivy v okolí řeky Moravy, navazující suchá koryta apod). Železniční most přes Moravu je součástí SP a řeší právě odstranění pilířů v toku pro snížení bariéry při povodních a minimalizaci vzdušné hladiny řeky. Dle našeho názoru tak byla definována a zohledněna kritická místa, včetně návrhu technického řešení s vyššími nároky než Q100 v odpovídající úrovni.

7. Conclusions (Chapter 9)

Doporučujeme tuto kapitolu odstranit a absorbovat do kapitoly 10 (shrnutí pro management).

8. Souhrn správy (kapitola 10)

Dokument je nový a obecně dobře vyvinutý, poskytuje logické shrnutí studie a vývoje / hodnocení řešení. Pro zlepšení tohoto doporučení vydáváme následující doporučení:

- Shrnutí na začátku souhrnného dokumentu by mělo shrnout nejen přístup, ale také hlavní výsledky a doporučení pro studii. Mělo by to být samostatný 4stránkový text pro osoby s rozhodovací pravomocí ke čtení.

Šembera: bude doplněno

- Zahrnout tabulku 15 z kapitoly analýzy poptávky, která ukazuje významný dopad brněnského uzlu a brněnského projektu Přerov na objem železniční dopravy a vztahy O-D.

Šída: viz výše

- V kapitole závěry prosím upřesněte, že definovaný projekt je integrálně spjat s brněnským uzlem a investicemi Brno-Přerov a není bez těchto projektů realizovatelný ani životaschopný.

Šembera: bude doplněno

- V kapitole závěry také shrňte klíčová opatření ke zmírnění vyplývající z analýzy rizik a životního prostředí / klimatu.

Šembera: bude doplněno (Reichlová, budu potřebovat jeden odstavec k ŽP a klimatu do závěru, např. snížení CO2 + hluk + dopad/vliv na klima)