

VÁŠ DOPIS ZN.: --
ZE DNE: --
NAŠE ZN.: OÚPR/V-356/07/We/Kr CityPlan spol. s r. o.
Jindřišská 17
110 00 PRAHA 1
VYŘIZUJE: Ing. Dana Wendscheová, Ph.D.
TEL.: 542 174 116
FAX: 542 174 425
E-MAIL: oupr@brno.cz
DATUM: 2007-08-08

Analýza variant přestavby železničního uzlu Brno – zřejmé vady a nedodělky

Vážení,

v souladu se smlouvou o dílo č. 41 07 6 014 na zpracování zakázky „Analýza variant přestavby železničního uzlu Brno“ Vaše společnost předala dílo dne 27. 7. 2007.

OÚPR MMB v rámci předávacího řízení provedl šetření o skutečném stavu dokončeného díla a zpracoval soupis zřejmých vad a nedodělků.

Cílem úkolu bylo objektivně posoudit varianty projektu z hlediska:

- naplnění cílů záměru modernizace železničních koridorů na území ČR,
- funkčnosti systému železniční dopravy s moderním nádražím na území města Brna,
- získání maximální podpory z evropských fondů i veřejných rozpočtů,
- výhodnosti pro občany Brna i cestující,

a identifikování finančních, technických, provozních a dalších rizik obou variant projektu.

V hodnocení úrovně podkladů zpracovatel uvádí, že nebylo možno provést exaktní kvantifikovaná srovnání variant a proto provedl hodnocení na „expertní“ úrovni.

Zpracovatel analýzy naplnil všechny oblasti hodnocení, jako zadavatel však musíme současně konstatovat, že naplnění tématických okruhů bylo provedeno často pouze formálně. Řada kritérií je naplněna chybnými údaji a práce expertů, která by identifikovala a reálně vyhodnotila chyby a nedostatky podkladových dokumentací, je v některých oblastech posuzování nedostatečná.

Za nejvýznamnější nedostatek lze požadovat v dokumentaci uváděné závěrečné konstatování v části 7.5 Shrnutí „ Z výsledků provedené analýzy rizik z hlediska investora projektu, samosprávy a uživatelů infrastruktury je nejzávažnějším zjištěním ohrožení možnosti čerpání prostředků z Operačního programu dopravy EU u varianty přisunutá poloha nádraží (varianta B), které je podmíněno schváleným územním rozhodnutím. Významnou charakteristikou této varianty je i kritické riziko nedostatečné podrobnosti a komplexnosti dosud zpracované projektové dokumentace varianty v přisunutá poloze (varianta B)“, které je v rozporu se závěry multikriteriální analýzy kde je z hlediska finanční udržitelnosti a příležitosti pro zapojení evropských fondů a veřejných rozpočtů uvedena jako lépe hodnocená právě varianta B.

Dalším závažným nedostatkem je zcela chybné sestavení kapitoly „Finanční udržitelnost a příležitosti pro zapojení evropských fondů a veřejných rozpočtů“. Výchozí údaje nejsou správné např.:

ve variantě A jsou:

- 2x započítání investičních nákladů na městskou infrastrukturu 3,3 mld Kč,
- bezdůvodně připočteny náklady tzv. ponětovické spojky ve výši 2,2 mld,

ve variantě B nejsou započítány náklady na:

- odhad výkupu pozemků ve variantě B v hodnotě cca 1 mld Kč,
- vícenáklady na výstavbu nového osobního nádraží, zachování provozu během výstavby s nákladnými provizorními stavebními konstrukcemi a protipovodňovými opatřeními podzemní části osobního nádraží, odhad cca 5 mld Kč,
- vliv pozdější realizace (zpoždění min. 6 roků – asi 13 % navíc) cca 3 mld Kč,
- rezervu dle FIDIC, která musí být 10 % ne 5 %, navýšení o cca 1 mld Kč.

Nesoulad označení v kapitole 4. „Tematické okruhy hodnocení – kritéria“ a názvů v kapitole 7. „posouzení variant projektu ze zadavatelem vybraných hledisek“ nedává jasné stanovisko. Názvy tematických okruhů jsou v souladu s názvy kritérií v multikriteriální analýze, avšak v rozporu s pojmenováním kapitol v závěrečném shrnutí, které tímto ztrácí přehlednost.

Je zcela nejasný přístup ke stanovení úrovně hodnocení kritérií v tzv. indikátorových listech. Popis některých kritérií je v rozporu s jejich číselným ohodnocením.

Příloha č.1 kapitola 6 „Nejistoty a rizika“ konstatuje a upozorňuje na slabé stránky multikriteriální rozhodovací analýzy. Uvedená konstatování jsou však natolik závažná, že vyžadují upřesnění:

- specifikovat variantu, které se příslušné konstatování týká,
- uvést východiska z popsané situace,
- a uvést, jak se příslušný komentář projevil v hodnocení variant.

Shrnutí připomínek k jednotlivým tematickým okruhům:

A „Podmínky pro železniční provoz“

Při posouzení varianty B je třeba konstatovat, že návrh technického řešení osobního nádraží je proveden bez prostorového řešení přestavby za provozu, což je pro tento druh stavby limitující a ovlivňuje nejen reálnost provádění (včetně opatření a nákladů), ale také výsledek navržené stavby. Nejedná se zdaleka jen o možnost přepojování kolejí a výstavbu nástupišť a přístupů pro cestující, ale o celou spodní stavbu navazující na kolejiště včetně inženýrských objektů, podzemních vedení a sítí atd. Dále návrh odporuje Vyhláše Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah), toto zjištění je v rozporu s konstatováním zpracovatele, že „obě posuzované varianty vyhovují svými parametry platným zákonům, vyhláškám a technickým normám“ (Kapitola 7.1).

B „Kvalita systému veřejné dopravy a jeho návaznost na síť pro individuální dopravu“

Kapitola B má zcela nedostatečně vyhodnocen vliv jednotlivých etap na funkčnost systému a provozní podmínky veřejné i individuální dopravy. Dále nejsou vyhodnoceny vlivy na přepravní proudy IDS.

C „Možnosti urbanizace jižní části města a celoměstské souvislosti“

V hodnocení tohoto kritéria není dostatečně zohledněn významně větší rozsah železničních tratí ve variantě B, zejména ponechání nákladového průtahu s jeho mimoúrovňovým křížením s přerovkou. Podhodnocení tohoto vlivu se promítá do řady kritérií.

Kritérium protipovodňové ochrany se nezabývá ohrožením podzemní části nádraží ve variantě B povodněmi. Stejně tak je ohrožena i trasa modernizovaného nákladního průtahu ponechávaného v ploše současného nádraží Brno – dolní.

D „Finanční udržitelnost a příležitosti pro zapojení evropských fondů a veřejných rozpočtů“
Tuto kapitolu je třeba s ohledem na použití chybných a neúplných vstupů, zejména výše investičních nákladů obou variant, zcela přepracovat.

Příloha č.1 - Multikriteriální vyhodnocení

Multikriteriální vyhodnocení se musí s ohledem na výše uvedené přepracovat. Současně je v rozporu popis některých kritérií a jejich číselné ohodnocení. Z materiálu není zřejmé jak zpracovatelé dospěli k hodnotám vstupních údajů.

Příloha č.2 - Analýza rizik

Analýza rizik vykazuje řadu nedostatků a rozporů založených opět na chybných vstupech uvedených výše, případně na neúplných informacích, které vyplynuly z nedostatečného prostudování podkladových materiálů. Stanovení rizik je problematické, hodnocení některých rizik je pravděpodobně nadbytečné, některá rizika – například omezení provozu na železničním nádraží po dobu výstavby za provozu ve vazbě na IDS JMK zcela chybí.

Příloha č.3 - Finanční udržitelnost, analýza nákladů a přínosů

Tuto přílohu je nutno přepracovat ve smyslu údajů týkajících se investičních nákladů a objektivně upravených vstupů.

Celé posouzení je ovlivněno nejasným vymezením posuzovaného rozsahu přestavby železničního uzlu Brno. Rovněž není vymezen rozsah doplňujících staveb a vyvolaných investic. Tento rámec každé objektivní posouzení vyžaduje a je třeba jej stanovit a celkové posouzení následně upravit.

Přiložený soupis zřejmých vad a nedodělků (dále jen soupis) podrobněji analyzuje nedostatky při naplňování jednotlivých kritérií čtyř základních tematických okruhů. Tento soupis byl projednán Radou města Brna dne 03.08. 2007.

Pro informaci rovněž zasíláme připomínky zpracovatelů jednotlivých variant a politických klubů.

Lhůtu k odstranění zřejmých vad a nedodělků uvedených v soupisu stanovujeme na 27. 8. 2007.

S pozdravem

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO
MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 BRNO
-004-

Ing. Dana Wendscheová, Ph.D.
vedoucí odboru

Příloha

- Soupis zřejmých vad a nedodělků – RMB 03.08. 2007

Ostatní přílohy:

- č. 1 - Připomínky - SUDOP Brno. Spol. s r.o.
- č. 2 – Připomínky - SŽDC, s.o.
- č. 3 – Připomínky ArchDesign s.r.o
- č. 4 – Připomínky Koalice nádraží v centru
- č. 5 – Připomínky klubu Strany zelených
- č. 6 – Připomínky klubu ODS
- č. 7 – Připomínky klubu KSČM
- č. 8 – Připomínky klubu Brno 2006

Na vědomí

Úsek rozvoje města – Ing. O. Nováková

OÚPR – Turečková, Referát koncepce dopravy, spis