



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Prvního pluku 367/5

186 00 Praha 8 – Karlín

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.):

POČ. LISTŮ:

POČ. PŘÍLOH:

POČ. LISTŮ PŘ.:

VYŘIZUJE:

TEL.:

FAX:

E-MAIL:

DATUM:

Statutární město Brno
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67

Věc: Připomínky k materiálu Analýza variant přestavby ŽUB

Předložený materiál dle našeho názoru obsahuje řadu nepřesností a někdy zavádějících informací. Jeho jednotlivé části spolu nejsou vzájemně provázány. Markantní je nesoulad mezi analýzou rizik a multikriteriální analýzou. V závěrečném hodnocení analýza rizik není vůbec zohledněna. V příloze finanční udržitelnost jsou nepřesně interpretovány náklady varianty A, kde jsou započítány mimo jiné 2x náklady na městskou infrastrukturu.

Doporučujeme v materiálu opravit náklady u varianty B, protože dle našeho názoru nejsou objektivní. Pro příklad uvádíme:

Ve studii proveditelnosti zpracovaní 2006 je oceněna referenční varianta ve výši 11,900 mld Kč. Tato referenční varianta však neobsahuje podzemní část stanice řešené ve variantě B. I při této výši investičních nákladů je dosaženo zejména v subsystému infrastruktura parametrů interoperability vyžadující výjimku komise EU.

Další nedostatky spatřujeme v odhadu investičních nákladů varianty B, která neobsahuje položky uvedené ve variantě „A“, např. výkupy pozemků, odstranění staré ekologické zátěže.

Kromě toho nelze předpokládat, že s přestavbou železničního uzlu Brno dle var.B může být modernizován průjezd pro nákladní vlaky v trase a niveletě dnešního nákladního průtahu. Nejen, že to není koncepční řešení, protože do budoucna tato varianta uvažuje s výstavbou nového nákladního průtahu, tzn. znehodnocení investice, ale ponechává dnešní nákladní průtah v prostoru Brna dolního nádraží na úrovni terénu a tudíž pod úrovní hladiny stoleté vody řeky Svratky. Tato skutečnost však v multikriteriální analýze není zohledněna. Dnešní mimoúrovňové křížení s „přerovkou“ a „vlárou“ podstatně zhoršuje možnost vedení trasy VMO. Realizace nového nákladního průtahu dle navržené koncepce představuje dle zpracovatelů ideové studie var.B potřebné investiční náklady ve výši cca 5 mld.Kč.

K tíži varianty B měly být započteny potřebné investiční náklady na městskou infrastrukturu, protože město má tento záměr schválen a připravuje realizaci silničních komunikací, tramvajových tratí a inženýrských sítí v prostoru rozšířené jižní části města (CIN = 3,07 mld.Kč). Bez vybudování infrastruktury nedojde k jejímu rozvoji. Multikriteriální analýza ukazuje však pravý opak.

Dále k tíži varianty B se musí přičíst investiční náklady na střety s městskými kolektory a stokou, vzhledem k tomu, že rozpočet varianty A s těmito přeložkami počítá. Zpracovatel dostal k dispozici od města údaje o těchto objektech.

K tíži varianty B je nutné přičíst vyvolané přeložení autobusového nádraží, protože dnešní poloha na Zvonařce nevyhovuje dostupnou vzdáleností novému osobnímu nádraží. (v hodnocení v multikriteriální analýze s přesunem počítá, rozpočet nikoliv).

Z hlediska dlouhodobého výhledu zejména drážních staveb vyžaduje řešení dle varianty B další investice. Je potřeba proto porovnat i cílové stavy obou variant z pohledu nároků na budoucí investice.

Pokud bychom započítali výkupy pozemků, odstranění staré ekologické zátěže a další náklady pro variantu „B“ mohl by být výsledek následující:

- a) výkupy pozemků, odstranění ekologické zátěže cca 2 mild.Kč

- b) vícenáklady na výstavbu nového osobního nádraží s nákladnými provizorními stavebními konstrukcemi a protipovodňovými opatřeními podzemní části osobního nádraží cca 3 mld.Kč
- c) přičtení vlivu pozdější realizace (zpoždění min. 6 roků – asi 13% navíc) cca 3 mld.Kč
- d) rezerva dle FIDIC musí být 10% ne 5% navýšení o cca 2 mld.Kč

to znamená, že se musí upravit celková výše investičních nákladů var.B na 32,9 Kč =
= 23,9 + 2 + 3 + 2 + 2

Pokud sám zpracovatel v rizikové analýze vyhodnocuje podstatně vyšší stupeň rizika v dodržení plánovaných investičních prostředků, a to u varianty B je dáno především nedostatečnou technickou zpracovaností a absencí jakéhokoliv projednání v území, pak by se tato disproporce měla vyčísřit a přičíst k tíži investičních nákladů var.B. Dalším faktem je posun zahájení realizace nejdříve od roku 2012, takže jistě bude mít vliv na navýšení prostředků inflace.

Zpracovatel uvádí lhůtu výstavby pro variantu A 9 let, pro variantu B 6 let. Z našich zkušeností je stavba na "zelené louce" podstatně rychlejší než stavba na provozované trati.

Zpracovatel vyčísluje vícenáklady pro DPMB, ale zcela pomíjí vícenáklady a ztrátu tržeb pro vlastníka dráhy. Při realizaci přisunuté varianty bude značně a to po celou dobu výstavby omezena propustnost železničního uzlu Brno. Po tuto dobu dojde k propadu tržeb za užití železniční dopravní cesty.

Zpracovatel dává do provozních nákladů pro správce infrastruktury náklady na řízení provozu a náklady na dopravní cestu, tyto jsou však z velké části kryty poplatkem za užití ŽDC.

Dalším nákladem SŽDC budou náklady na zvýšenou údržbu současného stavu při odkladu realizace investice.

Dalším nedostatek spatřujeme v opomenutí rizika ztráty cestujících v průběhu výstavby, kdy nebude moci fungovat IDS JmK založený na železniční dopravě a je možné, že kraj se po dokončení nového nádraží již ke kolejové dopravě nevrátí. Toto riziko je jednoznačně u varianty B.

U některých kritérií jsou uváděné hodnoty dle našeho názoru přesně opačné, nebo nevystihují plně výše rizik. Neprovedení technické proveditelnosti varianty B, neudělení uváděné výjimky, může znamenat nerealizovatelnost.

Rozebírat hodnocení jednotlivých kritérií v multikriteriální analýze by představovalo samostatnou práci. Proto uvádíme jako příklad nepatrný rozdíl v hodnocení např. kritéria A6 omezení železničního provozu, kde dle našeho názoru je rozdíl zásadní.

Závěrem:

Je jistě zajímavé, že 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 přisunuté polohy nádraží (varianta B), které je podmíněno schváleným územním rozhodnutím. Významnou charakteristiko této varianty je i kritické riziko nedostatečné podrobnosti a komplexnosti dosud zpracované projektové dokumentace varianty v přisunuté poloze (varianta B)“ 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 tato varianta.

Ing. Miroslav Konečný
náměstek GŘ pro dopravní cestu