



## Analýza dopadů

Část F dle zadávací dokumentace veřejné zakázky  
RAILHUC – přestupní terminály a páteřní síť veřejné dopravy  
Kraje Vysočina

Objednatel: Kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava  
Zhotovitel: UDIMO spol. s r. o., Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava

Ostrava, únor 2014



**CENTRAL  
EUROPE**  
COOPERATING FOR SUCCESS.



**EUROPEAN UNION**  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND

## Základní údaje

Název	RAILHUC – přestupní terminály a páteřní síť veřejné dopravy Kraje Vysočina
Zhotovitel	UDIMO spol. s r. o., Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava
Objednatel	Kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
Archivační číslo	II. – 1.2/24/2012
Termín dokončení	únor 2014
Zodpovědný projektant	Ing. Petr Macejka
Technická kontrola	Ing. Pavel Roháč



**CENTRAL  
EUROPE**  
COOPERATING FOR SUCCESS.



**EUROPEAN UNION**  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND

**Projekt 3sCE413P2 RAILHUC – Railway Hub Cities and TEN-T network  
je realizován v rámci Operačního programu CENTRAL EUROPE  
a spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj**

## Obsah

Základní údaje.....	2
Obsah .....	3
1 Zaměření kapitoly.....	4
2 Hodnocení dopadů .....	4
3 Hodnocení rizik .....	5

## 1 Zaměření kapitoly

Obsahem části je kvalitativní a kvantitativní hodnocení dopadů výsledku studie a navržených opatření. Součástí kapitoly je také odvození několika oblastí nejistot, která mohou významně ovlivnit stanovené výsledky a navržená opatření.

Mezi základní hodnocení dopadů záměrů a námětů patří především výsledky v oblastech

- dopravní bezpečnosti,
- spotřeby času na přemístění.

Mezi hlavní oblasti hodnocení nejistot patří pak zejména:

- konkurenceschopnost veřejné dopravy, změna dělby přepravní práce,
- stav dopravní infrastruktury, přípravné a projektové zajištění navrhovaných opatření,
- objem a alokace finančních prostředků, finanční strategie na údržbu a rozvoj.

## 2 Hodnocení dopadů

Mezi základní hodnocení záměrů a námětů patří především socioekonomické analýzy týkající se společenských kvalitativních přínosů a efektů. V tomto případě se jedná o zlepšení dopravní bezpečnosti a snížení spotřeby času na přemístění.

### Dopravní bezpečnost

Důležitým indikátorem hodnocení návrhu je bezpečnost provozu. Podle statistických údajů Ministerstva dopravy České republiky vychází silniční doprava z pohledu usmrčených osob na více než 3x rizikověji než doprava železniční. Opatření obsažena v konzervativní a aktivní variantě řešení nemají vliv na rozdělení přepravního trhu osobní dopravy, u výhledové varianty VRT dochází podle modelových výstupů ke snížení přepravního výkonu v IAD o zhruba 330 mil. osobových kilometrů za rok. Podle zprůměrovaných výsledků statistiky nehodovosti ve srovnání s přepravními výkony za rok 2012 představuje uvedené snížení společenské přínosy 103 dopravních nehod, 4 usmrčené osoby a 128 zraněných osob za rok. Ve finančním vyjádření se jedná přibližně o 260 mil. Kč.

### Spotřeba času na přemístění

Mezi významné kvalitativní ukazatele, ovlivňující volbu dopravního prostředku, patří množství času spotřebovaného na přemístění. Bezprostředně se dotýká úrovně poskytované služby a spokojenosti zákazníka.

Podle výsledků modelování dopravy současného stavu vychází celková spotřeba času na přemístění v osobní dopravě na cca 276,8 tis. osobových hodin v běžném pracovním dni, z toho veřejná osobní doprava dosahuje zhruba 82,4 tis. osobových hodin za den. Opatření obsažená v konzervativní variantě spotřebu času prakticky nemění, u aktivní varianty dochází ke snížení náročnosti o přibližně 1,7 tis. osobových hodin za den. Ve finančním vyjádření se jedná přibližně o společenskou úsporu z titulu spotřeby času ve výši zhruba 46,6 mil. Kč za rok pro běžné pracovní dny.

Výhledová varianta VRT daleko výrazněji ovlivňuje celkovou spotřebu času v osobní dopravě. Provozováním rychlých spojení dochází k úspoře přibližně 9 tis. osobových hodin za den. Ve finančním vyjádření se jedná přibližně o společenskou úsporu z titulu spotřeby času ve výši zhruba 246,4 mil. Kč za rok pro běžné pracovní dny.

Poznámka: Veškeré kvalitativní a kvantitativní údaje jsou vztaženy pouze k řešenému území Kraje Vysočina, resp. k dopravním a přepravním činnostem, které zabezpečují dopravní obslužnost Kraje Vysočina. Např. u výhledové varianty VRT není počítáno s cestujícími, kteří v současné době pro vazby Ostrava – Brno – Praha využívají dopravní koridory mimo území Kraje Vysočina.

### 3 Hodnocení rizik

Analýza rizik představuje definování rozhodujících nejistot v naplňování projektů a námětů jak z hlediska dopadů, tak i z pohledu vlastního zajišťování navrhovaných opatření. Konkrétně se především jedná o konkurenceschopnost veřejné dopravy, přípravného a projektového zajištění a alokace finančních prostředků.

#### Změna dělby přepravní práce

Aktuální dělbu přepravní práce lze ve své podstatě považovat za projev společenského hodnocení kvality nabídky jednotlivých dopravních segmentů. Podle obou prognostických scénářů mohou probíhat další změny v neprospěch veřejné osobní dopravy, v případě standardního trendu (setrvalý vývoj u IAD) se současný objem 88,4 tis. cest snižuje na 62,4 tis. cest za 24 hodin, tzn. pokles takřka 30 % do roku 2030. Tento trend by se mohl naplnit za předpokladu stagnace nebo poklesu vkladů do veřejné osobní dopravy jak v oblasti managementu, tak v oblastech provozu a infrastruktury.

Koncepční přístup a návrhy opatření vychází z konzervativního trendu (pokles cest zhruba o 6 %), který se opíral o aktivní rozvojové varianty, zejména v oblasti železniční infrastruktury. V této souvislosti je potřebné uvést, že v modelovém prostředí byly přínosy znatelné pouze v případech, kdy došlo ke snížení doby přemístění. Prosté zvyšování nabídky při zachování kvality dostupnosti nebylo dostatečnou motivací ke změně chování. Jako příklad lze dokumentovat srovnání počtu cestujících za období 2008 až 2012, kdy ve spěšných a osobních vlacích na území Kraje Vysočina došlo k poklesu o přibližně 16 %.

Sledovat vývoj a indikovat stav proto bude nezbytné, pro monitorování jsou k dispozici zejména podklady o přepravených osobách v železniční osobní dopravě a veřejné linkové dopravě. Meziroční srovnávání přepravených osob umožní analyzovat stav, hodnotit naplňování prognostických scénářů a revidovat rozvojová opatření. Stejně tak bude možné hodnotit dopady a přínosy jednotlivých výhledových opatření.

#### Stav dopravní infrastruktury, přípravní a projektové zajištění

Podle koncepce investičního plánu a investičních priorit je navrhováno dokončení rozhodujících rozvojových opatření na území Kraje Vysočina do roku 2025. Tento harmonogram je možné dodržet pouze za předpokladu bezproblémového přípravného a projektového zajištění. Proto zásadním úvodním krokem musí být provedení analýzy stavu a odvození reálné potřebnosti a finanční náročnosti dílčích činností pro jednotlivé železniční tratě a stanice. Postupně tak dojde ke korekcím a zpřesnění původních odhadů investičních nákladů, včetně tvorby plánu jednotlivých projektů a námětů. Význam neodkladnosti přípravného zajištění se výrazně zvyšuje za situace, kdy se prokáže, že odhady nákladů jsou podhodnocené.

Riziko nepřipravenosti přípravného a projektového zajištění má dalekosáhlé dopady na plánování udržovacích prací i rozvojových projektů a námětů. Právě odkládání opatření do zvyšování kvality může přispět k výše uvedené výraznější změně dělby přepravní práce. Nepřipravenost neznamená jen odsun opatření, provází ji také prodlužování vlastní realizace, což přináší značné společenské ztráty ve znehodnocení investice a snížení synergických efektů spolupůsobících investičních souborů.

Zejména v podmínkách Kraje Vysočina bude připravenost rozhodující podmínkou realizace navrhovaných opatření. Námět na realizaci VRT Praha – Brno na území kraje je výraznou motivací jak po stránce obsahové, tak i časové. Považujeme za velmi přínosné, aby vysoká kvalita rychlých železničních spojení měla nejen svůj liniový efekt ve spojení rozhodujících sídel, ale umožnila výrazně širšímu území zhodnocovat jeho přednosti. Právě takto bylo přistupováno ke konceptu řešení pro území Kraje Vysočina, kdy cílem bylo modernizovat navazující infrastrukturu v dostatečném časovém předstihu.

### **Objem a alokace finančních prostředků, finanční strategie**

Nejistoty návrhu je třeba spatřovat rovněž na straně disponibilních zdrojů. Ve své podstatě se jedná o dva oddělené problémy, na úrovni státu jde přednostně o zajištění finančních zdrojů na udržení provozuschopnosti a rozvoje dopravní infrastruktury státu. Na úrovni Kraje Vysočina pak o alokaci potřebného objemu podle aktuálního stavu, připravenosti projektů a záměrů v území.

Výčet projektů a záměrů uvedených v dokumentu Dopravní sektorové strategie 2. fáze, které se dotýkají území Kraje Vysočina od roku 2013 do roku 2020 (2023), představuje náklady kolem 6,8 mld. Kč (akce také mimo území kraje). Tento výčet však neobsahuje některá navrhovaná rozvojová opatření. Vzniká tak značná nejistota, zda bude možné tyto záměry v budoucím období vůbec prosazovat. S tímto také souvisí již dříve zmíněné riziko přípravného zajištění v případě podhodnocení potřebných investičních nákladů.