

VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Jednání č. 9 – Záznamu z jednání

27. 9. 2017, od 13:00 hodin

Velký zasedací sál, Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha

Přítomni: Dle prezenční listiny

Omluveni: Mgr. Kamil Rudolecký (Ministerstvo dopravy), Ing. Olga Nováková (Statutární město Brno), Paul Riley (JASPERS), Michal Kocourek (KORDIS JMK), Ing. Zbyněk Hořelica (SFDI)

Hosté: Dle prezenční listiny

Program jednání:

- 1) Zahájení
 - 2) Plnění úkolů z 8. jednání VSP
 - 3) Projednání právního posouzení ve věci případného vydání rozhodnutí o umístění stavby ŽUB
 - 4) Závěrečné projednání a shrnutí obsahu a postupu zpracování studie proveditelnosti ŽUB
 - 5) Závěr
-

1) Zahájení

Jednání zahájil předseda Výboru studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (VSP) Ing. Tomáš Čoček, Ph.D. přivítáním zúčastněných členů VSP a hostů. Kontrolou prezenční listiny byl zjištěn počet zúčastněných členů VSP. Počet členů VSP byl nadpoloviční a VSP tak byl usnášeníschopný. K návrhu programu jednání nebyl žádným členem VSP vznesen požadavek na jeho úpravu, jednání tak probíhalo dle návrhu programu zaslaného před jednáním.

2) Plnění úkolů z 8. jednání VSP

Zástupce zadavatele studie proveditelnosti Ing. Josef Buriánek (SZDC) stručně shrnul obsah uložených úkolů z minulého jednání VSP, které byly uloženy zadavateli studie proveditelnosti ŽUB. Na posledním jednání VSP byl uložen jeden úkol „VSP pověřuje zadavatele studie proveditelnosti uspořádáním jednání ke stanovení konkrétního způsobu zohlednění výsledků analýzy vlivu různého hodnotícího období projektových variant na výsledky CBA v konečné dokumentaci studie proveditelnosti“. Ing. Buriánek informoval, že k tomuto tématu se konaly konzultace expertů zadavatele, zpracovatele a JASPERS. Dohodnut byl přístup, kdy vliv rozdílného období ekonomického hodnocení jednotlivých variant byl zohledněn v analýze citlivosti. Do výpočtů ekonomické efektivity se uvažuje s výpočtem dle metodiky, a tedy zohledněním rozdílného hodnotícího období. Následně jsou tyto výsledky posouzeny z hlediska citlivosti změny výsledků ekonomické efektivity v případě změny významných vstupů, které mají dopad na výslednou ekonomickou efektivitou. Zástupce zpracovatele studie proveditelnosti Ing. Tomáš Funk následně přednesl prezentaci, ve které shrnul výsledky zpracované analýzy citlivosti. V této prezentaci byly

vyhodnoceny dopady změny investičních nákladů, dopady změny přepravních výkonů, dopady změny koncepce městské hromadné dopravy, a rovněž i dopady změny hodnotícího období na výsledky ekonomické efektivity. Podrobnější informace jsou uvedeny v samostatné prezentaci v příloze č. 2.

Zástupce zadavatele studie proveditelnosti Ing. Alena Heinišová na závěr této prezentace konstatovala, že výsledky ekonomické efektivity i výsledky analýzy citlivosti jsou velmi dobré a stabilní. V porovnání s jinými projekty modernizace železničních uzlů je v tomto případě dosahováno vyšší ekonomické efektivity. Na základě výsledků ekonomické efektivity je možné projekt realizovat i při vědomí řady rizik, která mohou nastat.

Na závěr Ing. Buriánek shrnul konkrétní způsob provedení tohoto úkolu a považuje tedy tento úkol za splněný.

3) Projednání právního posouzení ve věci případného vydání rozhodnutí o umístění stavby ŽUB

Na úvod tohoto bodu Ing. Čoček informoval členy VSP, že zadavatel studie proveditelnosti obdržel od náměstka primátora města Brna Mgr. Martina Andera, Ph.D. odborné právní posouzení ve věci případného vydání rozhodnutí o umístění stavby ŽUB. Následně vyzval Mgr. Andera, aby představil toto právní posouzení a vysvětlil jeho vztah ke zpracovávané studii proveditelnosti.

Mgr. Ander představil kontext zpracování právního posouzení. Jedná se především o příspěvek do diskuze o finální podobě analýzy rizik projektu, jak je zpracována v závěrečné části studie proveditelnosti. Jelikož k této věci nebyl dosud k dispozici vhodný odborný podklad, bylo z úrovně odboru územního plánování magistrátu města Brna zadáno toto právní posouzení hypotetické situace, kdy by město Brno nedisponovalo platným územním plánem. Tato hypotetická situace je ve veřejném prostoru diskutována spolu s důsledky, které by byly s touto situací spojeny. Podle novelizovaného stavebního zákona byla prodloužena platnost stávajícího územního plánu města Brna do 31. 12. 2022. Město Brno dělá vše pro to, aby tato situace nenastala, pracuje se na novém územním plánu, zároveň se pracuje na změnách stávajícího územního plánu. Pokud se bavíme o analýze rizik, tak přesto nelze vyloučit situaci, že se nepodaří územní plán do 31. 12. 2022 schválit. Předložené právní posouzení se vyjadřuje k tomu, zda bez platného územního plánu města Brna lze vydat územní rozhodnutí na stavby, které tvoří komplex přestavby železničního uzlu Brno. Jedná se o hypotetický scénář, ale hodnocení tohoto scénáře je na místě. Pro zpracování právního posouzení byla oslovena renomovaná právní kancelář Havel, Holásek & Partners. Ze závěru posudku vyplývá, že dle stavebního zákona nebyly zjištěny žádné zásadní důvody, které by bránily územní rozhodnutí na takovou dopravní infrastrukturu vydat za situace, kdy město nedisponuje platným územním plánem. Otázka v tuto chvíli je, jakým způsobem lze zohlednit tyto závěry v analýze rizik ve studii proveditelnosti.

Ing. Buriánek následně představil způsob, jak je problematika územního plánování řešena ve studii proveditelnosti. Problematika dotýkající se územního plánu města Brna je řešena v třech tematických oblastech.

První oblastí je posouzení souladu jednotlivých variant s územním plánem, kde jsou vyjmenovány jednotlivé střety s územním plánem, a ty jsou následně hodnoceny z hlediska závažnosti. Zjednodušeně lze učinit závěry, že varianta A je v souladu s územním plánem. Varianta B naproti tomu je v rozporu. Na základě počtu zjištěných střetů a jejich závažnosti lze konstatovat, že v případě výběru této varianty bude nutné učinit výrazné úpravy územního plánu, aby byl zajištěn jeho soulad s vybraným řešením ŽUB.

Druhou tematickou oblastí je stanovení dalšího postupu projektové přípravy po výběru výsledné varianty ŽUB, kde se stanovují i postupy spojené s oblastí tvorby územně plánovacích dokumentací. V případě varianty A lze využít stávající územní plán a zpracované hodnocení SEA. Varianta má rovněž vydané stanovisko EIA a zpracovanou

dokumentaci pro územní rozhodnutí. Rovněž bylo vydáno dosud nepravomocné územní rozhodnutí, které posuzuje v odvolacím řízení Krajský úřad Jihočeského kraje. V případě výběru varianty A se další postup projektové přípravy bude odvíjet od výsledku odvolacího řízení. Varianta B je dosud rozpracována do podrobnosti studie proveditelnosti a v případě jejího výběru bude nutné učinit řadu kroků. Nejprve bude muset být zadána územní studie, která stanoví konkrétní návrh využití území v okolí železniční infrastruktury, zejména v oblasti hlavního nádraží, kde bude nutné stanovit konkrétní podobu autobusového nádraží, konkrétní podobu návazné infrastruktury pozemních komunikací a MHD, konkrétní urbanistické řešení okolí apod. Dále bude nutné aktualizovat koncepci protipovodňové ochrany. Na základě těchto podkladů bude možné zpracovat nový územní plán města Brna včetně hodnocení SEA. Následovat budou zpracování technických a geologických posudků a hodnocení EIA. Teprve následně bude možné zpracovat dokumentaci pro územní rozhodnutí. SŽDC, jakožto budoucí investor stavby, si nedovede představit, že by bylo možné žádat o územní rozhodnutí bez platného územního plánu, který by byl v souladu s vybranou variantou ŽUB. V územním plánu se definuje několik podmínek, které jsou důležité i pro samotné zadání zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR) nedokáží dle názoru SŽDC vhodně řešit všechny významné aspekty územního řízení takto složité stavby, a proto je nutné aspekty spojené s územním řízením staveb přestavby ŽUB nutno řešit na úrovni územního plánu města Brna. Po vydání územního rozhodnutí je postup pro obě varianty totožný.

Třetí tematickou oblastí je hodnocení rizik spojených s přijímáním změn územně plánovacích dokumentací. Toto riziko se posuzuje ve třech rovinách, a to riziko opoždění přijetí změny, riziko vydání jiné, než očekávané změny, a riziko nepřijetí změny. Ve variantě B jsou tato rizika hodnocena jako pravděpodobnější a závažnější, jelikož je nutné učinit značné množství změn v územním plánu města Brna oproti variantě A. S hypotetickým scénářem popsaným v právním posouzení, kdy by v případě nastoupení popsaných rizik mělo být řešením vydávat potřebná povolení na základě Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Politiky územního rozvoje ČR (PÚR), nebylo uvažováno.

Závěrem Ing. Buriánek požádal, zda by se k prezentovaným postupům řešení problematiky územního plánu města Brna ve studii proveditelnosti vyjádřili členové VSP zodpovědní gesčně za oblast územního plánování. Případná doporučení VSP na úpravu stanovených postupů a hodnocení rizik lze ve studii proveditelnosti zohlednit.

K danému tématu se následně vyjádřila vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje Ing. arch. Eva Hamrlová. Tato problematika je ve studii proveditelnosti zpracovaná správně a souhlasí s tím, co přednesl Ing. Buriánek. Možných scénářů, které mohou nastat z důvodu vzniku potenciálních rizik v oblasti územního plánování, je tolik, že by to vyžadovalo výrazně vyšší rozsah hodnocení. Způsob, jakým bylo představeno hodnocení rizik ve studii proveditelnosti, lze považovat za dostatečný a správný. Více je uvedeno ve vyjádření, které bylo zasláno v předstihu před jednáním.

Ing. Hamrlovou doplnil náměstek hejtmána Jihomoravského kraje Mgr. Martin Maleček, který uvedl, že Zásady územního rozvoje s ohledem na své podrobnosti nemohou suplovat územní plán města Brna. Ing. Hamrlová doplnila, že zásady územního rozvoje řeší nadmístní problematiku. Muselo by se vybrat, která dopravní a technická infrastruktura je nadmístního významu a která již ne. Toto by se velmi složitě definovalo. Ve stávajících platných ZÚR je městu Brnu uložen úkol, řešit ŽUB z hlediska územního plánování v územním plánu města Brna. Nelze uvažovat, že by se v budoucnu měl tento přístup změnit.

Dále se k tomuto tématu vyjádřil ředitel odboru infrastruktury a územního plánu Ministerstva dopravy Ing. Josef Kubovský. Ten souhlasil s vyjádřením zástupců Jihomoravského kraje. ZÚR nemohou tento projekt dostatečně řešit s ohledem na jejich podrobnost. Ani v PÚR nelze uvažovat, že by na základě tohoto dokumentu bylo vydáno územní rozhodnutí na stavby ŽUB. V PÚR lze maximálně definovat konkrétní úkoly pro zpracování územního

plánu města Brna. Samotný posudek pak hodnotí jednu z možných hypotetických situací, kterých může nastat velké množství. S ohledem na investiční náročnost projektu pohybující se ve výši 30 miliard Kč a s tím spojenou velkou technickou složitostí s výrazným dopadem na území, si nelze představit realizaci tohoto projektu bez platného územního plánu. S ohledem na uvedené lze souhlasit s vyjádřením SŽDC a způsobem řešení této problematiky ve studii proveditelnosti.

Mgr. Ander se vyjádřil, že by rád uvedl na pravou míru význam tohoto právního posouzení, aby nedošlo k nedorozumění. Smyslem právního posouzení popsané hypotetické situace nemá být návod, že by město Brno mělo postupovat tak, aby město nemělo platný územní plán, aby se vyhnulo uvedeným rizikům a postavily se tak stavby ŽUB. Toto není rozhodně cesta, kterou by se město Brno mělo ubírat. Smyslem právního posouzení je učinit evaluaci hodnocení dopadu rizika, že město Brno neprovede požadované úpravy územního plánu. Toto riziko je ve studii proveditelnosti hodnoceno jako fatální, kdežto právní posouzení říká, že by v tomto případě nemusela být situace tak fatální a projekt ŽUB by realizovat šlo. Mělo by být opraveno, že tyto dopady nejsou fatální, ale že projekt v tomto případě realizovat lze. Právní posouzení nestojí na tom, že by se měl význam územního plánu nahradit dokumenty ZÚR a PÚR a na základě těchto dokumentů by se mělo vydávat povolení stavby ŽUB. Důležité je, že projekt ŽUB nebude v nesouladu ZÚR a PÚR, pak lze postupovat, tak jak je uvedeno v právním posouzení.

Ing. Čoček se dotázal, zda by bylo možné popsat konkrétní dopady, jaké by úpravy rizikové analýzy měly, a co by to pro zadavatele a zpracovatele studie proveditelnosti znamenalo.

Ing. Buriánek představil tabulku hodnocení rizik spojených s přijímáním změn územně plánovacích dokumentací. V této tabulce bylo ukázáno hodnocení tří konkrétních skupin rizik. První se týkala opoždění přijetí změny, druhé přijetí jiné než očekávané změny a třetí se týkala nepřijetí očekávané změny. Tato tři rizika byla okomentována spolu s vysvětlením konkrétního hodnocení pravděpodobnosti vzniku rizika a závažnosti dopadu vzniklého rizika. U posledního rizika je hodnocen dopad nepřijetí očekávané změny územně plánovacích dokumentací nejvyšším stupněm závažnosti.

Mgr. Ander poukázal na poslední hodnocené riziko, které by na základě právního posouzení mělo být hodnoceno na střední úrovni závažnosti, jelikož neexistují právní překážky bránící vydání územního rozhodnutí bez platného územního plánu.

Zástupce odboru infrastruktury a územního plánu Ministerstva dopravy Ing. Petr Košík považuje popsanou hypotetickou situaci právě jako největší riziko, které může nastat. Absence platného územního plánu města Brna by měla velké negativní důsledky a územní rozhodnutí na stavbu rozsahem podobnou ŽUB bez územního plánu ještě nikdo nevydal a nelze považovat za reálné, že by k tomuto došlo. Doplnil, že vyjádření za Ministerstvo dopravy obdržel zadavatel studie proveditelnosti před jednáním. Toto vyjádření je obsaženo v příloze č. 3.

Náměstek primátora města Brna pan Richard Mrázek uvedl, že tato problematika byla konzultována s OÚSŘ, který je odvolacím orgánem stavebních úřadů na úrovni města Brna, dle kterých tato situace možná je. Určité problémy by to nebyly jen pro ŽUB, ale i pro ostatní stavby na území města Brna. V případě vydání územního rozhodnutí by pravděpodobně následovaly soudní spory o platnost takového rozhodnutí, které nemá oporu v platném územním plánu.

Náměstek primátora města Brna Bc. Matej Hollan, uvedl, že diskutované riziko pracuje se stavem, že nějaký územní plán k dispozici je a má se změnit. Nepracuje se s rizikem, že není k dispozici žádný platný územní plán. Proto by se tato situace měla do tabulky rizik doplnit. Pokud bude Brno v této situaci, bude to opravdu velký problém, jak uvedl pan náměstek Mrázek, a město Brno si budeme muset nechat zpracovat právní rozbor, jak konkrétně postupovat v povolování staveb bez platného územního plánu. Přednesená právní analýza říká, že povolit stavbu v této situaci dle stavebního zákona lze, a rizika by se

měla hodnotit podle tohoto právního posouzení. Neměla by se hodnotit dle vyjádření zástupců institucí, kteří své názory o nemožnosti realizace ŽUB bez platného územního plánu nemají opřeny o žádné právní posouzení.

Zástupce zpracovatele studie proveditelnosti Ing. Ladislav Dorazil se vyjádřil, že po této diskuzi je ke zvážení, zda ještě nezvýšit hodnocení rizika, které považuje po vyslechnutí argumentů jako vysoce pravděpodobné a závažné.

Zástupce magistrátu města Brna Bc. Dan Škaroupka shrnul zkušenosti s přípravou projektu ŽUB od roku 2002 až po zpracování dokumentace po územní rozhodnutí v roce 2006, kdy se v tomto období řešila aktualizace územního plánu města Brna, která měla ve vztahu k ŽUB určitou váhu. Položil dotaz na zástupce SŽDC, zda by si jako investor stavby dokázali přestavit, že je možné zadat zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí bez platného územního plánu města Brna.

Na tento dotaz odpověděl náměstek generálního ředitele SŽDC Ing. Mojmír Nejezchleb, který uvedl, že přestavba ŽUB je natolik složitá, že jakékoliv kroky vedoucí k budoucí realizaci stavby budou napadány veřejností a dalšími účastníky jednotlivých procesů. I dle minulých zkušeností se získáváním územního rozhodnutí na stavby ŽUB lze očekávat odvolávání proti povolení, což v případě absence územního plánu města Brna bude ještě komplikovanější potřebná povolení získat. Projektová příprava této stavby není jednoduchá a jedná se o jeden z nejsložitějších projektů dopravní infrastruktury v ČR, proto nelze uvažovat s realizací bez platného územního plánu.

Ing. Hamrlová se vyjádřila, že jakákoliv varianta ŽUB musí být dopracována do větší podrobnosti a musí být stanoveno konkrétní řešení návazné dopravní infrastruktury a využití okolních ploch. Toto by mělo být řešeno v územních studiích, které si musí nechat zpracovat město Brno. Následně tyto studie budou podkladem pro nový územní plán, který si rovněž nechá zpracovat město Brno. Vydávat se cestou, kdy město Brno bude bez platného územního plánu, není ta správná varianta a nikdy se takto neuvažovalo.

Mgr. Ander znovu uvedl, že není možné tuto hypotetickou situaci chápat, jako návod, že se má postupovat tak, aby město Brno nemělo platný územní plán. V případě výběru varianty ŽUB město musí činit kroky k její stabilizaci v územním plánu. Právní posouzení pak říká, zda z různých důvodů, kdy nebude do konce roku 2022 tento nový územní plán přijat, bude možné vydat územní rozhodnutí. Tyto důvody mohou být například v situaci, kdy bude nový územní plán vydán až po tomto termínu, nebo v případě, že dojde k soudnímu zrušení územního plánu po jeho vydání. Je otázka, zda SŽDC v této situaci pozastaví proces projektové přípravy, anebo bude hledat cesty, jak stavbu realizovat i bez platného územního plánu. Je proto potřeba zvážit, zda to hodnocené riziko má být uvažováno v nejvyšším stupni závažnosti.

Mgr. Maleček uvedl, že se příslušní zástupci, kteří mají přípravu staveb a územních plánů v gesci, již vyjádřili. Z jejich vyjádření vyplývají dostatečné důvody, proč nelze uvažovat s realizací ŽUB bez platného územního plánu.

Bc. Hollan uvedl, že nechápe kategorická prohlášení, že stavbu povolit nelze, když právní posouzení říká pravý opak. Dle stavebního zákona povolit stavbu ŽUB bez územního plánu lze. K čemu pak je stavební zákon, když není respektován jeho výklad k povolování staveb, kdy není k dispozici platný územní plán. Tato situace neplatí jen pro variantu B, ale i pro varianty A v případě umístění staveb městské infrastruktury, kdy v případě neplatnosti územního plánu po roce 2022 bude problém tyto stavby realizovat, včetně dalších staveb v Jižním centru. Město Brno by se na tuto situaci mělo připravit, aby bylo možné povolit tyto stavby bez platného územního plánu. Toto riziko se tedy týká všech hodnocených variant.

Ing. Čoček uvedl, že situace, kdy město Brno bude bez územního plánu, reálné je. To, že zákon něco teoreticky připouští, ještě neznamená, že to tak prakticky u tohoto projektu

bude možné. Byl vznesen návrh hlasovat o vložení nového rizika, kdy město Brno nebude mít platný územní plán a toto riziko ohodnotit z hlediska pravděpodobnosti a závažnosti.

Mgr. Ander se vyjádřil, že státní investoři běžně připravují stavby bez absence územních plánů. Takové postupy jsou běžné v přípravě dálničních a silničních staveb. Nelze souhlasit s hodnocením rizika nepřijetí žádného územního plánu na úrovni E. Neměli bychom si zahrávat s tím, že město Brno bude bez územního plánu. Úroveň E by se prakticky říkalo, že město Brno nepřijme do konce roku 2022 nový územní plán, a toto hodnocení by bylo neobhajitelné a nebylo by to prozíravé, takové hodnocení uvažovat. Analýza rizik je o odborném odhadu, který může být subjektivní. V této analýze se hodnotí pravděpodobnost a závažnost, kdy jejich odhad může být stanoven různě dle subjektivních dojmů bez konkrétních důkazů.

Mgr. Ander se dotázal na hodnocení pravděpodobnosti zpoždění správních procesů, kde je rozdílně hodnocena pravděpodobnost zpoždění územního řízení a navazujících procesů. Hodnocení pravděpodobnosti by mělo být stejné pro všechny varianty. Nyní jsou tato rizika hodnocena, jako pravděpodobnější u varianty B, než u varianty A.

Ing. Buriánek reagoval, že rozdílnost je dána tím, že varianta A má řadu kroků projektové přípravy již dosaženou. V tomto případě je k dispozici hodnocení SEA, EIA a existuje řada projednání k dokumentaci pro územní rozhodnutí. Ve variantě B je nutné tyto procesy absolvovat od začátku, proto je s ohledem na větší počet potřebných správních úkonů hodnocena vyšší pravděpodobnost rizika u varianty B.

Ing. Čoček na závěr diskuze navrhnul doplnit do rizika nepřijetí očekávané změny územního plánu i riziko neplatnosti územního plánu. K samotnému ohodnocení tohoto rizika by se mělo hlasovat, zda ponechat stávající hodnocení rizikovitosti, nebo toto hodnocení změnit.

Pro ponechání hodnocení úrovně rizika nepřijetí očekávané změny územně plánovacích dokumentací a neplatnosti územního plánu města Brna ve stávající míře pravděpodobnosti a závažnosti hlasovalo 21 členů VSP, 1 člen byl proti a 1 člen se zdržel hlasování. VSP tedy doporučil upravit text znění příslušného rizika a jeho hodnocení ponechat na stejné úrovni.

4) Závěrečné projednání a shrnutí obsahu a postupu zpracování studie proveditelnosti ŽUB

Ing. Buriánek představil aktuální stav zpracování studie proveditelnosti. Představil způsob, jak byly projednány a zapracovány připomínky k 10. dílčímu plnění studie proveditelnosti. Aktuálně je vypořádání připomínek ukončeno a projednáno. Nyní probíhá dokončení dokumentace ve smyslu vypořádání připomínek, kdy větší část připomínek je již zapracována a probíhají závěrečné kontroly textových zpráv a příloh. Termín odevzdání výsledné studie proveditelnosti by měl být dodržen dle aktuálního znění smlouvy o dílo, tedy do 10. 10. 2017.

Zadavatel studie proveditelnosti oslovil dopisy náměstka generálního ředitele Ing. Mojmíra Nejezchleba vrcholné představitele Ministerstva dopravy, SFDI, Jihomoravského kraje a statutárního města Brna, ve kterých informoval o aktuálním stavu zpracování studie proveditelnosti. Zároveň byli těmito dopisy osloveni o vyjádření, zda bylo naplněno zadání studie proveditelnosti a požadavky uplatňované v připomínkách a na jednáních VSP. Tato žádost byla dále adresována na agenturu JASPERS. Dle obdržených reakcí byla obecně vyjádřena spokojenost s průběhem zpracování studie proveditelnosti i s kvalitou a podrobností výsledné dokumentace. V některých případech obsahovala zasláná vyjádření i konkrétní komentáře k některým tématům. Jihomoravský kraj se vyjádřil, že se studie dostatečně nevěnovala problematice projektu Severojižního kolejového diametru. Zároveň se Jihomoravský kraj vyjádřil, že bude podporovat pouze taková řešení ŽUB, která umožní budoucí realizaci Severojižního kolejového diametru. Agentura JASPERS se vyjádřila ke

způsobu zpracování simulace železniční dopravy a výsledkům stability železničního provozu. Dále se vyjádřili k opodstatněnosti konkrétních kolejí a výhybek ve variantě A. Dále se vyjádřili ke způsobu hodnocení územního rozvoje, ke způsobu hodnocení scénáře realizace VRT a k výsledkům ekonomické efektivity jednotlivých železničních zastávek. Jako spornou považují realizaci zastávky na Letišti Tuřany. Vyjádření města Brna nebylo před jednáním k dispozici a stanoviska Ministerstva dopravy a JASPERS byla obecného charakteru. Veškerá obdržená stanoviska jsou dodatečně poskytnuta v příloze č. 4 tohoto záznamu.

Bc. Hollan se dotázal, jak se konkrétně projevila změna přístupu k hodnocení VRT do výsledků ekonomické efektivity. A dále upozornil, že u některých připomínek je uvedeno jejich projednání na samostatném jednání, ale konkrétní vypořádání není nikde k dispozici.

Ing. Buriánek reagoval, že z důvodu vypuštění předběžných nákladů na realizaci VRT se promítlo snížením investičních nákladů o cca 1,5 mld. Kč a adekvátně se toto snížení promítlo zlepšením výsledků ekonomické efektivity varianty B. Co se týče vypořádání připomínek, toto bude zkontrolováno a vypořádání bude poskytnuto.

5) Závěr

Ing. Nejezchleb se dotázal, jaký bude další postup po odevzdání výsledné dokumentace studie proveditelnosti.

Ing. Buriánek reagoval, že podle smlouvy o dílo má být dokumentace odevzdána 10. 10. 2017. Následně musí být dokumentace zkontrolována a případně musí být opraveny zjištěné vady a nedostatky. Po této kontrole a případné opravě bude dokumentace následně poskytnuta spolu se žádostí o vyjádření. Žádost bude obsahovat dotazy a požadavky na vyjádření, aby bylo následně možné tato vyjádření zohlednit v posuzovacím protokolu. Posuzovací protokol spolu s dokumentací studie proveditelnosti bude poskytnut jako podklad pro rozhodování o dalším postupu v přípravě projektu ŽUB. Vyjádření by se měla týkat výběru varianty, garancí spolupráce na přípravě projektu apod. Termíny na vyjádření se budou odvíjet od požadavků jednotlivých institucí, ale neměly by přesahovat více než 2 – 3 měsíce.

Ing. Čoček doplnil, že studie proveditelnosti bude projednána na řídicím výboru ŽUB, kde by měly být projednány výsledky studie proveditelnosti, závěrečná stanoviska a diskutován další postup přípravy tohoto projektu. S ohledem na složitost a komplexnost tohoto projektu bude zřejmě toto téma projednáno na úrovni ministrů, či vlády.

Ing. Čoček následně uzavřel 9. jednání VSP. Poděkoval všem účastníkům za spolupráci při všech dosavadních jednáních VSP. Tímto byla ukončena činnost VSP.