

## Vypořádání dalších připomínek souvisejících s analýzou rizik

1. Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik- V kapitole „11. Posouzení rizik“ doporučujeme doplnit riziko nedostatečně kvalitního geologického a statického průzkumu v případě tunelových staveb. Ačkoliv se, především ve variantě B a jejích podvariantách, počítá s rozsáhlou výstavbou tunelových staveb pro VRT, v celé Studii proveditelnosti ŽUB není dostatečně zmíněna rizikovost takové výstavby. V situaci, kdy výstavba několikanásobně menších a méně komplikovanějších projektů tunelových staveb v ČR naráží na celou řadu problémů ekonomického, technického, majetkoprávního či památkově-ochranářského charakteru, se jeví výstavba tunelových staveb pod historickým centrem města a dalšími MČ jako vysoce riziková (z výše uvedených hledisek).

Reakce: Riziko bude doplněno.

2. Díl B6 – Ekonomické hodnocení a hodnocení rizik - body 2.7 a 2.8 – doplnit rizika týkající koordinace a výstavby VMO, tak jak uvedeno v kapitole 3.5; doporučujeme zvážit, zda nezohlednit také skutečnost, že varianta A je v souladu s ÚPmB.

Reakce: Vztah jednotlivých variant k ÚPmB je podrobně hodnocen v díle B5. Rizika související se změnou ÚPmB jsou v rizikové analýze dostatečně zohledněna. VMO je možné doplnit jako příklad koordinace více záměrů, kterých v území ale bude hned několik.

3. Díl B6 – Ekonomické hodnocení a hodnocení rizik -- část 5 – Rizika výstavby – doporučujeme doplnit také riziko snížení atraktivity systému veřejné dopravy pro cestující vlivem stavby, výluk a omezení železničního provozu.

Reakce: Dopady výluk na atraktivitu veřejné dopravy jsou promítnuty přímo v ekonomickém hodnocení, konkrétně v bodě „Úspora dopravních omezení v BP“. Rizikem může být, že dopady mohou být větší, než vypočtené v CBA.

4. Díl B6 – Ekonomické hodnocení a hodnocení rizik - Ke kapitole 5.1 Investiční a stavební náklady – město Brno v souladu s dílem B1 a s přílohami k situacím městské infrastruktury je třeba konstatovat, že náklady jsou v souvislosti s potřebami studie proveditelnosti uvažovány pro infrastrukturu nezbytnou k obsluze nádraží v dané variantě, nicméně pro komplexní rozvoj dotčené oblasti je nezbytné investovat do městské infrastruktury v obou projektových variantách, omezeně i ve variantě bez projektu, a to s ohledem na potřeby lokality jako takové.

Reakce: jedná se o konstatování. Pro dosažení cílového stavu v území Trnitá-Heršpická bude nutné realizovat řadu veřejných i soukromých investic, ať už bude řešení ŽUB jakékoliv. Toto je však nerelevantní vůči SP ŽUB.

5. V příloze části B6 – Přehled rizik doporučujeme hodnotit rizika 4.1 a 4.2 (Rizika výkupů pozemků) teprve po výše požadované revizi kapitol 5.9 a 6.9 části B1. V centrální části města lze předpokládat komplikace zvláště u nové stopy v území ve variantě Bc. U příčiny vzniku rizika 4.2 doporučujeme vypustit „Změna cenové mapy města Brna“, případně upravit na obecné změna cen pozemků. Město Brno upouští od užívání Cenové mapy města Brna jako

cenově orientačního nástroje; nadto budou pro veškerá majetkoprávní vypořádání v dalších fázích třeba standardní postupy odhadů cen nemovitostí apod.

Reakce: Informace o cenové mapě bude opravena. Hodnocení varianty B1c bude upraveno.

6. K rizikům 2.7 a 2.8 (Návrh nebude v souladu s ostatními záměry jiných subjektů v lokalitě) upozorňujeme, podobně jako v případě OD Tesco na nutnost koordinace v dalších stupních projektové dokumentace v obou lokalitách Trnitá a Heršpická. Záměry jiných subjektů jsou aktuálně ovlivněny (pro varianty odlišným) souladem s ÚPD a je třeba zohlednit také újmu z nerealizace záměrů jiných subjektů či z realizace pozdější.

Reakce: Není možno v podrobnosti studie proveditelnosti hodnotit.

7. Ke skupině rizik 3.2 doporučujeme vymezit či popsat rozsah dotčených vlastníků nemovitostí pro projektové varianty.

Reakce: S ohledem na rozsah územních nároků je výrazně pracné a časově náročné. Proto nelze na úrovni SP vyhodnotit.

8. Obecně pro rizika spojená s výstavbou městské infrastruktury upozorňujeme na již uvedené – město Brno bude investičně připravovat celé rozvojové území. Město má standardní mechanismy pro projektovou přípravu vč. koordinace přípravy a realizace staveb a toto riziko by mělo být hodnoceno shodně pro všechny varianty, nebo by mělo dojít ke specifikaci odlišností jednotlivých variant.

Reakce: Město Brno musí realizovat veškeré potřebné investice v určitém čase. Rizika, že toho nebude schopno, jsou právě popsána v této analýze rizik. Město Brno by mělo při vyhodnocení dát garance úspěšnosti realizace nezbytných staveb městské infrastruktury.

9. V této části je také popsáno riziko 10.1 extrémní povodně, které je hodnoceno korektně. Je třeba v části B5 – Hodnocení územních a environmentálních dopadů variant řešení a v souladu s textem této části po vyhodnocení rizik po provedení protipovodňových opatření (str. 112 dílu B5) upravit část tabulky 5.28, která se týká povodní ve smyslu, zda hodnocení platí pro hodnotu Q100 či Q500. Upozorňujeme na v textu zmíněný Generel odvodnění města Brna a v souladu s ním (investice v rozvojovém území ve všech variantách jsou podmíněny realizací protipovodňových opatření) požadujeme upravit texty poznámky v této části, vč. vypuštění hodnocení dopravních potřeb diametru.

Reakce: V hodnocení bude uvedeno, pro jakou hladinu Q se jedná. Zmínka o diametru bude vypuštěna.