

Rádi bychom úvodem sdělili, že se v tomto stanovisku přednostně vyjadřujeme ke skutečnostem, které byly předmětem dopisu SŽDC zn. 19918/2016-SŽDC-O6 a 20356/2016-SŽDC-O6. Materiály, které jsme v souvislosti s těmito dopisy obdrželi, obsahově přesahují témata vyžadovaná k připomínkování. Tímto stanoviskem se proto ke zbývajícím částem dokumentace, které jsou v podkladech obsaženy, primárně nevyjadřujeme. K tomuto pouze **dodáváme, že evidentně doposud nedošlo k zapracování všech připomínek MD k odevzdání, které se pojilo k 3. dílčímu plnění. Tímto prosíme o jejich kompletní zapracování v souladu s vypořádáním připomínek.** Vyjádření k celé dokumentaci bude ze strany MD zpracováno v přiměřeném časovém horizontu po jejím obdržení.

Jak je uvedeno v příloženém komentáři k reakcím, všechny připomínky ke 3. a 5.dílčímu plnění budou do dokumentace zapracovány v průběhu června 2016.

PŘIPOMÍNKY K ČÁSTI DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

- Počet a označování sledovaných hlavních variant a jejich podvariant je v rámci jednotlivých kapitol i celého předloženého dokumentu nekonzistentní. V některých částech a podkapitolách zcela chybí komentáře k vybraným podvariantám, ty jsou naopak v jiných kapitolách zmiňovány. Vnímáme nutnost, aby zpracovatel uvedl dokumentaci v tomto smyslu do souladu. **Bude zapracováno**

- V zásadě se u hlavní varianty A jedná o prověření dvou aspektů – umístění hlavního nádraží v odsunutě poloze a zapojení Chrlické trati do podzemní části v místě uvažovaného SJKD. Při dalším postupu prací doporučujeme důsledně zachovávat z hlediska podvariant A toto rozdělení a nezakládat stále nové podvarianty. Za předpokladu, že na základě četných jednání, která jsou k různým bodům přípravy SP průběžně svolávána, vznikne oprávněný požadavek pro prověření možné kolize s (např.) jiným záměrem, je pochopitelné, že tato obava bude zpracovateli prověřena, avšak není pochopitelné, aby na základě takového obdobného požadavku vždy byla založena zcela nová varianta nebo podvarianta. Vzniká tak množina možností, ve kterých je pro hodnotitele (a v budoucnu i pro širokou veřejnost) velmi obtížné racionálně identifikovat zásadní vzájemné odlišnosti a problémy jednotlivých podvariant.

Co se týká podvariant skupiny A, zpracovatel se s připomínkou ztotožňuje, nicméně další podvarianty kromě dosud sledovaných čtyř se již nebudou uvažovat.

- Požadujeme, aby bylo vedeno jednání o potřebnosti původní varianty A (resp. Aa). Domníváme se, že je prokázáno, že varianta Ab je z technologického hlediska významně lepší a nevyžaduje významně vyšší investiční náklady. Je proto otázkou, zdali původní kolejové schéma úplně nevypustit a nenahradit jej kolejovým schématem varianty Ab. **Redukce variant skupiny A proběhne zřejmě rozhodnutím Výboru studie na základě analýza variant v průběhu června 2016.**

- I ve variantě Ab zůstává kolizní bod zhlaví v km cca. 145,4 s kolejemi 901c a 902c. V modelovém GVD se zdá být kolizí výchozí nákladní vlak z Brna Maloměřic ve 14:37 a 15:37 směr jih s vlakem S2 směr Blansko s odjezdem z Brna hl.n. ve 14:42 a 15:42. **Bude prověřeno**

- V rámci podkapitol „Etapizace výstavby“ a „Harmonogram výstavby“ požadujeme předložení, případně dopracování podkladů k zajištění transparentnosti prezentovaných dat a možnosti kontroly ze strany příslušných hodnotitelů. V tuto chvíli není z prezentovaných údajů možné tyto skutečnosti rozporovat. Je diskutabilní, zda množství výluk v porovnání mezi např. hlavními variantami A a B je skutečně takto diametrální, případně, zdali lze ještě pracovat s nejkratší možnou délkou realizace u každé jednotlivé varianty. Bylo by ideální doložit argumenty, případně podklady jako jsou síťové grafy, ze kterých by bylo pro kontrolující složky patrné, kde se nachází kritická cesta a mezi jakými stavebními procesy je rezerva. Prodloužení celkové doby realizace u vybraných

variant a podvariant B (oproti variantě A) v tuto chvíli, jak vyplývá z grafického znázornění, závisí pouze na jedné etapě, aniž by bylo možné ověřit, že se zde skutečně nenachází žádná časová rezerva u etap, které předcházejí. **Bude upřesněno**

- Jednotlivé podkapitoly Etapizace výstavby, popř. Harmonogram výstavby u každé z variant a podvariant. Obsahy a tvrzení v jednotlivých částech textové dokumentace vzájemně nekorespondují. **Bude zapracováno**
- Kapitulu 3.5 Postup výstavby jednotlivých variant lze v tuto chvíli považovat, že se stále nachází ve stupni rozpracovanosti. Odhadovaná doba realizace (zahájení/dokončení) na str. 50 v tuto chvíli časově nekoresponduje s kapitolami Etapizace výstavby, ani Harmonogram výstavby. **Bude zapracováno**
- Jednotlivá tvrzení a závěry pro různé varianty si odporují, ve vztahu k přípravě celé investiční akce a odhadu nejbližšího termínu realizace a dokončení stavby je nutné také definovat, jak se do těchto dob promítnou nutná správní povolení a procesy. Domníváme se, že za předpokladu, že např. varianta B vyžaduje kompletní změnu ÚPmB, tato skutečnost časově zasáhne do celkové doby přípravy a realizace této investiční akce zásadním způsobem. Pro uvedení relevantních časových údajů požadujeme jejich doplnění o odhadované nutné správní kroky, které zahájení investiční akce budou bezprostředně předcházet a v porovnání jednotlivých variant se bezesporu budou lišit. Je nutné v jednotlivých částech textu sladit tvrzení (doba realizace u var. A je uváděna 4 i 6 let). **Bude zapracováno**
- Bylo by vhodné doložit podrobný GVD pro kolizní úsek se zapracováním všech vlaků Brno hl.n.– Brno Maloměřice - (trať 250/trať 260) pro definování vhodných tras pro protažení nákladního vlaku o hmotnosti 2000 t a délce 740 m kolizním místem mezi vlaky osobní dopravy. **Trasa vlaku požadovaných parametrů bude prověřena**
- Je otázkou, zdali je reálné svazkování vlaků kategorie R těsně za/před EC, jak je zakresleno v modelových GVD a zdali je to takto účelné. V té souvislosti není zřejmý důvod pobytu vlaku kategorie R v Modřicích. **Svazkování vychází z požadavků objednatele. Pobyt v Modřicích z kapacitních důvodů osobní stanice, resp. požadavku na propojení linek R13 a R19 v Brně. Bude vysvětleno v textu.**
- Z GVD Brno – Břeclav a Česká Třebová – Brno není zřejmý důvod delších jízdních dob vlaků kategorie Nex oproti vlakům kategorie Os? **Prioritou nákladní dopravy je její včasnost a minimalizace předjíždění (spotřeba trakční energie, částečně časové ztráty při rozjezdu). Z toho důvodu jsou trasy nákladní dopravy uměle prodlouženy, aby nedocházelo k předjetí s důsledkem stejné cestovní doby s většími energetickými nároky. Bude popsáno v textu.**

Obecný úvod a technické řešení, kapitola 5. Technické řešení variant městské infrastruktury včetně MHD:

Obsah této kapitoly nelze považovat pro další postup prací na SP za relevantní, obzvláště ne ve vztahu k obsahu většiny jednání vztahujících se k postupu prací a projednávaným tématům, která jsou opakovaně, zejména ze strany města Brna, vznášena.

Připomínkováná kapitola bude zcela přepracována a doplněna o povrchovou infrastrukturu včetně MHD. Bude součástí další verze dokumentace.

V kapitole jsou nyní obsaženy pouze nepřehledné tabulky shrnující střety s vodní a kanalizační infrastrukturou, které jsou reprezentovány obtížně srozumitelnými „kódy“. Domníváme se, že obsah této kapitoly by měl být zcela odlišný a zejména orientovaný na obsahové sdělení (veškerá městská infrastruktura vč. MHD), které může hrát významnou roli během realizace stavby a může se také

promítnout významnou měrou do celkové ekonomiky jednotlivých variant. V tomto případě doporučujeme toto sdělení zakomponovat do přehledně vyhotoveného mapového podkladu pro každou variantu, na kterém budou střety jasně graficky znázorněny a ty nejzávažnější popsány a dále pak relevantně v textu řešeny, případně konzultovány s odborníky z řad statistik a inženýrů specializujících se na příslušný druh infrastruktury. Na jednáních byly zmiňovány možné kolize s kolektory a jejich řešení ve vztahu k zakládání staveb souvisejících s ŽUB nebo kolize s odvodňovacím systémem v oblasti dnešního obchodního domu TESCO, která by nastala ve variantě jeho odstranění (Varianta B TESCO, B1e). Tyto informace nemohou být pouze obsahem jednotlivých jednání, ale musí se stát i nedílnou součástí dokumentace. Hlavní myšlenky by zároveň měly být jasně a zřetelně graficky zpracované.

Tato tvrzení, která jsou opakovaně na jednáních zmiňována, by měl zpracovatel relevantně prověřit a zjistit rozsah možné kolize. Odevzdaný obsah této kapitoly je zcela v nesouladu s obsahem jednotlivých jednání.

Připomínka ke kolizím s vodovodní a kanalizační infrastrukturou - Nově navrhované objekty železniční dopravy v rámci akce ŽUB, vyvolaly nutné přeložky vodovodních a kanalizačních sítí. Z toho důvodu byly vyhodnoceny místa kolizí. V popisu jsou uvedeny jednotlivé kolize. Podrobné informace k jednotlivým kolizím – profily, délky a návrhy nových tras - má zpracovatel této části zpracovány. Na základě těchto údajů byly určeny investiční náklady pro jednotlivé přeložky, resp. pro jednotlivé varianty, podvarianty. Veškeré informace prezentované na jednáních byly do těchto kolizí a do návrhu řešení zahrnuty. V dalších plněních bude nutné zvolit vhodný druh prezentace těchto výstupů. Protože u každé varianty se jedná o desítky kolizí.

- Kapitola *Posouzení dopadů do územně plánovacích dokumentů* u každé z variant a podvariant. Zde je vhodné se držet tématu, případně zhodnocení provést, až bude zpracována finální podoba původní kapitoly 9.2 ze 3. dílího plnění. (Její finální a přepracovanou podobu hodnotitelé doposud neobdrželi k připomínkám.) Tvrzení, která se objevují k posouzení dopadů do územně plánovacích dokumentů v kapitolách 4.3.8, 4.4.8, 4.5.8, 4.6.8., ke každé variantě řešení, nejsou správná a často se nedrží tématu – a sice posouzení dopadů do územně plánovacích dokumentů. Např. za předpokladu výsledné volby varianty B by bylo nutné pořídit územně plánovací dokumentaci zcela novou, což lze považovat za poměrně zásadní dopad a od této skutečnosti odvíjet celý věcný obsah kapitol. Není proto možné obsah těchto podkapitol vztahovat např. k vlivu na zastavěné plochy nebo území v rámci stabilizovaných ploch a hodnotit toto jako „bezkonfliktní“, jelikož to není v souladu s tématem kapitoly.

Kapitoly „Posouzení dopadů do územně plánovacích dokumentů“ u každé z variant a podvariant budou vypuštěny. Informace k tomuto tématu budou pouze v kapitole 9.2

PŘIPOMÍNKY K ČÁSTI PŘEPRVNÍ PROGNOZA

- Požadujeme označovat variantu Bez Projektu v souladu s ostatními částmi dokumentace. (V odevzdané části přepravní prognózy je pro variantu Bez Projektu používáno označení „C“.)

Bude opraveno

- Není zřejmé, proč je v přílohách rozdělení na „BUS IDS“ a „BUS regionální“. Domníváme se, že by druhá jmenovaná kategorie měla být označena spíše jako „BUS dálkový“.

Bude opraveno

- Požadujeme vysvětlit, z jakého důvodu jsou na stranách 88 a 90 použity pro výpočet vnímané jízdní doby různé vzorce.

Bude opraveno

- Obecně k formě zpracování: Obsahy jednotlivých odstavců v kapitolách celé textové zprávy jsou často psané formou „reakce na nadpis“. Často bez toho, aniž by autor zvážil, zda je text pro obsah zpracování SP relevantní. V celé textové zprávě se tak objevuje celá řada textů, která toto dílo zahrnuje a neslouží žádnému účelu sdělení. Oproti tomu jsou zde prezentovány kapitoly, jejichž vliv na celkové posouzení smysluplnosti ŽUB v jednotlivých variantách, má být zcela zásadní, avšak tyto kapitoly absolutně nedostávají svému potenciálu a jsou zde prezentována nesrozumitelná (a tím pádem nerelevantní) data nebo pouze částečně a vágně představeno téma formou jakéhosi referátu, bez jakékoliv ambice nalézt odpovědi na zadané otázky.

Není zřejmé, kterých kapitol se připomínka týká. Prosíme o upřesnění přímo mailem na zpracovatele marek.sida@afconsult.com

- Rozpis jednotlivých kapitol v obsahu není v souladu se skutečnými názvy a počty kapitol a podkapitol dále v textu.

Bude opraveno