

Návrh dopracování části B6 v SP ŽUB

Struktura textové zprávy dílu B6 je přehledná a přiměřeně obsahově rozsáhlá. Přípomínky k tomu dílu byly zaměřeny zejména na správnost provedených výpočtů a vyhodnocení výsledků ekonomického hodnocení a analýzy rizik. Formální nedostatky pak byly zjištěny u neuvedení jednotek u některých tabulek, u nejasnosti některých definic a interpretací.

V textové zprávě dílu B6 budou aktualizovány výpočty ekonomické efektivity po dokončení plnění úkolů ze 7. jednání Výboru studie proveditelnosti ŽUB a po zapracování připomínek k těm částem studie proveditelnosti, které následně vstupují do ekonomického hodnocení (investiční náklady, náklady na majetkoprávní vypořádání, apod.). Dále budou v textové zprávě dílu B6 opraveny formální chyby a nepřesné nebo nejasné formulace. Projednání vyžadují následující okruhy připomínek:

1. Hodnocení zapojení VRT
2. Hodnocení sporných rizik projektu
3. Celkové vyhodnocení rizik projektu

1. Hodnocení zapojení VRT

Dle zadání studie proveditelnosti bylo požadováno zpracování VRT takto:

Investiční náklady související s napojením nových vysokorychlostních tratí (VRT) jako součásti systému rychlých spojení (RS) do železničního uzlu Brno (ŽUB) vyjma nákladů pro stavební připravenost pro budoucí napojení VRT nebudou zahrnuty do základního ekonomického hodnocení ve studii, a to vzhledem k vysokým investičním nákladům, nejasnému a neschválenému technickému a provoznímu řešení VRT. Obě polohy ŽST Brno hl. n. („Řeka“ i „Petrov“) přitom umožní dosažení shodné kapacity železniční dopravy na VRT. Pro stav před napojením VRT současně bude součástí variant zajištění stavební připravenosti pro následnou dostavbu zapojení VRT tak, aby tato dostavba mohla probíhat za plného provozu dříve vybudované infrastruktury a aby nevyvolala podstatnou přestavbu vybudované železniční infrastruktury.

Dopad zapojení VRT do ŽUB bude v SP proveden samostatným posouzením v kapitole „Analýza dopadů zapojení VRT do ŽUB“ z pohledu stavebního, investičních nákladů, dopravní technologie, přepravní prognózy a relativního ekonomického porovnání.

Všechny řešené varianty budou navrženy a posouzeny ve všech kapitolách pro dva scénáře:

- *scénář bez realizace VRT po dobu hodnoceného období. Tento scénář bude navržen včetně stavební připravenosti pro následné napojení nových vysokorychlostních tratí jako součásti systému RS v nezbytném rozsahu;*
- *scénář s realizací VRT během hodnoceného období.*

Oba scénáře budou zpracovány souběžně ve všech kapitolách této studie. Ekonomické hodnocení obou scénářů bude zpracováno podle následujícího bodu.

- *Studie bude uvažovat v projektových variantách i variantě bez projektu se zapojením vysokorychlostních tratí od Prahy a od Vranovic. Studie v **základním ekonomickém hodnocení** zahrne pouze ty dopady z provozu vysokorychlostních tratí, které se projeví na ostatní síti ŽUB (vyjma úseků, vybudovaných přímo pro napojení vysokorychlostních tratí). Do tohoto základního EH tedy nebudou uvažovány investiční náklady z úseků sloužících pouze pro napojení vysokorychlostních tratí, vyjma úseků, jejichž realizace je nezbytná i z jiných důvodů.*

V základním EH nebudou rovněž uvažovány ani přínosy a náklady provozu vysokorychlostních tratí.

*Studie dále v samostatné kapitole „Analýza dopadů napojení VRT do ŽUB“ zhodnotí v **doplňujícím ekonomickém hodnocení (EH)** relativní rozdíly jednotlivých variant na vysokorychlostní trati Praha – Brno v úseku od referenčního bodu km 187,0 (viz rozsah řešení). Pro přepravní výkony na vysokorychlostních tratích bude převzat přepravní proud z dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. V tomto doplňujícím EH budou započteny investiční náklady zapojení VRT do ŽUB pro jednotlivé varianty, zohledněn rozdíl přepravních časů, provozních nákladů a dalších vlivů. Cílem je relativní porovnání jednotlivých variant, např. rozdílové ENPV.*

Obsah studie proveditelnosti

Analýza dopadů napojení VRT do ŽUB

- vyhodnocení doplňujícího ekonomického hodnocení podle bodu 5. zvláštních podmínek;
- shrnutí výstupů jednotlivých kapitol této studie proveditelnosti týkajících se napojení VRT do ŽUB.

Dle výše uvedených principů byla problematika VRT zpracována v dokumentaci studie proveditelnosti. Pro projektové varianty byla převzata řešení z podkladové studie Dopracování variant řešení ŽU Brno. Pro variantu Bez projektu bylo prokázáno, že realizovat VRT dle koncepce Rychlých spojení není v této variantě možné z technických a kapacitních parametrů současného uspořádání ŽUB, které prakticky totožné i ve variantě Bez projektu.

Do základního ekonomického hodnocení byly zahrnuty pouze náklady na ty objekty, které je nutné realizovat v předstihu, aby nebyl výrazně omezen železniční provoz během realizace VRT, a aby nedošlo k výrazným dodatečným stavebním úpravám již vybudované infrastruktury. Jiné náklady a přínosy realizace VRT nejsou do základního ekonomického hodnocení zahrnuto. Dle obdržených připomínek je požadováno vypuštění veškerých nákladů souvisejících s realizací VRT ze základního ekonomického hodnocení, tedy i těch výše jmenovaných. Pokud bude shoda hodnotitelů na tomto postupu, je tomuto požadavku možné vyhovět a uvedené náklady ze základního ekonomického hodnocení vypustit. Tyto náklady bude však nutné uvažovat v rámci zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Vranovice, jako náklady, které bude nutno navíc vynaložit v případě konkrétního výběru řešení ŽUB. Tyto náklady budou samostatně vyčísleny pro potřeby zpracování uvedené SP VRT.

Problematika VRT je pro projektové varianty zpracována v jednotlivých dílech dle konkrétních odborných oblastí (technické řešení, dopravní technologie železniční dopravy, návrh řešení veřejné hromadné dopravy, přepravní prognóza, dopady do území a životního prostředí). Podrobnost zpracování jednotlivých dílčích odborných oblastí VRT je odpovídající stupni studie proveditelnosti a podrobnosti poskytnutých vstupních podkladů. Připomínkováno bylo omezení výpočtů úspory času pouze na úspory času z rozdílných jízdních dob na VRT a nikoliv celkových cestovních dob. Toto omezení vyplývá z podrobnosti poskytnutých podkladů, zejména přepravního proudu z DSS2 a ze znalosti skladby cestujících na VRT. Tyto podklady nejsou dostatečně podrobné, aby umožnily vyhodnocení konkrétního rozdělení druhů cest, zdrojů a cílů cestujících a tedy následně i celkových cestovních dob. Proto je zpracováno pouze hodnocení rozdílů jízdních dob na VRT a takto je to jednoznačně v dokumentaci uvedeno.

K ostatním dílčím hodnocením řešení VRT nebyly připomínky. Připomínkován však byl způsob celkového zhodnocení porovnáním řešení VRT mezi variantou A a variantou B formou relativního CBA

hodnocení. Jelikož nebylo možné sestavit variantu Bez projektu pro řešení VRT, bylo přistoupeno k posouzení mezi řešeními v projektových variantách. Vypovídající hodnota tohoto hodnocení je poplatná dostupným informacím o VRT a podrobnosti zpracování jednotlivých odborných oblastí. Vyhodnocení VRT je možné zpracovat prostým popisem dosahovaných parametrů pro jednotlivé varianty.

Celkové vyhodnocení VRT je důležité pro zadavatele, zpracovatele a hodnotitele studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Vranovice v kontextu potenciálních výchozích podmínek v ŽUB před realizací VRT. Vyhodnoceny by měly být podmínky, které pro VRT vyplývají, pokud bude ŽUB v řešení dle varianty Bez projektu, nebo dle varianty A, nebo dle varianty B.

Obecně lze shrnout, že v případě varianty Bez projektu bude velmi komplikované hledání vhodného řešení VRT novou zcela samostatnou infrastrukturou na území města Brna, kdy bude velmi obtížné dosažitelná koncepce Rychlých spojení v podobě propojení konvenční železniční dopravy a vysokorychlostní železniční dopravy. Pokud jako výchozí stav pro VRT Praha – Brno – Vranovice bude ŽUB ve stavu Bez projektu, bude to představovat velké komplikace pro realizaci VRT.

V případě varianty A představuje řešení VRT investičně náročné řešení ve výši více než 20 miliard Kč. Vedení VRT na území města Brna je po povrchu pomocí náspů, mostů a estakád. Dopady do hlavního nádraží jsou v podobě rozšíření kolejíště o jedno nástupiště a dvě průběžné koleje. Z dopravně technologického hlediska je nevýhodou tohoto řešení úvrať v relaci Praha – Brno – Vranovice a v porovnání s variantou B o 2 minuty delší jízdní doby v relaci Praha – Brno. Pro řešení ŽUB ve variantě A je toto řešení optimální a nebylo shledáno potenciálně výhodnější řešení z hlediska sledovaných parametrů.

V případě varianty B představuje řešení VRT velmi investičně náročné řešení ve výši více než 40 miliard Kč. Zároveň je toto řešení technicky velmi náročné a rizikové z důvodu náročných tunelových staveb pod historickým centrem města Brna s výstavbou podzemní stanice v oblasti Nových Sadů. Zároveň by bylo nutné realizovat v předstihu několik stavebních objektů již při realizaci ŽUB, které budou znamenat dodatečně vyšší stavební náklady. Z dopravně technologického hlediska se jedná o příznivé řešení bez úvratí dálkových vlaků v ŽUB a s vhodnými rychlostními profily v traťových kolejích a na vjezdech do hlavního nádraží. S ohledem na vysokou investiční a technickou náročnost uvažovaného řešení VRT ve variantě B se doporučuje zvážit jiná potenciálně méně investičně a technicky náročná řešení VRT.

2. Hodnocení sporných rizik projektu

V analýze rizik byla jednotlivá rizika hodnocena z hlediska pravděpodobnosti jejich vzniku a závažnosti jejich dopadu. Ohodnocení těchto parametrů bylo provedeno s využitím zkušeností zadavatele a zpracovatele studie proveditelnosti s projektem ŽUB a s využitím dostupných informací o daných rizikových oblastech. K hodnocení některých vybraných rizik projektu byly vzneseny připomínky a požadováno jejich přehodnocení. Níže je pro připomínkovaná rizika uveden název, či příčina konkrétního připomínkovaného rizika, znění připomínky a reakce na vznesenou připomínku.

a. Riziko 1.7 - Nebude dokončena včasná realizace staveb na související síti městských pozemních komunikací a tyto stavby nebudou uvedeny včas do provozu.

Připomínka: Bod 1.7 – přestože je ve slovním hodnocení správně konstatováno, že pravděpodobnost i závažnost tohoto rizika je ve variantě A vyšší, do kvantifikace se toto tvrzení nepromítlo, neboť pravděpodobnost rizika je pro obě varianty počítána jako C. Požadují opravit u varianty A na hodnotu D (odůvodnění viz také níže bod 1.8).

Reakce: V textu odůvodnění rozdílu mezi variantami je chybně uvedeno, že rozdílná je jak pravděpodobnost, tak i závažnost rizika. Pravděpodobnost rizika lze očekávat stejnou, avšak závažnost rozdílnou. Konkrétní hodnocení tomuto již odpovídá a text bude opraven. Hodnocení závažnosti je odpovídající přepravnímu významu uvažovaných pozemních komunikací, tedy závažnosti II ve variantě B a závažnosti III ve variantě A. Pro vyšší hodnocení ve variantě A není důvod, jelikož již nyní je zajištěno dopravní napojení Dolního nádraží a autobusového nádraží Zvonařka pro IAD a dálkovou a regionální autobusovou dopravu. Nelze proto předpokládat, že by v případě nerealizace souvisejících staveb městských pozemních komunikací byla zásadně zhoršena obsluha hlavního nádraží na úroveň závažnosti větší než III.

b. Riziko 1.8 - Nebude dokončena včasná realizace staveb na síti dopravní infrastruktury městské hromadné dopravy a tyto stavby nebudou uvedeny včas do provozu.

Připomínka: Bod 1.8 – nastoupení rizika (především nerealizace trolejbusové trati v Nové třídě) je realisticky na stupni E, tedy velmi pravděpodobná. Jak již bylo připomínkováno dříve, Nová městská třída nebude s velmi vysokou pravděpodobností realizována, jelikož vůči ní panuje dlouhodobý nesouhlas příslušné městské části, samosprávy města i místních obyvatel, neboť vyžaduje asanaci celých uličních front. Pravděpodobnost realizace této stavby se limitně blíží nule, neboť tak zásadní zásahy do struktury města v oblasti ulic Cejl, Bratislavská a především pak Příční jsou reálně neprojednatelné. Vzhledem k tomu, že v navrženém modelu obsluhy hlavního nádraží ve variantě A hraje tato infrastrukturní stavba na síti MHD poměrně zásadní roli, je nutné také závažnost následků rizika hodnotit jako velmi vysokou (pravděpodobně na stupni V). Zmírnění tohoto rizika lze nejlépe řešit nalezením jiného dopravního řešení, které nebude vyžadovat tak zásadní asanační zásahy do struktury centra města. Nutno však poznamenat, že nalezení řešení by se pak velmi pravděpodobně zásadně promítlo do dopravního modelu, investičních i provozních nákladů, a mělo by tedy vliv na výstupy ekonomického hodnocení.

Reakce: Hodnocení pravděpodobnosti je zaměřeno na celek a ne jednotlivé stavby. Pravděpodobnost E je proto nepřiměřená. Záměr Nové městské třídy je obsažen v Územním plánu města Brna, v Generelu veřejné dopravy a její realizace je i součástí záměrů sledovaných v aktuálně zpracovaném SUMP města Brna. Hodnocení pravděpodobnosti C je proto odpovídající. Ve vyhodnocení tohoto rizika bude uveden komentář k rizikům projektu Nové městské třídy. Závažnost pro variantu A je na úrovni IV odpovídající. Pokud některá ze staveb MHD nebude v době zprovoznění ŽUB dle varianty A v provozu, bude to znamenat zhoršení přepravních vztahů oproti předpokladům. Dopad ovšem nebude tak zásadní, aby mohl být hodnocen na úrovni E. V případě Nové městské třídy bylo již prokázáno, že její přepravní výkonnost je prakticky totožná pro všechny varianty řešení ŽUB, a tedy i důsledky její nerealizace jsou pro varianty ŽUB velmi podobné. Riziko nerealizace projektu Nové městské třídy spočívá

zejména v neuspokojení vnitroměstských přepravních potřeb a až teprve následně v nezajištění dopravní obsluhy železničních stanic a zastávek.

c. *Riziko 1.11 - Nebude zajištěna kvalitní nabídka spojů městské hromadné dopravy v podobě odpovídajícího linkového vedení, intervalů spojů a jízdních dob*

Připomínka: Bod 1.11 – riziko nezajištění dostatečné nabídky spojů MHD má ve vztahu k variantě A a otázce zajištění dostatečných kapacit spojů v ulici Křenová naprosto zásadní dopady do funkčnosti celého projektu. Pokud zvláště ve špičkách, nebudou k dispozici dostatečné kapacity ve vozech MHD na zajištění obsluhy přestupního terminálu Olomoucká, bude projekt nefunkční. Proto závažnost rizika v tomto bodě by měla být u variant A hodnocena stupněm V.

Reakce: Nedosažení odpovídajících intervalů ve špičkách povede k přetížení spojů a hledání alternativních možností nabídky, jak se dopravit do cíle své cesty. Pokud město Brno nezajistí dostatečné intervaly spojů, bude to představovat tyto dopady. Tyto dopady však nelze hodnotit na úrovni závažnosti V, spíše III. Hodnocení IV odpovídá stavu, kdy některé linky nebudou zavedeny k hlavnímu nádraží, anebo budou vedeny tak, že budou znamenat pro cestující více přestupů nebo snížení počtu spojů na linkách. Tento potenciální dopad je závažnější než uvedený příklad kapacit spojů v ulici Křenová a je hodnocen odpovídající závažností na úrovni IV.

d. *Riziko 2.6 - Změna koncepce rychlých spojení. Nerealizace rychlých spojení v předpokládané podobě*

Připomínka: Bod 2.6 – závažnost rizika nerealizace koncepce VRT je v obou variantách stejná a s investiční náročností nijak nesouvisí, pokud bude dořešena otázka investic do přípravy na VRT v rámci přestavby ŽUB. Závažnost rizika by tedy měla být stanovena na stejné hladině pro obě varianty, pravděpodobně na stupni III. Do opatření k prevenci a zmírnění rizika navrhuji doplnit pokyn k minimalizaci předběžných investic do VRT v dalších stupních PD u modernizace ŽUB. V době realizace modernizace ŽUB již bude jasné, zda a jak budou VRT koncipovány (kapacita, počty spojů ad.), na základě toho bude možné přesněji umístit v projektu nástupiště ad. pro VRT tak, aby do nákladů modernizace ŽUB vstupovaly zcela minimálně.

Reakce: Riziko bude přehodnoceno po odsouhlasení celkového přístupu k hodnocení zapojení VRT do ŽUB ve studii proveditelnosti. U varianty B bude vždy situace odlišná, než u varianty A, jelikož míra dopadů do již realizovaného řešení ŽUB v dané variantě ŽUB je pro variantu B výraznější, než pro variantu A. Pokud bude uvažována realizace předběžných objektů VRT při realizaci ŽUB je rizikem, že v případě nerealizace systému VRT budou tyto objekty představovat zmařené investice. V případě vyjmutí těchto objektů jako součásti realizace ŽUB bude rizikem, že v případě potvrzení daného řešení VRT studií proveditelnosti VRT Praha – Brno – Vranovice, bude nutno upravit technické řešení ŽUB a tyto objekty do něj vložit, což povede ke zvýšení investičních nákladů, než jaké budou v tomto případě uvažovány.

e. *Riziko 2.8 - Dodatečné požadavky účastníků řízení a municipalit na technické, urbanistické nebo architektonické řešení. Požadavky na vyšší prostupnost infrastruktury nebo jiné lokální dopady řešení projektu.*

Připomínka: Bod 2.8 - variantní hodnocení míry rizika (pravděpodobnosti jeho nastoupení) není věrohodné. Varianta A nemá s veřejností a samosprávami detailně projednané ani urbanistické řešení území Jižního centra ani blízkého okolí nádraží, ani architekturu samotného nádraží. Současné samosprávy jak města, tak MČ, aktuální podobu projektu DUR neprojednávaly,

veřejnost s ní není podrobně seznámena. Požadavky na změny tedy mohou přijít stejně pravděpodobně, jako požadavky na úpravy ve variantě B. Paradoxně lze konstatovat, že jediné urbanistické řešení, které procházelo skutečně nezávislým odborným posuzováním a bylo následně diskutováno s veřejností, realizovalo v loňském roce město Brno v rámci mezinárodní urbanistické soutěže Budoucnost centra Brna. Ale ani to nelze pochopitelně považovat za finální projednání. Obě varianty jsou na tom z hlediska pravděpodobnosti vzniku požadavků na změny stejně.

Reakce: Projektová příprava pro variantu A probíhá již od roku 2002 a v rámci ní byla zpracována a projednána řada konkrétních řešení této varianty. Samotvé město Brno bylo zadavatelem několika z nich. Naproti tomu k variantě B nebyla zpracována a projednána žádná dokumentace, jelikož je toto řešení teprve navrhováno ve studii proveditelnosti. Z tohoto důvodu je legitimní rozdílné hodnocení pravděpodobnosti tohoto rizika pro jednotlivé varianty. Není známo, jakým odborným posuzováním a následnou diskuzí s veřejností byly podrobeny jednotlivé návrhy urbanistických řešení zpracovaných v rámci mezinárodní soutěže Budoucnost centra Brna. Dle dostupných informací bylo návrhů zpracováno několik a jejich posouzení proběhlo pouze porotou z hlediska určité kvality zpracování návrhů a následně byly představeny veřejnosti, což opravdu nelze považovat za legitimní projednání.

f. Riziko 3.1a - Nedodržení zákonných postupů při přijímání změn. Politizace věcných a odborných otázek. (Zpoždění přijetí změny).

Připomínka: Bod 3.1.a – pravděpodobnost nastoupení rizika časových posunů při přípravě územně-plánovací dokumentace je jistě v případě tak velkého města jako je Brno vysoká, ale nelze ji označovat za jistotu (tedy s pravděpodobností nastoupení na stupni E). Město totiž v minulém roce zřídilo Kancelář architekta města, ve které bylo zřízeno oddělení pro komunikaci s veřejností. Město Brno tak má konečně odborný tým, který již začal s veřejností územně-plánovací záležitosti aktivně komunikovat a podílí se tak na předcházení vzniku konfliktních situací. Pravděpodobnost nastoupení by tedy měla být stanovena spíše na úrovni stupně D.

Reakce: Hodnocení vyplývá ze zkušeností s územně-plánovacími procesy ve městě Brně. Důvodem pro hodnocení závažnosti na této úrovni jsou zkušenosti s výsledkem poslední aktualizace územního plánu města Brna, která byla zrušena, ale i stav posledních změn územního plánu města Brna č. 41 a 42, jejichž záměr byl zastupitelstvem města schválen 10. 2. 2015, je takový, že dosud nebylo zahájeno zpracování návrhu těchto změn. Termín zahájení realizace varianty B ve studii proveditelnosti uvažovaných časových horizontech je dán předpokladem přiměřeně rychlého projednání změny územního plánu města Brna. Pravděpodobnost, že tomu tak nebude, je s ohledem na výše uvedené realisticky na úrovni E.

g. Riziko 3.1b - Nedodržení zákonných postupů při přijímání změn. Politizace věcných a odborných otázek. (Přijetí jiné než očekávané změny).

Připomínka: Bod 3.1.b – Pravděpodobnost přijetí jiné než očekávané změny územně-plánovací dokumentace je pro obě varianty stejná, neboť pořizovatel územního plánu (OUPR MMB jako úřad územního plánování) nemůže předložit samosprávným orgánům ke schválení jiné řešení než to, které odsouhlasí nebo na kterém se dohodne s dotčenými orgány státní správy, v tomto případě především s Ministerstvem dopravy ČR. To je zákonem aprobovaný mechanismus, který je významnou pojistkou proti „neočekávaným“ změnám územně-plánovací dokumentace. Míra

pravděpodobnosti nastoupení tohoto rizika by měla být v obou variantách stejná, tedy např. na úrovni C.

Reakce: Do zpracování územního plánu vstupuje celá řada územně-analytických podkladů a při jeho zpracování se uplatňuje celá řada protichůdných zájmů. Varianta B představuje zcela nové řešení, které dosud nebylo na úrovni územního plánu koordinováno s jinými záměry, a jak dokládá vyhodnocení územních střetů, je řešení této varianty v kolizi se stávajícími i navrhovanými plochami, které nauvažují s realizací ŽUB ve variantě B. Jelikož každý územní plán města velikosti Brna ve výsledku představuje kompromis, lze i zde pravděpodobně očekávat potenciálně odlišné vytvoření podmínek v územním plánu, než tato varianta představuje. Například rušení, či změny poloh navrhovaných zastávek, změny výškového řešení a křížení s ostatní infrastrukturou, apod. Velkou neznámou je v tomto konkrétní řešení lokality hlavního nádraží. Pravděpodobnost vzniku tohoto rizika je proto velmi vysoká.

h. Riziko 3.1c - Nedodržení zákonných postupů při přijímání změn. Politizace věcných a odborných otázek. (Nepřijetí očekávané změny).

Připomínka: Bod 3.1.c – riziko nepřijetí nového územního plánu města, který nahradí stávající platný územní plán, je jistě rizikem vážným, ale nikoli však fatálním. Stavební legislativa i v těchto případech dává jisté možnosti k povolení výstavby dopravní infrastruktury, což zvláště v tomto případě, kdy úkol realizovat investici bude učiněn z úrovně Vlády ČR, může být východiskem z jistě nelehké situace. Závažnost rizika u variant B by tedy neměla být v tomto případě absolutní (tj. na úrovni V), ale spíše vyšší či střední (tj. na úrovni III-IV).

Reakce: Pokud nebude zpracován a schválen územní plán města Brna s řešením ŽUB ve variantě B, nelze tuto variantu realizovat. Není nám známo, která legislativa umožňuje realizovat variantu B za platnosti stávajícího územního plánu, ani podobné příklady, kdy došlo k realizaci podobného projektu, který byl v podobném rozporu se stávajícím územním plánem.

i. Riziko 3.2.a - Nezajištění potřebných podkladů pro vydání rozhodnutí. Nedodržení zákonných postupů při vydání rozhodnutí. (Pozdější získání rozhodnutí)

Připomínka: Bod 3.2.a – pravděpodobnost obstrukčního zdržování vydání příslušných povolení ke stavbě (a tedy i pozdějšího získání povolení oproti plánu) je dle dosavadních zkušeností vyšší u varianty A, než u varianty B (kde zatím žádná z občanských iniciativ nedeklarovala, že by chtěla i proti rozhodnutí vzešlého ze závěrů SP ŽUB vystupovat tímto způsobem). Navržené hodnocení tedy není věrohodné – pravděpodobnost nastoupení rizika pozdějšího získání povolení (oproti časového harmonogramu, se kterým počítá studie proveditelnosti) je vyšší u varianty A, než u varianty B.

Reakce: Varianta B dosud nebyla s veřejností, ani samosprávami projednávána. Není zřejmé, odkud plyne deklarace občanských iniciativ, když studie proveditelnosti ještě nebyla dokončena a návrhy jednotlivých variant tak nemohly být projednány. Varianta B představuje tak zásadní změnu v území, že lze velmi pravděpodobně očekávat střet tohoto záměru s jinými zájmy. Pravděpodobnost lze proto očekávat velmi vysokou.

j. Riziko 3.2.b - Nezajištění potřebných podkladů pro vydání rozhodnutí. Nedodržení zákonných postupů při vydání rozhodnutí. (Napadání rozhodnutí veřejností)

Připomínka: 3.2.b – Ani v tomto kritériu nelze tvrdit, že obě varianty budou napadány veřejností se stejnou pravděpodobností. Na základě referend, průzkumů veřejného mínění ad. šetření je dobře známo, jakou polohu (projektovou variantu) preferují občané (široká veřejnost). Co se týče varianty A, dlouhodobě se v Brně profilují spolky a platformy i obyvatelé přímo dotčení stavbou, kteří deklarují, že tuto variantu odmítají a je velmi pravděpodobné, že se její realizaci budou snažit ze všech sil zabránit. Oproti tomu zde ale nejsou takové spolky, které by hlásaly, že jejich snahou je znemožnit variantu B, i pokud tato bude vybrána k realizaci na základě studie proveditelnosti. Nelze zaměňovat názor na polohu hlavního nádraží s aktivním odporem proti realizaci jedné z variant. Riziko napadání varianty B je tedy objektivně nižší, než u varianty A.

Reakce: Odvolání proti správním rozhodnutím jsou v dotčené oblasti zcela běžná i u daleko jednodušších staveb. Odvolávání proti správním rozhodnutím lze zcela jistě očekávat u jakéhokoliv řešení ŽUB. Uvedená tvrzení k referendu a veřejnému mínění by bylo vhodné doplnit konkrétními informacemi. Referenda, která proběhla k poloze hlavního nádraží, se týkala souhlasu s modernizací hlavního nádraží ve stávající poloze podél ulice Nádražní a nikoliv se souhlasem s konkrétní variantou řešení ŽUB.

k. Riziko 6.3 - Nedostatek finančních prostředků na zajištění služby veřejné dopravy, či nedostatečná společenská a politická podpora veřejné dopravy (Náklady na provoz MHD a přepravní výkony osobní dopravy)

Připomínka: Bod 6.3 – závažnost tohoto rizika pro variantu A je vzhledem k výše uvedenému výrazně vyšší než na úrovni III, protože kapacitní problémy MHD např. v okolí terminálu Olomoucká mohou způsobit nefunkčnost projektu jako takového. Riziko by tedy mělo být hodnoceno stupněm IV-V, neboť je velmi vážné.

Reakce: Nedosažení odpovídajících intervalů, zejména ve špičkách povede k přetížení spojů a hledání alternativních možností nabídky, jak se dopravit do cíle své cesty. Pokud město Brno nezajistí dostatečné intervaly spojů, bude to představovat tyto dopady. Nepředpokládá se stav, kdy by mělo docházet k omezování nabídky spojů MHD pod stávající úroveň. V tomto případě by byl dopad na přepravní vztahy daleko závažnější a celoplošný. Z tohoto důvodu je hodnocena závažnost na úrovni III.

l. Riziko 8.5 - Nově vzniklé požadavky na památkovou ochranu objektů v lokalitě stavby

Připomínka: Bod 8.5 - u varianty B je vyšší riziko nepředvídaných změn v oblasti památkové ochrany. Aktuálně probíhá na MKČR řízení o z památnosti některých objektů, které je do doby dokončení SP ŽUB přerušeno. Zdejší orgány na úseku památkové péče však evidentně jen velmi málo berou ohled na potřeby rozvoje města a veřejné infrastruktury. Dogmatická přístupy v památkové ochraně mohou více zproblematizovat realizaci varianty B.

Reakce: Riziko dodatečné památkové ochrany se vztahuje na všechny historické objekty, i mimo drážní, které se nachází v řešeném území. Proto je hodnocení totožné pro všechny varianty. Souhlasíme, že na potřeby rozvoje města a veřejné infrastruktury jsou mnohdy jen velmi málo brány ohledy, a to nejen ze strany orgánů na úseku památkové péče, ale i z jiných stran.

m. Riziko 9.1 - Nedostatečné zohlednění názoru veřejnosti při rozhodování o řešení projektu. Nedostatečná otevřenost v procesu výběru výsledného řešení projektu.

Připomínka: Bod 9.1 - Jak bylo argumentováno výše, míra pravděpodobnosti nastoupení rizika je v tomto případě variantně citlivá a nelze ji odbýt paušálním tvrzením, že všechny varianty mají své zastánce a odpůrce.

Reakce: Míra pravděpodobnosti je stanovena dle zkušeností s přípravou projektu ŽUB, ale i jiných záměrů na území města Brna. Hodnocení proto odpovídá zjištěným poznatkům.

n. Riziko 9.2 - Nepochopení významu projektu a jeho pozitivních i negativních dopadů.

Připomínka: Bod 9.2 – Také v tomto případě se pravděpodobnost nastoupení rizika u jednotlivých variant liší a je nutné situaci přesněji popsat. Jedna věc je, zda bude politická reprezentace (tato i budoucí) podporovat vybranou variantu. Zde lze v zásadě očekávat, že ano, zvláště pokud politická reprezentace města dostane příležitost se na výběru výsledné varianty přímo podílet. Na druhé straně je ale zřejmé, jak bylo výše uvedeno, že jednotlivé varianty se pro město liší z pohledu investičních i provozních nákladů a po stránce náročnosti celého procesu. Časem, až bude zřejmé, kolik bude muset město skutečně investovat do doprovodné infrastruktury a jejího provozu, může dojít (zejména ve variantě A) ke změně postojů a investice na straně města se nepodaří z různých důvodů realizovat v požadovaném čase či vůbec. Míru pravděpodobnosti nastoupení rizika je tedy třeba upravit zvlášť pro jednotlivé varianty.

Reakce: Názory politických reprezentací se s každým volebním obdobím mění. Riziko, že vybrané řešení bude napadáno volenými politickými orgány je vysoké bez ohledu na variantu řešení ŽUB. K vybranému řešení musí politické reprezentace přijmout garance plnění nezbytných činností ve své gesci vedoucí k úspěšné realizaci projektu a stejně tak musí garantovat vynaložení odpovídajících finančních prostředků na zjištění realizace a následného provozu projektu. Pokud v následném období politická reprezentace odmítne dále pracovat na projektu, nebo do něj vkládat finanční prostředky, bude to znamenat velké negativní dopady na úspěšnost projektu, jak je správně vyhodnoceno závažností IV.

o. Riziko 10.1 - Extrémní povodně

Připomínka: Bod 10 - Riziko extrémní povodně není v obou variantách stejné, ve var. A se okolí nádraží nachází v záplavové zóně, kdyžto ve var. B zůstává ze strany od centra města bez obtíží přístupné. Je tedy třeba závažnost rizika rozlišit dle variant.

Reakce: Riziko vyplývá z výsledků posouzení dopadů klimatické změny a důsledků nastalých extrémních klimatických jevů na funkčnost projektu. Dopad extrémní povodně je podobný pro obě varianty.

3. Celkové vyhodnocení rizik projektu

V textové zprávě dílu B6 budou podrobněji popsána a vyhodnocena nejvíce závažná rizika projektu. Důraz bude kladen nejen na samotné vyhodnocení, ale i na návrh opatření na jejich zmírnění nebo eliminaci. Při vyhodnocení celkových výsledků studie proveditelnosti hodnotiteli a následném výběru výsledného řešení ŽUB a návrhu dalšího postupu projektové přípravy bude nutné, aby příslušní správci rizika učinili vyjádření a garanci postupů vedoucích k eliminaci, či předejití vzniku rizik. V tomto ohledu bude nutno pracovat s riziky projektu i po dokončení zpracování studie proveditelnosti.