

Přehled připomínek k 10. dílčímu plnění Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno - Část A						
Číslo připomínky	Institute	Připomínkováná část dokumentace	Zpracovatel/ka reakce	Text připomínky	Vypořádání	Popis zapracování
16	JASPERS	A	Dorazil	<p>Zaznamenali jsme a oceňujeme ohromné odborné úsilí, které bylo věnováno do rozvoje různých technických částí studie, které mají v mnoha aspektech velmi vysokou úroveň.</p> <p>Naše poznámky se zaměřují na zbývající mezery a zřejmé chyby, které je podle našeho názoru potřeba řešit s cílem předložit zcela přesvědčivý, ucelený, vyčerpávající a snadno srozumitelný studijní materiál, který je nezbytný u projektu takové technické a politické složitosti.</p> <p>A. Souhrnná zpráva (zpráva A, nová) – strany 2–4 Problémy se zejména týkají problematiky celkové prezentace, klíčové chybějící souhrnné analýzy, definice cílů, prezentace a odůvodnění provozního modelu uzlu Brno a přístupu ke komparativnímu posouzení.</p>	Připomínka akceptována.	Část A bude lépe strukturována a obsahově lépe naplněna větším množstvím grafických prvků náhradou za poměrně složité texty. Doplněny budou další analýzy a důležité informace o projektu.
21	JASPERS	A	Dorazil	<p>Zpráva A - Souhrnná analýza 2. Analytické výchozí body (kapitola 2.1)</p> <p>V této kapitole doporučujeme posílit informace o přepravní poptávce a nabídce v Brně a jeho okolí, které představují základní důvody investice: musí přinejmenším obsahovat:</p> <p>a) shrnutí historických, aktuálních a budoucích výchozích (BAU) očekávaných provozních objemů za každý druh přepravy a podíl druhu přepravy (celkem, nákladní, dálková, regionální a hlavní regionální radiální O–D pohyby),</p> <p>b) grafická prezentace hlavních radiálních O–D pohybů za každý druh přepravy na vysoké úrovni,</p> <p>c) informace o současném a očekávaném budoucím vývoji zácp v silniční přepravě ve městě.</p> <p>d) základní principy nabídky současné a budoucí žádoucí dálkové a regionální železniční/PT přepravy (intervaly v koridorech, integrace, systém cyklu apod.), porovnání s předpovídanými objemy přepravy.</p> <p>Údaje, pokud jsou k dispozici, musí být převzaty z modelu přepravy.</p>	Připomínka akceptována.	Požadované analytické informace budou do textu části A doplněny. Jednotlivé kapitoly budou vhodně uspořádány, aby čtenář lépe pochopil kontext projektu a základní východiska.
22	JASPERS	A	Dorazil	<p>Zpráva A - Souhrnná analýza 3. Základní problémy/potenciály (kapitola 2.3) a) Rozdělení do skupin aktérů je zřejmé, avšak musí začít primárními socioekonomickými skupinami cestujících a dotčenou společností. b) Texty o cestujících a společnosti (2.3.4, 2.3.5) v současné době berou v úvahu pohled provozovatelů služeb na poskytování služeb a průzkumy veřejného mínění ve společnosti. U uvedených pohledů chybí analytická fakta.V rámci cestujících a dotčené společnosti musí být základní problémy a potenciály související s provozem a infrastrukturou shrnuty na základě analytických dat, tj. zejména:• problémy historického a očekávaného budoucího vývoje provozu a podíl druhu přepravy a související silniční externality (emise, silniční nehody apod.)</p> <ul style="list-style-type: none">• aktuální konkurenceschopnost regionální přepravy u jízdní doby od dveří ke dveřím (vozidlo/veřejná přeprava)• současné a budoucí (bez projektu) bezpečnostní problémy, problémy sociální přístupnosti, problémy prostředí/klimatu související s železniční infrastrukturou a provozem• negativní dopad případu bez realizace projektu (z důvodu fragmentace) na budoucí městský rozvoj dotyčné oblasti• kapacitní problémy vzhledem k současné poptávce• potenciál ke zkrácení přepravní doby od dveří ke dveřím (a změně druhu přepravy) vylepšením kvality a kapacity železničního uzlu (včetně dálkové přepravy)• potenciál pro nové osobní železniční zastávky <p>c) Popsána musí být také základní problematika pro nákladní přepravu</p>	Připomínka akceptována.	Analýza problémů a požadavků na řešení projektu bude upravena dle doporučení JASPERS. Primární zájem bude orientován na společnost - cestující a obyvatele jako cílové skupiny projektu.
23	JASPERS	A	Dorazil	<p>Zpráva A - Souhrnná analýza 4 Cíle (kapitola 3) Doporučujeme jasně rozlišit (ve smyslu EU 207/2015 a dřívějších komentářů JASPERS) mezi:a. socioekonomickými cíli (např. zkrácení doby přepravy od dveří ke dveřím, zlepšení cestovního komfortu a spolehlivosti, změna v podílu druhu přepravy – vedoucí k redukci silničních externalit –, vylepšení bezpečnosti, minimalizování různých vlivů na životní prostředí, vylepšení sociální přístupnosti, efektivita nákladní přepravy, snížení provozních nákladů/nákladů na údržbu infrastruktury, dát možnost městskému rozvoji jižně od současné stanice apod.)</p> <p>a</p> <p>b. „provozními“ cíli, které pomáhají splnit socioekonomické cíle (např. zvýšení kvality infrastruktury ke zkrácení doby železniční přepravy, spolehlivosti a zvýšení železniční kapacity ke zlepšení provozní spolehlivosti a dosažení důvodu k nárůstu frekvence obsluhy, zajištění interoperability a přístupnosti infrastruktury implementováním norem apod.)</p> <p>Socioekonomické cíle jsou hlavními nárazovými cíli, které je nutné pokud možno vyhodnotit v ekonomické analýze a jsou nejrelevantnější při posuzování výkonnosti projektu (i když nejsou některé z nich kvantifikované). Jejich relevance musí být zřejmá z předchozí analýzy zásad, problémů a možností.Provozní cíle by měly mít vždy vazby na socioekonomické cíle – samy o sobě se stanou seberealizačními cíli sektorových aktérů, aniž by byly socioekonomické cíle/přínosy, které za nimi stojí, jasně definované.</p>	Připomínka akceptována.	Cíle projektu budou revidovány a lépe uspořádány. Primární zájem bude zaměřen na cestující a na obyvatele. Cíle budou lépe provázány s úvodními analýzami problémů a požadavků na řešení projektu.
24	JASPERS	A	Dorazil	<p>Zpráva A - Souhrnná analýza 5. Technické návrhy (kapitoly 4/5)a) Budoucí provozní model a související základní požadavky na kapacitu musí být shrnuty a odůvodněny před rozvojem technických možností:</p> <ul style="list-style-type: none">• nejdříve ve shrnutí popište základní budoucí změny provozního konceptu vlakových služeb (nárůst frekvencí nebo mixu dálkových a regionálních vlaků v budoucnu, systém cyklu, nové zastávky, jiná integrace, plány ke zvýšení kvality) pro možnost nerealizace projektu (omezení kapacity) a realizace projektu (zajištění veškeré kapacity).• Shrňte budoucí potřebu oken pro nákladní přepravu a kapacity pro manipulaci s nákladem na základě předpovědi poptávky po nákladní přepravě (viz bod 16) a strategii alokace cesty.• Zdůvodněte provozní modely osobní a nákladní přepravy vzhledem k předpovídanému objemu cestujících a využití vlaků a objemu nákladu.• Výsledky posouzení celkové železniční kapacity musí být následně shrnuty v souvislosti s výše uvedeným, musí být vysvětleno, jak/kde bude omezena kapacita při scénáři nerealizace a jaká je potřeba další a odůvodněné kapacity při scénáři kompletní realizace.• Toto je nezbytný základ odůvodnění pro rozsah projektové infrastruktury a není možné pouze odkazovat na kapitolu B2.b) Uveďte, jak byly výsledky hodnocení klimatu a prostředí začleněny do návrhu možností projektu a ocenění (např. riziko zaplavení Q500, riziko bouří kolem brněnského letiště, opatření proti hluku). <p>c) Uveďte všechny pravděpodobné potřeby/požadavky na výjimky z technických norem TSI/TEN-T z důvodu problematiky proveditelnosti v městském prostředí (např. zakřivení, rychlost) nebo funkční požadavky nákladní dopravy (např. očekávají se druhy vlaků, které by mohly prospívat z delší maximální délky vlaku?).</p>	Připomínka akceptována.	Požadovaná odůvodnění budou do popisu návrhu variant řešení projektu doplněna.

25	JASPERS	A	Dorazil	<p>Zpráva A - Souhrnná analýza 6. Posouzení (kapitola 6)a) Chybí poznámky k porovnání jednotlivých možností. Na konec každé podkapitoly by bylo vhodné umístit krátké tabulkové nebo textové shrnutí výstupu a na konec kapitoly umístit kompletní srovnávací tabulku.b) Musí být vylepšena prezentace dopadů možností na přepravu (aktuálně velice podrobné, ale omezené) a musí obsahovat:• Celková a celková % změna vnímaných (generalizovaných) časových úspor v hodinách průjezdu u každé možnosti a rozdělení do O-D matice vysoké úrovně u každé možnosti (např. 6*6 včetně dálkové externí zóny a 5 regionálních zón – město Brno + 4 regionální kvadranty)• Celkový dopad na podíl druhu přepravy u každé možnosti (osobokm) a rozdělení do O-D matice vysoké úrovně u každé možnosti (počet jízd). c) Výstupy ekonomické analýzy/analýzy rizika (6.23-6.25):</p> <ul style="list-style-type: none">• Posouzení konceptu rádia B „500“ a nových železničních stanic/zastávek v projektu musí být shrnuto právě zde a pro každou možnost musí být uvedeny závěry. Zdůrazněny musí být pochybnosti o smyslu nových stanic v každé možnosti na základě této ekonomické analýzy.• Analýza citlivosti pro ekonomickou analýzu musí zahrnovat poptávku, která je klíčovou citlivostí.• Analýza kvalitativního rizika (6.25), viz poznámka 12 k ekonomické analýze v části C.• Obecně viz poznámky o ekonomické analýze – část 3 našich poznámek.	Připomínka akceptována.	Vyhodnocení jednotlivých variant bude provedeno přehlednější a výstižnější formou.
26	JASPERS	A	Dorazil	<p>Zpráva A - Souhrnná analýza 7. Závěry – kapitola 7 a) Vyhodnocení dosažení cílů musí být provedeno podle revidované struktury cílů (viz bod 4), přičemž socioekonomické cíle jsou primární.</p> <p>b) Míra splnění socioekonomických cílů musí být posouzena na určité stupnici a nikoliv pouze formou ano/ne. Částečné výstupy ekonomické analýzy je možné doplnit do kvantifikace. Doporučujeme použít přístup UK DETR, který odpovídá těmto principům (typická struktura je sem přiložena jako příloha k tomuto dokumentu).</p>	Připomínka akceptována.	Hodnocení plnění cílů bude revidováno a lépe popsáno.
68	JMK - OD	A	Dorazil	21. Textové části SP jsou rozsáhlé a špatně přehledné. Různé tabulky, schémata, podkladové studie by bylo vhodné zařadit do samostatných příloh. V textech se často odkazuje na přílohy, ovšem neadresně. Vzhledem k rozsáhlosti textu i počtu příloh je žádoucí, aby odkazy do příloh byly vždy konkrétní. V každém textu by měl seznam obrázků a tabulek.	Připomínka akceptována.	Struktura studie proveditelnosti bude upravena. Zejména část A bude zpracována v přehlednější podobě. Textové části budou zpřehledněny, seznamy obrázků a tabulek budou doplněny. Odkazy budou adresné.
69	JMK - OD	A	Dorazil	22. K připomínkám byla použita dokumentace předaná prostřednictvím internetové úschovny dne 17.05. 2017, s výjimkou přílohy B-01-01, na jejíž aktualizaci bylo přílohou žádosti o vyjádření ze dne 30.05. 2017 upozorněno. V případě, že došlo k aktualizaci i jiných příloh v době mezi předáním úschovnou a předáním na DVD - vzhledem k rozsahu DP (7 GB) a časovému prostoru k vyjádření (18 dní) - KrÚ JMK OD tuto aktualizaci nebyl schopen zohlednit.	Bereme na vědomí.	K aktualizaci jiných příloh buď nedošlo nebo byla zcela nepodstatná (opravy gramatických chyb atd...)
78	KAM	A	Dorazil	Díl A – Souhrnné vyhodnocení projektu- s. 27 – Prostorové jednotky u obrázků č. 10 a 11 se nenazývají „územní části“, ale „základní sídelní jednotky“ či „urbanistické obvody“. Doporučujeme opravit.	Připomínka akceptována.	Bude v textu opraveno.
79	KAM	A	Dorazil	Díl A – Souhrnné vyhodnocení projektu– s. 172 – V sekci „Vytvoření podmínek pro rozvoj území města Brna jižně od stávajícího hlavního nádraží včetně rozvojové zóny Heršpická“ je uvedeno, že „Největší shoda v potenciálu a možnosti využití území je umožněna ve variantě A. O něco menší shodu nabízí varianta B, nicméně i v tomto případě je míra využití potenciálu opět významná, avšak značně ovlivněná omezenou územní prostupností ponechaného tělesa dráhy.“ Na s. 174 v „Tab. č. 44 Tabulka vyhodnocení plnění cílů projektu“ je však pro obě varianty v tomto cíli uvedeno „ano“, a to i přesto, že v textovém popisu varianty B splňuje daný cíl méně. Doporučujeme zvážit odlišné vyhodnocení tohoto cíle v tabulce pro obě varianty (ano – většinou), nebo mírnit rozdíl mezi variantami v textovém vyjádření.	Připomínka akceptována.	Bude uvedeno do souladu.
80	KAM	A	Dorazil	Díl A – Souhrnné vyhodnocení projektu- s. 179 – V podkapitole 7.3 Hodnocení ekonomické efektivity je ve vztahu k Tab. č. 47 uvedeno, že „Kladné hodnoty znamenají lepší dosahované parametry pro variantu B vůči variantě A, záporné pak lepší dosahované hodnoty pro variantu A vůči variantě B.“ Kladná hodnota investičních nákladů pak znamená, že náklady jsou vyšší pro variantu B? Toto by nekorespondovalo s tvrzením, že kladná hodnota znamená lepší parametr. Domníváme se, že větší náklady nelze označit za „lepší“. Doporučujeme lépe vysvětlit význam hodnot v Tab. č. 47.	Připomínka akceptována.	Hodnocení VRT bude zpracováno v nové podobě a uvedené nejasnosti budou opraveny.
81	KAM	A	Dorazil	Díl A – Souhrnné vyhodnocení projektu– Jak by v hodnocení dopadla varianta A doplněná severojižním diametrem? Doporučujeme alespoň zařadit zmínku o tom, proč diametr nebyl do hodnocení zařazen.	Vysvětleno.	Hodnocení nákladů a přínosů SJKD by představovalo velmi náročný úkol rozsahem rovnajícím se prakticky zpracování SP ŽUB. Lze očekávat dopady do všech hodnocených odborných oblastí v SP ŽUB a nelze proto ani odhadnout míru dopadů realizace SJKD bez podrobně zpracované dokumentace. Do kapitol popisujících rozvoj infrastruktury v řešeném území v dílu B3 bude doplněn komentář k projektu SJKD.
89	KAM	B5, A	Růžičková, Dorazil	Díl B5 – Hodnocení územních a environmentálních dopadů variant řešení- Ve variantě B se předpokládá napojení na VRT systémem podzemních tunelů. Komplikovaný systém tunelů bude veden pod historickým jádrem města. Mezi hrozby SWOT analýzy varianty Petrov je zařazen možný negativní vliv tunelů na statiku některých staveb a technická obtížnost daného řešení. Je v této souvislosti vyhotoven geologický a statický průzkum? Pakliže ne, domníváme se, že tato hrozba zásadním způsobem zvyšuje míru rizika realizovatelnosti napojení VRT ze severozápadního směru a mohla by být v textu více rozvedena.	Připomínka akceptována.	Uvedená hrozba je v geologii města Brna velmi vysoká, reálná a i laickému čtenáři Studie zcela evidentní. V souladu se zpracovávaným stupněm dokumentace byl IGP nahrazen využitím dostupných IG rešerší, archivních vrtů a odborným zhodnocením již provedených realizací hlubinných děl. Nicméně bude více zdůrazněno v celkovém shrnutí - část A. Bude doplněno rovněž do části B.5.1.
104	MD	A	Dorazil	Část A- Požadujeme doplnit informaci, že vláda svým usnesením č. 389 ze dne 22. 5. 2017 schválila Program rozvoje rychlých železničních spojení, jako výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení a uložila zahájit procesy v přípravě novostaveb vysokorychlostních železničních tratí v rámci systému Rychlých spojení.	Připomínka akceptována.	Informace bude do textu doplněna.
105	MD	A	Dorazil	Část A - Díl A Souhrnné vyhodnocení" není přehledné, neposkytuje vypovídající porovnání variant, tzn. doporučení varianty, klady/zápory atd. Není akceptovatelné pouze konstatování, že se varianty musí vyhodnotit. Jakou metodou, kým a kdy už uvedeno není.	Připomínka akceptována.	Část A bude nově uspořádána a významně zestručněna. Závěry studie a její doporučení budou doplněny o konkrétnější informace.
106	MD	A	Dorazil	Čáat A - Část obsahuje velmi málo grafických prvků (zejména mapy a schémata jednotlivých variant).	Částečně akceptováno	Část A bude na grafické zdroje jinde ve Studii odkazovat. Některá schemata budou doplněna přímo do této části.
107	MD	A	Dorazil	Čáat A - Problematika ŽUB je značně obsáhlá, složitá a řeší se už několik desítek let, během kterých byly probírány různé varianty a jejich modifikace. Předložená SP logicky neřeší celý komplex dříve předložených variant. Přesto, že rozsah zpracovaných variant v této SP je omezen na určitý výběr, bylo by vhodné zjednodušeně popsat dosavadní vývoj a vysvětlit důvody sledování popsanych variant.	Připomínka akceptována.	Ves studii obsaženo určitou formou je. Bude případně lépe popsáno.
108	MD	A	Dorazil	Část A- V celé části se vyskytují duplicitní a nadbytečné texty, které tuto část znepřehledňují.	Připomínka akceptována.	Část A bude nově uspořádána a významně zestručněna. Stejně tak bude snaha i ostatních podobných dílů B o jejich zpřehlednění a zestručnění.
109	MD	A	Dorazil	Část A - Doporučujeme vyněti/oddělení kapitol 5, 6, 7 z dokumentu části A a vytvoření dokumentu formy manažerského shrnutí společně s výtahem a závěry celé studie.	Připomínka akceptována.	Manažerské shrnutí bude nově vytvořeno jako další část studie proveditelnosti.
111	MD	A	Šída	Část A - str. 148: Relace Rousínov - Zelný trh: není zřejmé, z jakého důvodu dochází ke změně doby napojení počáteční (resp. cílové) dopravní zóny na modelovou síť, když projektové varianty přímo neovlivňují (technicky) lokalitu Rousínova.	Vysvětleno.	Ve variantách s projektem je na rozdíl od varianty Bez projektu uvažován vyšší rozsah obsluhy stanice Rousínov železniční dopravou (linka S7), a z tohoto důvodu se předpokládá vyšší počet cest mezi zónou Rousínov a vlakovou stanicí Rousínov, která v porovnání s autobusovými zastávkami leží ve větší vzdálenosti. Vzhledem k tomu, že všechny složky vnímané cestovní doby vyjadřují průměrnou hodnotu za všechna relevantní spojení v průběhu celého dne, je proto výsledná hodnota doby napojení zóny na modelovou síť ovlivněna vyšším zastoupením těchto delších přesunů z/na vlakovou stanici Rousínov.
112	MD	A	Dorazil	Část A - Z kapitoly 6.19. zcela nevyplývá, že stav v Územním plánu města Brna není v souladu s nadřazenou územně-plánovací dokumentací (Zásadami územního rozvoje). Požadujeme doplnit.	Připomínka akceptována.	Informace bude do textu doplněna.
113	MD	A	Dorazil, Funk	Část A - str. 179, tab. č. 46 - a. název sloupce (B1f) by měl být upraven na B1f(500), aby bylo zřejmé, kterou konkrétní variantu daný sloupec vyjadřuje. b. Není zřejmé, z jakého důvodu variantu B1f(500) oproti variantě B1f generuje o 1,3 mld. nižší (ostatní) přínosy, nutno vysvětlit.	Připomínka akceptována.	Název sloupce bude opraven. Výpočet ostatních přínosů této varianty bude zkontrolován a případně opraven.

172	MMB - OD	A	Dorazil	Díl A – SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ PROJEKTU - 4.3.3. Zapojení tratí – doporučujeme doplnit schéma porovnávaných variant a podvariant pro jednodušší orientaci	Připomínka neakceptována.	Tato schemata jsou předmětem grafické části Studie a je na ně odkazováno. V části A bude možné lépe popsat řešení variant.
173	MMB - OD	A	Dorazil	Díl A – SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ PROJEKTU - 4.3.5. Vysokorychlostní tratě – doporučujeme doplnit informaci o tom, že vedení vysokorychlostních tratí se do vlastního vyhodnocení nepromítly	Připomínka akceptována.	Informace bude doplněna.
174	MMB - OD	A	Dorazil	Díl A – SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ PROJEKTU - 5.3 Varianty řešení - doporučujeme doplnit schéma porovnávaných variant a podvariant pro jednodušší orientaci	Připomínka neakceptována.	Tato schemata jsou předmětem grafické části Studie a je na ně odkazováno.V části A bude možné lépe popsat řešení variant.
175	MMB - OD	A	Dorazil	Díl A – SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ PROJEKTU - 7.5 Závěry a doporučení - pro jednodušší srovnání doporučujeme uvést dosažené stupně projektové přípravy, vztah k územně-plánovacím dokumentacím a různé stupně projednání a posouzení do přehledné tabulky	Připomínka akceptována.	Bude doplněno.
176	MMB - OD	A	Dorazil	Díl A – SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ PROJEKTU- 7.5 Závěry a doporučení - doporučujeme také doplnit popis týmu hodnotitelů, názvy institucí a organizací, které se na hodnocení budou podílet	Připomínka akceptována.	Bude doplněno do závěrů a doporučení.
212	SFDI	A, B1		Prosíme o posouzení, zda by nebylo vhodné pro hodnocení vyjmout nutné náklady na případný „předobjekt“ u variant „B“. Zapracování „předobjektu“ do dokumentace v této fázi považujeme jen za technický průkaz této možnosti. Teprve schválená SP VRT potvrdí způsob a stopu zapojení VRT do uzlu Brno.	Připomínka akceptována.	Dle vyjádření SFDI a JASEPRS veškerá stavební připravenost pro VRT nebude vstupovat do ekonomického hodnocení a do CBA. Konkrétně bude projednáno na konferenčním projednání připomínek.

Přehled připomínek k 10. dílčímu plnění Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno - Díl B1						
Číslo připomínky	Institute	Připomínkováná část dokumentace	Zpracovatel/ka reakce	Text připomínky	Vypořádání	Popis zapracování
1	BKOM	B1	Dorazil	K oddílu B1 ke kapitole B. 1. 2. 18 Kapacitní posouzení rozhodujících křížovek upozorňujeme, že reálné řízení provozu SSZ řeší skutečně vyklizovací časy (bezpečnostní doby) všech účastníků provozu. Pro dané posouzení je sděleno, že byl navržen optimální signální plány a výpočet mezeitřás přesností odpovídá stupni studie (str. 4). To může vést k značně rozdílným výsledkům posouzení SSZ.	Připomínka neakceptována	Upozornění bereme na vědomí, detailní posouzení bude předmětem dalších projekčních stupňů. Bude ponecháno dle původního návrhu
14	DPMB	obecně	Dorazil	KAPACITA INFRASTRUKTURY MHD Doporučujeme zvážit přijatelnost těchto výsledků a závěrů z hlediska metodiky navrhování infrastruktury (zahrnutí nezbytné rezervy apod.).	Připomínka neakceptována	Promítnutí výsledků do návrhu infrastruktury je pro zpracováváný stupeň dokumentace postačující. Bude proto ponecháno dle původního návrhu.
15	DPMB	obecně	Dorazil	KAPACITA INFRASTRUKTURY MHD Doporučujeme doplnit popis systému MHD o hodnocení zatížení vybraných traťových úseků.	Připomínka neakceptována	Požadované zpracování je nad rámec zpracování studie proveditelnosti.
20	JASPERS	B1/B2	Michl	F. Provozní model a technický návrh (zprávy B1/B2, revidované, nové prvky) – strany 12–20 Problémy se zejména týkají dříve identifikovaných a nových problémů technického konceptu (ve vztahu k analýze provedené ve studii, kupříkladu problému potřeby určitých nových železničních stanic nebo linky 37 a alternativní posouzení pro HS řešení u možnosti B500). Značná pozornost je věnována provedené simulaci provozu a problémům/pochybnostem o simulaci.	Připomínka akceptována	Bude šířeji popsána metodika, potlačený včasné varianty, přepracováno vyhodnocení B1d a B1f, doplněno shrnutí, doplněny grafy včas o podrobnější náhled obvodu osobního nádraží. Výsledky dalšího projednání simulací budou zapracovány do textů dílu B2.
50	JMK - OD	B1	Dorazil	B-01 Technické řešení: 1. V prostoru hlavního nádraží SP respektuje záměr SJKD, což výslovně uvádí. Var. BP, B1f a B1b (tj. řešení se zachováním Komárovské spojky) vykazují v Komárově střet s výhledovou trasou SJKD, což naopak SP v textu zcela ignoruje a ve výkresech technicky neřeší.	Připomínka neakceptována	SJKD nemá být v souladu se Zadávacími podmínkami Studie nijak zohledňován. V textu technického řešení bude nicméně na tuto skutečnost upozorněno.
51	JMK - OD	B1	Šenkýřová	2. Nelze v majetkoprávních konfliktech uvádět, že varianty A, Aa, Ab i Ac mohou být posuzovány vzhledem k majetkoprávním konfliktům společně. Var. Aa, Ac se dotýkají jiné oblasti "jatek" než var. A, Ab.	Připomínka akceptována	Varianty Aa, Ac budou posouzeny samostatně, varianty A, Ab budou rovněž posouzeny samostatně
52	JMK - OD	B1	Rotschein	3. V postupech výstavby je třeba odlišit jednotlivé varianty B.	Připomínka akceptována	Na odlišnosti stavebních postupů jednotlivých podvariant bude v textu upozorněno.
60	JMK - OD	B1, B6	Zbořil	13. Technický popis variant A uvádí (B1 5.4.2.1., 5.4.4.1), že Varianta Aa resp. Ac se od varianty A resp. Ab liší pouze způsobem zaústění trati od Chrlc. V IN je var. Aa dražší o 1,9 mld. než A, zatímco var. Ac je dražší o 2,1 mld. než Ab, ačkoliv věcně je rozdíl shodný. Vzhledem k faktické nezávislosti řešení u úrovni +1 a -1 je třeba rozdíl opravit; pokud snad skutečně vzniká, vysvětlit.	Připomínka neakceptována	Rozdíl mezi oběma dvojicemi variant není věcně shodný.Způsob a rozsah funkčního a komunikačního propojení obou výškových etáží nádraží je pro varianty Aa a Ac různý. Bude však přesto ještě prověřeno.
61	JMK - OD	B1, B6	Zbořil	14. Z důvodů uváděných v bodě 2. tohoto vyjádření je třeba prověřit i shodné náklady na demolice v jednotlivých var. A.	Připomínka akceptována	Bude důkladně prověřeno a opraveno.
62	JMK - OD	B1, B6	Zbořil	15. IN se uvádějí min. v příl. A, B-01-01, B-01-02-16, B-06-01, B-06-02-01. Pokaždé v jiné struktuře. Např. v B-06-02-01 jsou součtem IN SŽDC a města, aniž jsou tak ale označeny. Jinde v dokumentaci se uvádějí náklady s rezervou, jinde zase bez ní. Chybí ovšem souhrnná tabulka, kde by byly přehledně uváděny celkové IN v členění SŽDC, město - s rezervou, bez rezervy - s VRT, bez VRT. Náklady v jednotlivých příl. se liší i díky písářským chybám (srov. A tab. 3 a B-06-01 tab. 3).	Připomínka akceptována	Bude prověřeno a upraveno v obou částech. Je nutné nicméně upozornit, že ekon. hodnocení uvádí náklady ve struktuře relevantní k potřebám EH, tzn odlišné např. s vyšším stupněm agregace či zanedbání rezervy ve výpočtech. Bude případně doplněna ještě další vhodná tabulková příloha.
82	KAM	B1	Pur	Díl B1 – Technické řešení- Dimenze nádraží (zastávky) Černovice ve variantách Ax neodpovídá jeho přepravní zátěži – denní obrat 23 tisíc cest., což je pro představu (dle dostupných informací) dvojnásobek obratu na hlavním nádraží v Pardubicích. Odbavovací prostory s doprovodnými službami, počty schodišť, zastřešení, přestup na MHD by tomuto měly odpovídat. Doporučujeme zařadit vysvětlení k plánované dimenzi nádraží Černovice vzhledem k očekávanému dennímu obratu cestujících.	Připomínka akceptována	Návrh a dimenze odbavovacích prostor budou znovu prověřeny a budou v textu vysvětleny.
83	KAM	B1	Šída	Díl B1 – Technické řešení- Příloha B_01_02_18 – byla posouzena kapacita tramvajového uzlu (stávající) Hlavní nádraží? Oproti stávajícímu stavu zřejmě nedochází z hlediska dopravního k odlehčení tohoto již nyní přetíženého uzlu.	Připomínka neakceptována	Posouzení kapacity tramvajového uzlu nebylo ve studii zpracováno.
114	MD	B1	Pur, Rotschein	Část B - Požadujeme doplnit komentář, zdali je územně a technicky možné zaústění VRT do ŽUB ve variantě B z jihu a naopak, zdali existuje řešení zaústění VRT do ŽUB ve variantě A ze severu.	vysvětleno	V textu jsou uvedena doporučení pro alternativní návrh řešení VRT ve variantě B představující ideové možnosti, které v hrubém měřítku řešené území nabízí.
115	MD	B1	Pur, Rotschein	Část B - kap. 3.4 - v souladu se sledovanými parametry nových VRT požadujeme uvést pro úsek Brno - Břeclav - modernizace / novostavba, kategorie II, rychlost 200 - 250 km/h.	Připomínka akceptována	Informace bude do textu doplněna.
116	MD	B1	Rychtecký	Část B - kap. 5.6, obr. 1.19 až 1.23 - požadujeme doplnit základní kóty profilu, velikosti profilů tunelů a investiční náklady uvést do souladu s technicko-provozní studií.	Připomínka neakceptována	Nebude zapracováno. Kóty odpovídají stupni dokumentace, investiční náklady prošly oponenturou a budou ponechány
117	MD	B1	Rotschein	Část B. Popis zaústění VRT do ŽUB nekoresponduje s výkresovou částí (průchod podél D1 v oblasti Popůvky).	Připomínka neakceptována	Nesoulad popisu s výkresovou částí jsme nenalezli. Bude ponecháno dle původního znění.
118	MD	B1	Zákostelská	Část B - Výkresy - Chyby mezi výkresy jednotlivých měřítek ve variantách, zejména v oblasti Černovického trianglu (nesoulad výkresů mezi ZM10 a zákresy ve variantách dopraven, např. výkres B.1.2.6, příloha 11 versus B.1.2.2, příloha 15).	Připomínka neakceptována	Nesoulad mezi výkresy různých měřítek byl prověřen a nebyl nalezen. V připomínce uvedené čísla výkresových příloh zobrazují každá jinou variantu. Výkres B.1.2.6.11 zobrazuje varianty B1b,B1c a výkres B.1.2.2.15 zobrazuje variantu B1d.
137	MMB-NM ANDER	B1	Dorazil	Díl B1 Technické řešení, Textová část, s. 250 "Podzemní stanice" – Opakuji připomínku z předchozího dílčího plnění - trvám na požadavku na úpravu projektu podzemní kolejové skupiny ve variantě B – Petrov s cílem redukce investičních nákladů této části ŽUB.	Připomínka neakceptována	Podzemní stanice pro účely VRT je ve Studii navržena jedním z několika možných způsobů a žádná její část ani stavební připravenost nebude vstupovat do CBA analýzy a ekonomického hodnocení. To, zda bude podzemní stanice blíže nebo dále od obrysu nadzemního kolejíště není naprosto předmětem této Studie. Toto téma bylo diskutováno na jednání VSP v prosinci 2016 a uvedené je v souladu se závěry z tohoto jednání.
138	MMB-NM ANDER	B1	Pur	Díl B1 Technické řešení, přílohy 11 a 12 Grafy rychlostí- kvůli GVD optimalizovaným pro variantu A, vlaky ve variantě B nemohou plně využívat limity dané infrastrukturou, platí zejména pro vlaky směr Břeclav.	Připomínka neakceptována	GVD nebyly optimalizovány pro variantu A a pak odvozovány. GVD byly vtořeny nejprve obecně dle koncepčních východisek a následně dle konkrétních možností infrastruktury upraveny. Na trati Brno - Břeclav je nutné sklonit požadavky na provoz osobní regionální a dálkové dopravy a nákladní dopravy. Přístup k návrhu dopravní technologie byl již několikrát diskutován i na jednáních VSP.
139	MMB-NM ANDER	B1	Pur	Díl B1 Technické řešení, přílohy 11 a 12 Grafy rychlostí- přestože rychlostní omezení u nástupišť hl. nádraží ve variantě B je v obou směrech ukončeno "rychlostníkem s lokomotivou", v křivkách rychlostí není využita možnost zrychlovat s vlakem hned, když čelo vlaku mine návěstidlo. Vlak zrychluje, až když celý mine návěstidlo, jako u klasického rychlostníku.	vysvětleno	"Rychlostník s lokomotivou" nebyl zohledněn, ale rozdíl rychlosti 40 km/h ku 50 km/h na 114 m je cca 2 s, což je doba, která se nedá konstrukčně v GVD zachytit. Proto nebude zapracováno.
140	MMB-NM ANDER	B1	Rotschein	Díl B1 Technické řešení, přílohy 11 a 12 Grafy rychlostí- ve variantách (A, B) nejsou rychlosti modelovány pro stejná vozidla, varianta A je zvýhodněna použitím soupravy s vyšší dynamikou jízdy (Siemens Velaro) na lince Ex3, oproti soupravě Railjet použité na stejné lince ve var. B.	Připomínka akceptována	Do grafu rychlostí varA bude doplněna souprava RAILJET+lokomotiva. Bude doplněno do dokumentace - části B1
141	MMB-NM ANDER	B1	Pur	Díl B1 Technické řešení, přílohy 11 a 12 Grafy rychlostí- v úseku Brno-Židenice (mimo) - Brno-Maloměřice (již dokončený úsek 1. TŽK) jsou ve variantě A v modelu užity rychlosti 110-115-120 km/h (V, V130, Vk), které odpovídají současnému stavu, zatímco ve var. B jsou bez uvedení explicitních důvodů užity rychlosti nižší: 100-105-120. Chyba se opakuje i v situačních výkresech měřítka 1:10 000 (ZM i ortofoto), kde ve var. A jsou na tomto místě zakresleny správné rychlostníky, ve var. B rychlostníky s rychlostí o 10 km/h nižší pro V a V130. Všechny 4 zmíněné chyby nebo nesprávná řešení v rychlostních grafech mají přímý vliv na jízdní doby v modelových GVD a zprostředkovaně pak na cestovní doby, které využívá dopravní model a které jsou podkladem pro výpočet úspor času cestujících jako podstatný vstup pro ekonomické hodnocení. Požadují proto ve smyslu výše zmíněných 4 bodů provedení opravy v dokumentaci (ve všech jejích dotčených částech).	Připomínka částečně akceptována	Bude opraveno ve všech dotčených výkresových přílohách. Jízdní doby jsou spočítány na správnou rychlost 110-115-120 km/h (V, V130, Vk), ve výkresových přílohách se jedná o překlep. Všechny uvedené připomínky 138 - 141 jsou charakteru detailu jednotek vteřin, které s ohledem na zaokrouhlování jízdních dob mají velmi zanedbatelný dopad na výpočet cestovních dob a následné úspory času.
142	MMB-NM ANDER	B1	Dorazil	Díl B1 Technické řešení, příloha 13 Situace městské infrastruktury - Mezi ulicemi označenými ve výkresu "MASNÁ" a "ZVONÁŘKA" chybí komunikační propojení v pokračování osy Nové městské třídy. Po této chybějící komunikaci jsou ve variantě A vedeny trolejbusové linky.	Připomínka neakceptována	Komunikační propojení zde je, ne však v pokračování osy. Z hlediska předmětu Studie jde o nepodstatný detail.
143	MMB-NM ANDER	B1	Dorazil	Díl B1 Technické řešení, příloha 14 Arch řešení - návrh umísťuje mezi kolejíště ve var. B ((300) i (500)) a ulici Nádražní "Provozní budovu", jejíž účel není z návrhu zřejmý a v textové části není zmíněna. Odbavení cestujících i zázemí je navrženo v prostoru pod kolejíštěm, budova vytváří ve variantě investiční i provozní náklady, aniž by je vyvážila nějakými přínosy.	Připomínka neakceptována	Provozní budova bude ponechána v návrhu a bude v textu lépe okomentována. V dalším stupni projektové přípravy bude možné jiné řešení, pokud bude nalezena vhodnější lokalita pro její umístění.

144	MMB-NM ANDER	B1	Dorazil	Díl B1 Technické řešení, příloha 14 Arch řešení - chybí návaznost lávky mezi podzemní kolejovou skupinou a povrchovou kolejovou v úrovni jižních konců nástupišť povrchové skupiny. Lávka propojující nástupiště podzemní skupiny ústí do tunelu směřujícího do odbavovací haly, ale chybí propojení přímo k povrchovým nástupišťům.	Připomínka neakceptována	Výrazně nad rámec míry podrobnosti zpracovávané dokumentace. Konkrétní detaily řešení lokality hlavního nádraží bude předmětem navazujících projektových stupňů. Konkrétní řešení propojení nové stanice VRT s konvenční musí být řešeno v rámci projektové přípravy VRT.
145	MMB-NM ANDER	B1	Dorazil	Díl B1 Technické řešení, příloha 14 Arch řešení - u druhé lávky propojující nástupiště podzemní kolejové skupiny (té blíže severnímu konci nástupišť podz. kol. skupiny) chybí přímá návaznost na blízkou tramvajovou zastávku Nové sady.	Připomínka neakceptována	Výrazně nad rámec míry podrobnosti zpracovávané dokumentace. Konkrétní detaily řešení lokality hlavního nádraží bude předmětem navazujících projektových stupňů. Konkrétní řešení propojení nové stanice VRT s konvenční musí být řešeno v rámci projektové přípravy VRT.
146	MMB-NM ANDER	B1	Dorazil	Díl B1 Technické řešení, příloha 14 Arch řešení - jsou navrženy velké plochy potenciálních parkovišť v režimu P+R. Nádraží v centru města nesmí lákat k parkování zvýhodněnými podmínkami P+R. Parkování v centru, včetně nádraží, musí cenou odpovídat lokalitě a případně zvýhodnění (např. pro cestující dálkovými vlaky) může být v režii příslušných železničních dopravců. Požadujeme přeznačit plochy na běžný režim komerčního parkování s podmínkami odpovídajícími centru města (okružní tříde).	Připomínka neakceptována	Konkrétní politika parkování není předmětem zpracování SP ŽUB. Musí být řešeno v kompetenci města Brna. V technickém řešení jsou vytvořeny podmínky pro parkování P+R. Konkrétní rozsah parkovacích ploch a jejich umístění je nutno řešit v navazujících projektových stupních.
147	MMB-NM ANDER	B1	Rotschein	Díl B1 Technické řešení, příloha 15 Stavební postupy - Soubory ani výkresy/schémata v části stavební postupy nejsou označeny názvy subvariant. Schéma se dvěma kolejemi na Komárovské spoje v cílovém stavu neodpovídá žádnému z sledovaných variant. Požadují dále vysvětlení důvodu úplného přerušení provozu v úseku hlavní nádraží - Komárov po dobu etap 5-8, tedy po dobu 39 měsíců - více než 3 roky. Současně s provozem nákladového průtahu v provizorní trase je možné postavit těleso a mostní opěry v jeho definitivní trase, takže úplná výluka v příčném směru je nutná pouze na: - odstranění koleje a tělesa v místě mostu - usazení připravené mostní konstrukce na opěry - zřízení koleje na mostě a převedení provozu nákladového průtahu na novou trasu - odstranění provizorní trasy a propojení připravených úseků v místě křížení To znamená v nejnepříznivějším případě úplnou výluku po dobu několika týdnů, nikoli tři a čtvrt roku.	Připomínka neakceptována	Bude ponecháno dle původního návrhu. Pro přehlednost jsou schemata platná pro všechny subvarianty A i B, rozdíly mezi subvariantami jsou schematicky vyznačeny. Jedná se o blokové schéma, takže počet kolejí nemůže odpovídat. Provoz směr Komárov je třeba přerušit na 39 měsíců z několika důvodů. Popsány jsou na začátku kapitoly 6.7. Hlavním důvodem je nedostatečná kapacita provizorně zprovozněné části kolejiště hlavního nádraží, která postačuje pouze pro vlaky směru sever-jih. Druhým důvodem je budování podzemních konstrukcí výhledových tunelů pro směr Ostrava, které se dotýkají stávající trati. Třetím důvodem je sypání násypových těles dalších kolejí v lokalitě Komárov, jejich navázání na stávající násep a jejich konsolidace.
148	MMB-NM ANDER	B1	Šenkýřová	Díl B1 Technické řešení, příloha 17 Majetkoprávní vztah - soubory v příloze Majetkoprávní vztahy nejsou popsány názvy subvariant, což velmi ztěžuje orientaci.	Připomínka akceptována	Do textu budou doplněny názvy jednotlivých variant
149	MMB-NM ANDER	B1	Šenkýřová	2. ve var. A (soubor 01) chybí zábor v oblasti trianglu Černovice, přestože zábor téže plochy u subvariant B vyznačen je. Rovněž u var. A chybí vyznačení záboru a demolice v ulici Široká.	Připomínka akceptována	Grafická část variant A, Aa, Ab a Ac bude dle připomínky upravena.
150	MMB-NM ANDER	B1	Šenkýřová	3. u subvariant B1b, B1c, B1d a B1f (soubory 04-08) jsou chybně vyznačeny zábory a demolice v trase Komárovské spojky, respektive jsou vyznačeny u všech subvariant shodně, přestože u subvariant B1c a B1d nevede ve stopě Komárovské spojky žádná kolej, u subvarianty B1b zde vede 1 kolej a u subvariant B1f ((300) i (500)) zde vedou 3 koleje, prostorové nároky těchto subvariant se zde logicky musí lišit.	Připomínka akceptována	Grafická část variant t B1b, B1c, B1d a B1f bude dle připomínky upravena.
151	MMB-NM ANDER	B1	Dorazil	Díl B1 Technické řešení, příloha 18 Kapacitní posouzení křížovatek - Opakovaně vznáším požadavek na provedení analýzy propustnosti důležitých křížovatek nad rámec těch zatím doložených (např. Křenová x Dorných x Koliště, NMT x Křenová, NMT x Cejl, NMT x Milady Horákové). Pokud má být doložena proveditelnost jednotlivých variant přestavby ŽUB, musí být prokázáno, že jejich realizace umožní standardní fungování individuální a veřejné dopravy ve městě Brně.	Připomínka neakceptována	Kapacitně posouzeny jsou vybrané relevantní křížovky. Požadované posouzení uvedených křížovatek je výrazně nad rámec zpracování studie proveditelnosti. Toto téma bylo již několikrát diskutováno na pracovních jednáních i na jednáních VSP.
177	MMB - OD	B1	Dorazil	Díl B1 – TECHNICKÉ ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY- k této kapitole jsme se vyjadřovali již v předchozích dílčích plněních, lze konstatovat, že navazující dopravní infrastruktura v území bude pro kteroukoliv z variant nutno dorešit z úrovně statutárního města Brna (dostavba VMO, apod.)	Bereme na vědomí	Zpracovatel bere na vědomí.
184	MMB - OINV	B1	Dorazil	Díl B1 – Technické řešení dopravní infrastruktury -☒ V souvislosti s obsahem kapitoly 5.8 Investiční náklady variant A (a s ohledem na Díl B6, kap. 4.1 Investiční a stavební náklady SŽDC, s.o.), požadujeme vyjasnit rozsah části infrastruktury pro VRT ve schématech B,1,2,5, příloha 7 (var. Ab) a příloha 8 (var. Ac) vzhledem k rozdělení nákladů částí infrastruktury a případně upravit v dalších částech studie.Obecná poznámka k problematice zapojení VRT: doporučujeme vedle již provedeného vyhodnocení nákladů na realizaci nové infrastruktury samostatně vyhodnotit zapojení VRT do žel. uzlu Brno v analýze rizik záměru.	Připomínka akceptována	Výpočet připomínkovaných investičních nákladů bude prověřen. Hodnocení zapojení VRT v analýze rizik je obsaženo a dle projednání připomínek k dílu B6 bude případně opraveno.
185	MMB - OINV	B1	Šenkýřová	Obsah kapitol 5.9 Vyhodnocení majetkoprávních konfliktů pro varianty A (od str. 148) a 6.9 Vyhodnocení majetkoprávních konfliktů pro varianty B (od str. 263), včetně předpokladu nákladů majetkoprávní části považujeme za nedostatečně vypovídající.	Připomínka akceptována	Vyhodnocení majetkoprávních konfliktů včetně předpokladu nákladů bude přehodnoceno, zpřesněno a blíže vyspecifikováno
186	MMB - OINV	B1	Šenkýřová	V příloze B.1.2.17 Majetkoprávní vztahy požadujeme prověřit vyznačené plochy nejzásadnějších zásahů do území (demolice, trvalé zábory):• obecně pro všechny varianty vzhledem k umístění mimo rozsah zobrazené situace není zřejmé vymezení záborů pro vedení modernizované trati do Přerova, resp. Blažovic;	Připomínka akceptována	Grafická část v celém rozsahu všech variant bude upravena.
187	MMB - OINV	B1	Šenkýřová	ve společném schématu variant A není odlišeno variantní zapojení trati od Chrlic (Aa, Aa vs. Ab, Ac);	Připomínka akceptována	Variantní zapojení trati od Chrlic bude v grafické části variant A, Aa, Ab i Ac znázorněno.
188	MMB - OINV	B1	Šenkýřová	ve variantách B, s výjimkou varianty Bf, není v rozsahu zobrazené situace vyznačeno odlišné zapojení modernizované trati do Přerova, resp. Blažovic. Patrně je to zvláště pro variantu Bc, která má územní nároky v centrální části města;	Připomínka akceptována	Grafické části všech variant B budou doplněny a upraveny.
189	MMB - OINV	B1	Šenkýřová	dílčí zpřesnění zobrazených záborů – např. ve variantě A je nelogický zábor v oblasti Starých Černovic, kde je ve skutečnosti železniční infrastruktura rušena, naopak není patrný zábor pro nové vedení trati obloukem z trati od Chrlic do tzv. Komárovské spojky. Napojení z Komárovské spojky do rozšířeného průtahu TŽK je vyznačeno plošně, nikoli liniově. V oblasti budoucího hlavního nádraží je relevantně vyznačeno rozšíření ploch nádraží, ovšem nepatříčně i část vlečky. Podobně je k prověření vyznačený zábor u ul. Lazaretní v oblasti Židenic.	Připomínka akceptována	Grafické části variant A, Aa, Ab a Ac budou doplněny a upraveny.
190	MMB - OINV	B1	Šenkýřová	Dále doporučujeme vyhodnotit rozsah těchto záborů vůči platné ÚPD včetně zohlednění VPS.	Připomínka akceptována	Trvalé zábory jsou nově zohledněny v souvislosti s ÚPD i z hlediska možnosti VPS a to v textové části kapitoly B1, část 5.9 a část 6.9
207	MMB - OUPR	B1	Šenkýřová, Wedell	Kapitola 3.1.2, str. 44, 45 - V popisu variant - stále zůstává stejný obsah, popis demolice ve variantách působí nekonzistentně, u varianty A jsou demolice popsány z úrovně znalosti dokumentace pro územní rozhodnutí v rozsahu demolice jednotlivých objektů, u varianty B je konstatováno, že v případě jedné varianty řešení nádraží o poloměru 500 m je demolován OD Tesco.	Připomínka akceptována	Popis demolice jednotlivých variant bude v textu dopřesněn i ve variantách B
212	SFDI	A, B1		Prosíme o posouzení, zda by nebylo vhodné pro hodnocení vyjmout nutné náklady na případný „předobjekt“ u variant „B“. Zapracování „předobjektu“ do dokumentace v této fázi považujeme jen za technický průkaz této možnosti. Teprve schválená SP VRT potvrdí způsob a stopu zapojení VRT do uzlu Brno.	Připomínka akceptována	Dle vyjádření SFDI a JASEPRS veškerá stavební připravenost pro VRT nebude vstupovat do ekonomického hodnocení a do CBA. Toto téma je součástí projednání připomínek k dílu B6.
235	SŽDC - O12	B1	Dorazil	1) B1. Technické řešení dopravní infrastruktury - Textová část; Úvodní tabulka; Objednavatel; Je uvedeno: „SŽDC s.o., Stavební správa východ, Správně má být uvedeno: „Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ ...“.	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.
236	SŽDC - O12	B1	Dorazil	1) B1. Technické řešení dopravní infrastruktury; 2. Analýza současného technického stavu ŽUB; 2.1. Železniční infrastruktura; Doplnit u čísel tratí: „(dle tabulky traťových poměrů - TTP)“	Připomínka akceptována	Bude v textu doplněno
237	SŽDC - O12	B1	Dorazil	B1. Technické řešení dopravní infrastruktury; 2. Analýza současného technického stavu ŽUB; 2.1.4. Zabezpečovací zařízení; Stávající stav zabezpečovacího zařízení;Je uvedeno několikrát: „... TNŽ 34 2620 ...“.Správně má být uvedeno: „... SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 ...“.	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.
238	SŽDC - O12	B1	Dorazil	1) B1. Technické řešení dopravní infrastruktury; 2. Analýza současného technického stavu ŽUB; 2.2.2.3. Kanalizace; CI – „kuřimský“ sběrač;Je uvedeno: „... kde se u podjezdu železniční tratě ČD ...“. Správně má být uvedeno: „... kde se u podjezdu železniční tratě SŽDC ...“.	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.

239	SŽDC - O12	B1	Dorazil	<p>1) B1. Technické řešení dopravní infrastruktury - Textová část; 3. Základní východiska a metodický přístup k návrhu technického řešení variant ŽUB; 3.2. Specifika návrhu technického řešení železniční infrastruktury; 3.2.1.3. Základní členění dle profesí; 3.2.1.3. a. Kolejové stavby; Je uvedeno• SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí sub-jekt SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace</p> <p>Správně má být uvedeno:</p> <ul style="list-style-type: none">• SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí sub-jekt• SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční do-pravní cesty, státní organizace	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.
240	SŽDC - O12	B1	Dorazil	<p>1) B1. Technické řešení dopravní infrastruktury - Textová část; 3. Základní východiska a metodický přístup k návrhu technického řešení variant ŽUB; 3.2. Specifika návrhu technického řešení železniční infrastruktury; 3.2.1.3. Základní členění dle profesí; 3.2.1.3. c. Zabezpečovací zařízení Je uvedeno:TNŽ 34 2603 Pravidla pro kreslení koordinačních schémat ukolejnění a trakčních propojení. Doplnit: SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností</p> <p>Odstranit: „SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy“.</p> <p>Tento předpis se tohoto projektu netýká.</p>	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.
241	SŽDC - O12	B1	Dorazil	<p>1) B1. Technické řešení dopravní infrastruktury - Textová část; 3. Základní východiska a metodický přístup k návrhu technického řešení variant ŽUB; 3.3. Specifika návrhu technického řešení městské infrastruktury včetně MHD a VHD; 3.3.1. Úvodní informace; 3.3.1.1. Legislativní požadavky a principy návrhu technického řešení; Je uvedeno: „... technickými normami ČSN a TNŽ, interními předpisy, směrnici a vzorovými listy.“.</p> <p>Správně má být uvedeno: „... technickými normami ČSN a TNŽ, interními předpisy, směrnici a vzo-rovými listy SŽDC.“.</p>	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.
242	SŽDC - O14	B1	Šerý	<p>Díl B. 1 Technické řešení dopravní infrastruktury – textová část - V textu je uvedeno, že SZZ v žst. Brno hl. n. má omezenou platnost průkazu způsobilosti UTZ pouze do konce roku 2015. Toto není pravdivá informace, platnost je sice omezena protokolem, ale do 24. 10. 2019 (ověřená informace na OŘ Brno, SSZT). Opravte uvedený údaj.</p>	Připomínka akceptována	Text bude opraven takto: SZZ v žst.Brno hlavní nádraží má omezen platnost průkazu způsobilosti UTZ pouze do 24.10.2019.
243	SŽDC - O14	B1	Šerý	<p>Varianta A Řeka, VARIANTA B PETROF NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY</p> <p>Část, zabezpečovací zařízení</p> <p>V textu je uvedeno, že prostory pro technologii zabezpečovacího zařízení (ZZ) budou klimatizovány. Doporučujeme doplnit obecnou formulací, že prostory pro technologii ZZ musí splňovat podmínky, uvedené v ČSN EN 50 125, kapitola 4, zejména článek 4.3 Teplota a 4.4 Vlhkost.</p> <p>K variantě řeka doplňte informaci, zdali se zde nachází úrovněové křížení dráhy s pozemní komunikací.</p> <p>Závěr textu uvedené části obou variant, vč. podvariant obsahuje níže uvedený odstavec, se kterým souhlasíme, a to:</p> <p>„Vybudováním nových SZZ a TZZ bude zajištěna maximální bezpečnost dopravy v železničním uzlu Brno, zlepší se komfort obsluhy, zrychlí se stavění jízdních cest a zvýší se propustnost celého uzlu. Z hlediska železničního zabezpečovacího zařízení není objektivní důvod nějakou variantu upřednostnit a doporučit. Důvodem je zejména skutečnost, že vhodnost konkrétní varianty primárně plyne z výhodnosti pro potřeby uvažované dopravní technologie a navazujícího kolejového řešení, kterému se profese zabezpečovacího zařízení (pokud možno) přizpůsobuje. Výběr jakékoliv varianty nemá na samotnou koncepci řešení zabezpečovacího zařízení zásadní vliv.“</p>	Připomínka akceptována	Text bude opraven takto: Prostory pro technologii zabezpečovacího zařízení musí splňovat podmínky, uvedené v ČSN EN 50 125, kapitola 4, zejména článek 4.3 Teplota a 4.4 Vlhkost. • v mezistaničním úseku Brno os.n. – Chrlíče TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo s počítači náprav, které bude v této stavbě nově vybudováno. Stávající tři PZS AŽD-71 budou vyměněna za PZS elektronického typu s počítači náprav. Toto jsou jediné úrovněové přejezdy, které se vyskytují ve všech variantách.
244	SŽDC - O14	B1	Zářecký	<p>V rámci napájení ŽUB upozorňujeme na zpracovávanou studii „Metodika zásad projektování a provozu lokální distribuční sítě SŽDC 22kV“, která bude sloužit jako základ pro projektování lokálních distribučních sítí SŽDC 22kV.</p>	Připomínka akceptována	Uvedená studie bude do textu doplněna.

Přehled připomínek k 10. dílčímu plnění Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno - Díl B2						
Číslo připomínky	Institute	Připomínkováná část dokumentace	Zpracovatel/ka reakce	Text připomínky	Vypořádání	Popis zapracování
20	JASPERS	B1/B2	Michl	F. Provozní model a technický návrh (zprávy B1/B2, revidované, nové prvky) – strany 12–20 Problémy se zejména týkají dříve identifikovaných a nových problémů technického konceptu (ve vztahu k analýze provedené ve studii, kupříkladu problému potřeby určitých nových železničních stanic nebo linky 37 a alternativní posouzení pro HS řešení u možností B500). Značná pozornost je věnována provedené simulaci provozu a problémům/pochybnostem o simulaci.	Připomínka akceptována	Bude šířeji popsána metodika, potlačeny včasné varianty, přepracováno vyhodnocení B1d a B1f, doplněno shrnutí, doplněny grafy včas o podrobnější náhled obvodu osobního nádraží. Výsledky dalšího projednání simulací budou zapracovány do textů dílu B2.
53	JMK - OD	B2	Michl	B-02 Dopravní technologie:4. U vzorů výluk pro var. BP a A uváděno vedení NAD, u vzorů pro var. B jen u jednoho vzoru, přestože ukončení linek na okrajích nebo mimo město je obdobné	Připomínka akceptována	NAD bude prověřena a doplněna.
54	JMK - OD	B2	Michl	5. Pro zhodnocení výstupů simulace provozu je 130 stránková pasáž příliš dlouhá a podrobná. Naopak několikařádkový závěr v příl. B-02-01 a A je příliš stručný a obsahuje pouze určité aspekty některých variant. Bylo by vhodnější přinést např. tabulkový souhrn všech variant.	Připomínka akceptována	Textová část bude přepracována, zpřehledněna, shrnutí bude doplněno.
101	KORDIS JMK	B2	Michl	B-02 Dopravní technologie V části simulace provozu není slovní hodnocení vždy plně v souladu s tabulkovými výsledky. Chybí podrobnější souhrnné vyhodnocení simulace s detailnějším srovnáním variant.	Připomínka akceptována	Výsledky dalšího projednání simulací budou zapracovány do textů dílu B2. Slovní hodnocení a tabulkové výstupy budou dány do souladu.
119	MD	B2	Michl	Dopravní technologie - textová část - str. 87 - je uvedeno, že "Linky R8 a R9 jsou v horizontu 2035 provozně propojeny s pobytem na hlavním nádraží cca 11 minut." - tento předpoklad nicméně není v souladu s plánem liberalizace, který schválila vláda České republiky; Dopravní technologie - textová část -str. 96 - dtto "V horizontu 2035 dojde k provoznímu propojení linek R8 a R9." - tento předpoklad není v souladu s plánem liberalizace schváleným vládou ČR; Dopravní technologie - textová část -str. 127 - varianta A - proč není zachován na lince R 11 taktový uzel Třebíč v poloze 00, tak jako tomu je v SG na straně 63 pro týž časový horizont; Dopravní technologie - textová část - str. 184 - varianty B - proč není zachován na lince R 11 taktový uzel Třebíč v poloze 00 tak jako tomu je v SG na straně 63 pro týž časový horizont; Modelové GVD24) modelový GVD BP 2020 nezohledňuje na lince R 11 správnou vozbu a nezohledňuje revitalizaci trati Zastávka - Okříšky; Modelové GVD - časové polohy linky R 9 nerespektují ostrý uzel Havlíčkův Brod v minutě 00 (může nastat potenciální kolize s aktuálně schvalovanými vazbami mezi dálkovou dopravou a regionální dopravou dle projektu VDV); Modelové GVD - v souvisejících stavbách okolo uzlu ŽUB není uvedena žádná akce na trati Svitavy - Políčka, přesto modelový GVD počítá u linky R 19 s širším uzlem Svitavy, který však s ohledem na současné polohy Os vlaků na trati 261 není možný - důsledkem tohoto řešení bude pravděpodobně ztráta části přípojí u uzlu Svitavy tedy rozvázání přestupní vazby Brno - Políčka a zpět; Var BP 2035 - modelový GVD na trati č. 340 předpokládá končení spojů regionální linky R 6 v Uherském Hradišti, přestože z textové zprávy vyplývá žádný důvod - s ohledem na vazby mezi regionální a dálkovou dopravou ve Starém Městě, v SP chybí zdůvodnění pro toto řešení (dotaz se týká i modelových GVD pro varianty A a B v horizontech 2035 a 2050). Var A, Var B - zatímco v případě regionálních vlaků dochází k rozdílu cestovních dob v úseku Brno - Střelice, na cestovní době vlaků dálkové dopravy v úseku Brno - Třebíč se to neprojevuje. Příčina tohoto rozporu není vysvětlena; Var A, Var B - považujeme za nevhodné dimenzovat rozsah nově budované infrastruktury tak, aby v horizontu 2035 byl u variant A i B nutný pobyt z dopravních důvodů v Modřicích u vlaků R.	Připomínka neakceptována	Návrh obecné koncepce železniční osobní dopravy vycházel z podkladů poskytnutých v úvodu zpracování studie proveditelnosti. Konkrétně byla obecná koncepce navržena dle koncepčních dokumentů Ministerstva dopravy a Jihomoravského kraje pro oblast veřejné dopravy a dle dříve zpracovaných studií proveditelnosti. Navrhovaná koncepce byla v úvodních dílčích plněních projednána. Dle této koncepce byly zpracovány podrobné GVD pro všechny varianty, které musely zohledňovat kompromis mezi řadou různých požadavků, a s ohledem na tento komplikovaný proces nezohledňují přesné požadavky dálkové dopravy. Zpracované GVD však nemají za cíl stanovit přesný model dopravy v budoucím období, mají za cíl prokázat, zda konkrétní řešení ŽUB nemá negativní dopad na provoz na navazujících tratích ŽUB, a také je jejich účelem sestavení podrobných jízdních řádů zadanych do dopravního modelu. Připomínky MD považuje zpracovatel z pohledu organizace dálkové taktové dopravy za relevantní, avšak pro daný účel jsou zpracovaná GVD podle názoru zpracovatele dostačující a jejich přepracování dle znění připomínek by na výsledky těchto posouzení nemělo vliv. Z těchto důvodů nelze těmto připomínkám vyhovět.
120	MD	B2	Michl	Požadujeme dále prověřit následující připomínky, u kterých je si MD vědomo, že mohou mít vliv na již uzavřené části dokumentace. Pokud by se tak prokázalo, požadujeme je pouze vysvětlit bez zahrnutí do zpracovaných částí. Dopravní technologie - textová část - str. 24 - "Revitalizace trati Okříšky - Zastávka u Brna: Cílem je zrychlení a zkvalitnění železniční dopravy jak pro cestující veřejnost, tak pro zajištění větší bezpečnosti, spolehlivosti a technické úrovně železniční dopravní cesty. Stavba se dotýká rekonstrukce zastávek Vysoké Popovice, Vladislav, Třebíč-Borovina a žst. Třebíč. Termín realizace: 2016. V modelových GVD nezapočítána. Realizace by umožnila přesun křižování linky R11 z Krahulova do Okříšek, křižování regionální dopravy zůstane dle přiloženého návrhu." - nelze souhlasit s výše uvedenou formulací, neboť se z ní odvíjí mylné polohy R 11 téměř ve všech horizontech a řešených stavech infrastruktury; je-li stavba známa a má-li dopady na ŽUB, pak je uvedená konstatace "V modelových GVD nezapočítána." nepřijatelná Dopravní technologie - textová část - modelový GVD BP 2020 nezohledňuje na lince R 11 správnou vozbu a nezohledňuje revitalizaci trati Zastávka - Okříšky; Dopravní technologie - textová část - str. 30 - pro linku R 11 by v horizontu 2020 měla být uvažována reálná vozba 750.7; na lince se v tomto horizontu neplánuje změna vozby; předpokládána vozba se následně promítá všemi výsledky řešení (tj. konstrukcí JŘ i simulací); Dopravní technologie - textová část - str. 38, 39 - linka R 11 neodpovídá v SG časovými polohami křižování v Krahulově, s čímž nelze souhlasit; Dopravní technologie - textová část - str. 60, 61, 62 - linka R 11 neodpovídá v SG časovými polohami křižování v Krahulově, s čímž nelze souhlasit; Dopravní technologie - textová část - str. 63 - R 11 zde má polohy na křižování Třebíč 00 (což může být pro daný horizont správně - vzniká nicméně rozpor s předchozími SG k roku 2035 a není to zohledněno v žádné následné projektové variantě); Dopravní technologie - textová část - str. 64 - tentýž stav jako na straně 63, ale pro sedlo - Třebíč je znázorněna u R 11 o 30 min vedle - nelze předpokládat změnu polohy o 30 minut mezi špičkou a sedlem; Dopravní technologie - textová část - ze síťové grafiky na straně 85 plyne, že: linka R 19 nedosahuje uzlu Svitavy v poloze 00 a linka R 9 nedosahuje uzlu Havlíčkův Brod v poloze 00, s čímž nelze souhlasit; Dopravní technologie - textová část - není přípustné, aby po modernizaci Brno - Přerov nebylo možné provést linky dálkové dopravy v požadovaném rozsahu (např. R 12 v taktu 120 min), obdobně je neakceptovatelné nezavést expresní linku Ex 30 Brno - Ostrava či linku R 31 Brno - Zlín; zde je nezbytné hledat vhodné řešení;	Připomínka neakceptována	Viz připomínka 119
121	MD	B2	Michl	Var BP 2035 - v modelových GVD není na lince R 11 zohledněna elektrizace Brno - Třebíč (- Jihlava); Var BP 2035 - trvá připomínka z horizontu 2020 BP k lince R 11 ohledně revitalizace; Var BP 2035 - trvá připomínka z horizontu 2020 BP k lince R 19 ohledně uzlu Svitavy; Var A, Var B - trvají připomínky k lince R 11 z horizontů 2020 BP a 2035 BP; Var A, Var B - všechny Var A, B - přetrvávají připomínky k lince R 19 v uzlu Svitavy pro horizonty 2035 i 2050.	Připomínka neakceptována	Viz připomínka 119
122	MD	B2	Michl	Dopravní technologie - textová část -str. 134 - plán obsazení kolejí žst. Brno hlavní nádraží pro horizont 2050 varianta A- čas na úvrať linky Ex3 je pouze 4 minuty.	Připomínka neakceptována	Nebude zapracováno. Z textu vyplývá, že na úvrať vychází 6 minut (minuty 37-43)
123	MD	B2	Michl	Dopravní technologie - textová část -Plány obsazení kolejí Brno hl. n. indikují jejich malé využití. Některé staniční koleje nejsou v některých variantách a využity téměř vůbec, některé pouze vlakem, který obsazuje pouze jednu polovinu dělené koleje. V mnoha případech vlaky stojí u nástupiště 30 minut, v některých až 1 hodinu. Požadujeme toto zdůvodnit (např. rezerva pro špičkové / posilové vlaky apod.).	Připomínka akceptována	Odůvodnění rozsahu kolejíšť pro jednotlivé varianty bude dle výsledků kapacitních výpočtů a výsledků simulace dopracováno.
124	MD	B2	Michl	Dopravní technologie - textová část - str. 325 - požadujeme opravit odkaz na tabulku s výsledky simulace;	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.
125	MD	B2	Michl	Dopravní technologie - textová část -str. 334 - požadujeme opravit odkaz na tabulku s výsledky simulace.	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.
126	MD	B2	Michl	Modelové GVD - nesouhlasí minutové údaje v modelových GVD s údaji v SG na straně 85 (např. na lince R 11) v Třebíči, na lince R 9 v Tišnově či Havlíčkově Brodě;	Připomínka akceptována	Bude prověřeno a případně opraveno.

127	MD	B2	Michl	Var BP 2035 - nesouhlasí minutové údaje v modelových GVD s údaji v SG na straně 89 (např. na lince R 11) v Třebíči;	Připomínka akceptována	Bude prověřeno a případně opraveno.
128	MD	B2	Michl	Var A, Var B - existuje nesoulad mezi modelovým GVD a textovou zprávou - u trati 240 je pro horizont 2050 uvedeno, že spojení Brno - České Budějovice je realizováno s využitím VRT, tato konstatace je odražena i v síťové grafice, avšak modelové GVD pro trať 240 uvádějí i horizont 2050 (beze změny vůči horizontu 2035);	Připomínka akceptována	Bude prověřeno a případně opraveno.
129	MD	B2	Michl	Var A, Var B - buď je u GVD B.2.2.2.4.2. špatně popisek (nevztahuje se k horizontu 2050) nebo není zřejmé rozlišení pro horizont 2050 v GVD B.2.2.2.4.3.;	Připomínka akceptována	Bude prověřeno a případně opraveno.
152	MMB-NM ANDER	B2	Michl	Díl B2 Dopravní technologie, Textová část, s. 401 / Tabulka 288 - Obsah připomínky: Souhrnné hodnocení kvality provozu v segmentu osobní doprava pro variantu B1d s vlivem nepravidelností neodpovídá dílčím hodnocením za jednotlivé linky, resp. za regionální a dálkovou dopravu zvlášť. Hodnocení linek dálkové dopravy je 10x A, po jednom hodnocení A-, B, B-, souhrnně za dálkovou dopravu A. Hodnocení linek regionální dopravy je 4x A, po jednom hodnocení A-, B-, C-D, souhrnně za regionální dopravu A-. Hodnocení osobní dopravy jako celku je souhrnem dálkové a regionální dopravy, souhrn z kapitol hodnocených A a A- nemůže objektivně být stanoven jako C, jedná se tedy o hrubou chybu, jejíž opravu požadují.	Připomínka akceptována	Var. B1d a B1f budou znovu vyhodnoceny. Bude šířeji popsána metodika, potlačený včasné varianty, přepracováno vyhodnocení B1d a B1f, doplněno shrnutí, doplněny grafy včas o podrobnější náhled obvodu osobního nádraží. Výsledky dalšího projednání simulací budou zapracovány do textů dílu B2.
153	MMB-NM ANDER	B2	Michl	Díl B2 Dopravní technologie, příloha B_02_02_02 část 4 var B základní - V příloze je chybný popis tabulky GVD B.2.2.2.4.2 250 Kúty - Brno hlavní nádraží (4. strana souboru), tabulka je popsána takto: 2035: B1, B1a, B1b, B1c, B1d, B1f 2050: B1, B1a, B1b, B1c, B1d, B1f Správně je jen první řádek, stavu 2050 (s dokončenou VRT Brno-Vranovice) odpovídá až následující tabulka B.2.2.2.4.3, kde je popis správný. Požadují prověřit, zda jsou pro výpočet jízdních dob (a tedy dopravního modelu a úspory času cestujících) v relevantním období po dokončení VRT Brno-Vranovice v obou variantách využity jízdní doby ze správné tabulky (B.2.2.2.3.3 u var. A a B.2.2.2.4.3 u var. B).	Připomínka akceptována	Bude prověřeno a případně opraveno.
178	MMB - OD	B2	Michl	Díl B2 – Dopravně-technologické řešení železniční dopravy- není v kompetenci Odboru dopravy MMB vyjadřovat se k navrženému dopravně technologickému řešení železniční dopravy, což je plně v kompetenci provozovatel dráhy	Zpracovatel bere na vědomí	Zpracovatel bere na vědomí.
213	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - V textu je velké množství pravopisných chyb, překlepů a vyjádření, která nám nejsou srozumitelná, např.: a. Str. 338: „Zde se vyskytující přetížené prvky nejsou, z hlediska obsazení, primárně přetížené prvky“. b. Str. 342: „Pokud budeme porovnávat zatížení špičkových 60 minut v rámci celé doby běhu jedné simulace s provozem včas ale průměrných hodnot...“	Připomínka akceptována	Bude opraveno v textu části B2.
214	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - V částech věnujících se jednotlivým variantám jsou velmi často stále se opakující texty, které prodlužují celý dokument. Přitom by bylo možné daný text pouze jednou v úvodní části; viz kap. 11.1.5.2., 11.3.2., 11.3.8, 11.4.2. a 11.4.8, vždy druhý odstavec.	Připomínka akceptována	Bude opraveno v textu části B2.
215	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - Není zřejmé, kolik bylo provedeno replikací (simulačních běhů) v režimu se zpožděními. V některých variantách se uvádí, že se jednalo o „velké množství“, v jiných se uvádí „sada“. Žádáme o konkrétnější údaje.	Připomínka akceptována	Údaje budou doplněny v textu části B2.
216	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část -V kapitole „Varianta ... bez poruch a bez nepravidelností“ (viz např. kap. 11.2.1) se uvádí: „Termín „bez poruch a nepravidelností“ u provozního konceptu předpokládá plně funkční celou infrastrukturu jakožto i její jednotlivé komponenty a vozidla fungující zcela podle zadaných nominálních vlastností. Výraz „bez nepravidelností“ značí, že v tomto provozním konceptu není předpokládána existence zpoždění vlaků na vstupu do oblasti simulace. Tento simulační scénář přesto může obsahovat specifikovaná primární i sekundární zpoždění, a to jako formou překročení definovaných pobytů jednotlivých vlaků v oblasti simulace, respektive jako následek konfliktů v časové a místní alokaci jednotlivých prvků infrastruktury.“ Tyto formulace si odporují, není zřejmé, zda jsou či nejsou uvažována primární zpoždění. Z pracovní debaty se zpracovatelem vyplynulo, že část „Varianta ... bez poruch a nepravidelností“ by mohla být výrazně zkrácena, neboť její vypovídací schopnost pro hodnotitele je omezená (platí pro všechny varianty a časové horizonty). Doporučujeme držet se tohoto závěru. Dále: co znamená „v časové a místní alokaci jednotlivých prvků infrastruktury“?	Připomínka akceptována	Úpravy, doplnění a opravy budou provedeny v textu části B2.
217	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část -Tabulka 259: hodnoty pobytů 0,3 min pro dálkovou dopravu a 0,3 až 0,2 pro regionální dopravu pokládáme za nerealisticky nízké. Žádáme o vysvětlení těchto hodnot.	Připomínka akceptována	Bude v textu vysvětleno a odůvodněno.
218	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - Například na obrázku 69 (str. 316; a stejně tak na dalších podobných obrázcích) je vykreslováno zhlaví a záhlaví stanice téměř výhradně zeleně. Je třeba doplnit komentář, jak se má v tomto případě barva interpretovat.	Připomínka akceptována	Údaje budou doplněny v textu části B2.
219	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - 7) Není zřejmé, podle jakých pravidel (hodnot zpoždění) se určí barvy v tabulkách reprezentovaných na-příklad tabulkou 274 (str. 344). Dále např. u linky S6 je v tabulce 274 vstupní zpoždění 60 s a výstupní 110 s, zvýraznění je červené. Naproti tomu v tabulce 292 je u téže linky vstupní zpoždění 20 s a výstupní 90 s, zvýraznění je žluté. Ve druhém případě je výstupní zpoždění oproti vstupnímu jednoznačně vyšší (absolutně i relativně), přesto barva signalizuje méně nepříznivý stav.Dále: pro označení některých linek jsou použity zkratky BR, CT, HB a PR. Je zřejmé, že se tím miní názvy sousedních uzlů. Ale o jaké linky se jedná?	Připomínka akceptována	Úpravy, doplnění a opravy budou provedeny v textu části B2.
220	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - 8) Tabulky 286 (str. 394), 289 (str. 405): proč například u linky Ex1 nejsou uvedeny žádné hodnoty zpoždění?	Připomínka neakceptována	Bylo vyjasněno. V předmětné variantě/časovém horizontu linka nejede
221	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - 9) Kap. 11.2.1.2., str. 318, první věta: Co se myslí pojmem „dodatečné zpoždění“? (Pojem se vyskytuje i na dalších místech. Zřejmě jde o následné zpoždění anebo o přírůstek zpoždění.)	Připomínka akceptována	Pojem bude v textu nahrazen.
222	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - 10) Kap. 11.2.2.1, str. 319, první odstavec, uvádí se: „byla vygenerována sada náhodných primárních i sekundárních zpoždění“. Nemělo by být namísto „sekundárních“ uvedeno „vstupních“? Toto se týká i dalších posuzovaných variant a časových horizontů.	Připomínka akceptována	Pojem bude v textu nahrazen.
223	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - 11) V kap. 11.2.2.2. na str. 323 (2. odstavec), kap. 11.3.2.2 na str. 344, 11.3.8.2 na str. 369 a na několika dalších místech se ve věci vstupních a primárních zpoždění odkazuje na zdroj [1], což je směrnice DB. Přitom v kapitole 11.1.4 na str. 311 se odkazuje na zdroj ze SŽDC. Co tedy platí??	Připomínka akceptována	Terminologie bude v textu sjednocena.
224	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - 12) Kap. 11.2.2.2., str. 324, poslední odstavec, uvádí se: „přes celkový drobný nárůst sumárního zpoždění (cca 4%, v absolutní hodnotě pod 10 s) – co znamenají uvedené hodnoty? 4% se počítají z čeho? Hodnota 10 s je průměr na vlak?	Připomínka akceptována	V textu studie bude vysvětleno.
225	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - 13) Kap. 11.3.2.2, str. 346, 2. odstavec: jako možné opatření se uvádí „motorizace vlaků nákladní dopravy“. Je třeba vysvětlit, jak je to myšleno a jak to ovlivní provoz linky S37.	Připomínka akceptována	Bude v textu jednoznačně upřesněno.

226	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - 14) Kap. 11.4.2.1., str. 393, uvádí se: „Pro účely vyhodnocování výsledků simulace se využívá standardních statistických výstupů, grafické výstupy zpravidla neslouží jako dále zpracováváný výstup. Skutečný provoz ve formě splněných grafikonů proto dokáže, na rozdíl od prostých datových souborů, dostatečně reprezentovat provoz v rámci simulace a osvědčit (ne)konfliktnost takového provozního konceptu.“ V uvedených dvou větech je rozpor, žádáme o opravu, resp. o vysvětlení, co tím je myšleno. Stejný nebo podobný text se vyskytuje i u jiných variant a časových horizontů.	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.
227	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Textová část - 15) K závěrečným shrnutím: a. v kap. 11.2.6., str. 333, 2. odstavec, uvádí se pojem „efektivní nárůst sumy zpoždění“. Co v tomto kontextu znamená „efektivní“? (Používá se i v dalších případech.)b. v kap. 11.4.3., str. 396, poslední odstavec, uvádí se: „Bez nutnosti zásahu do navrhovaného provozní konceptu v simulovaném uzlu je vhodným způsobem vytvoření dodatečných absorpčních zón na tratích, navazujících na simulovaný železniční uzel Brno, existencí vhodně zvolených obratových dob vozidel mimo oblast simulace, není-li využití infrastruktury vysoké či ekvivalentně ke všem navrženým opatřením shodně působící redukce očekávaných vstupních zpoždění do prostoru (simulovaného) železničního uzlu Brno.“ Co znamená „vhodným způsobem“? Nemělo být uvedeno např. „vhodným opatřením“? K čemu se váže slovo „existencí“? Co znamená „ekvivalentně ke všem navrženým opatřením shodně působící redukce ... zpoždění do prostoru železničního uzlu Brno“? (Některé z formulací se objevují i v závěru jiných variant.)	Připomínka akceptována	Pojem bude v textu nahrazen.
228	SŽDC - O12	B2	Michl	Postrádáme závěrečné shrnutí, kde by například v tabulkové podobě byly uvedeny hlavní výsledky za všechny varianty a časové horizonty	Připomínka akceptována	Bude doplněno v textu části B2.
229	SŽDC - O12	B2	Michl	V rámci minulého plnění studie jsme připomínkovali chybějící hlavní návěstidla a čísla kolejí např. v obvodu Komárov a koleje směrem do ŽST Brno-Slatina apod. Čísla kolejí a návěstidla byla doplněna, avšak nepřesně. Ve všech variantách „B“ se ŽST Brno hlavní nádraží člení dále na obvody. Z dopravního hlediska tak oproti stávajícímu stavu zaniká např. odbočka Brno-Židenice, nebo odbočka Brno-Černovice. V rámci jedné dopravní musí být jednotlivé obvody a zhlaví propojené spojovacími kolejemi. Studie neřeší detailně staniční zabezpečovací zařízení, které bude podrobně projednáváno až v dalších projekčních stupních, přesto upozorňujeme na formálně zcela chybně označené koleje mezi některými obvody stanice. Navržené jsou ve variantách „B“ na kolejích mezi např. zhlavím „Košuličova“ a obvodem „Černovice“ oddílová návěstidla automatického bloku jako u traťových kolejí. Jedná se však správně o spojovací koleje, které mohou být dále dělené jen cestovými návěstidly.	Připomínka akceptována	Úpravy, doplnění a opravy budou provedeny ve schemech.
230	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Dopravní schémata - 17) Ve variantách „B1c, B1d, B1f“ jsou tyto koleje mezi zhlavím „Košuličova“ a obvodem „Černovice“ (ve schématu chybně traťové koleje s autoblokem) označené číslem 604, 606 stejně jako koleje mezi obvodem Černovice a Židenice.	Připomínka akceptována	Úpravy, doplnění a opravy budou provedeny ve schemech.
231	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Dopravní schémata - 18) Ve variantách „B“ musí být i vjezd vlaků do jednotlivých obvodů stanice z kolejí č. 604, 606 dovolován vždy cestovými návěstidly, nikoliv vjezdovými jak je navrženo	Připomínka akceptována	Úpravy, doplnění a opravy budou provedeny ve schemech.
232	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Dopravní schémata - 19) Dále ve variantě „B1f“ také není zřejmé, zda návěstidla 1VL, 2VI, 4VI před zhlavím „Slatinská“ jsou vjezdová do ŽST Brno hl.n. Mezi tímto zhlavím a obvodem „Komárov“ jsou také navrženy traťové koleje s návěstidly autobloku. Zřejmé se má jednat o spojovací koleje a všechna dotčená návěstidla musí být přeznačena.	Připomínka akceptována	Úpravy, doplnění a opravy budou provedeny ve schemech.
233	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Dopravní schémata - 20) S dělením stanice na jednotlivé obvody souvisí i číslování výhybek. Číslování výhybek u variant „B“ v obvodu „Židenice“ nebo „Černovice“ musí být odlišné od číslování v obvodu osobního nádraží. Výhybky se číslují v souladu s čl. 425 a 428 předpisu SŽDC D1 postupně od začátku tratě, v jednotlivých staničních obvodech se mohou odlišovat stovkovými sériemi. Stejná čísla výhybek v rámci jedné dopravní nejsou přípustné	Připomínka akceptována	Úpravy, doplnění a opravy budou provedeny ve schemech.
234	SŽDC - O12	B2	Michl	B.2. Dopravně technologické řešení železniční dopravy, Dopravní schémata-21) Také ve variantě „A“ i „Aa“ jsou čísla výhybek č. 1, 2, 3, 4, 5, 6 a 7 v rámci celé stanice uváděna dva-krát b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Albín Servít, tel. 972 646 212)	Připomínka akceptována	Úpravy, doplnění a opravy budou provedeny ve schemech.
245	SŽDC - O26	B2	Michl	Díl B2 - Dopravně-technologické řešení železniční dopravy - Trváme na našich dosud nevypořádaných připomínkách k části B2, zaslaných dopisem č.j.: 445/2017-SŽDC-026 ze dne 4.1. 2017	Vysvětleno	Reakce na připomínky k předchozímu odevzdání předběžných dílčích plnění byly součástí dokumentace 10.dílčího plnění. Dokumentace 10.dílčího plnění odpovídá uvedenému vypořádání.

Přehled připomínek k 10. dílčímu plnění Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno - Díl B3						
Číslo připomínky	Instituce	Připomínkováná část dokumentace	Zpracovatel/ka reakce	Text připomínky	Vypořádání	Popis zapracování
3	BKOM	B3	Šída	Bereme na vědomí dopracování kapitoly B4. 4 a uvedení kapitoly 4. 5. Shrnutí navrhovaných úprav MHD pro zajištění dostatečné kapacity v přetížených úsecích, kde jsou zahrnuty všechny změny, které jsou navrženy pro vyřešení nedostatečné kapacity v přetížených úsecích. Upozorňujeme, že daná kapitola není vypovídající a doporučujeme doplnit, důvod zavedení a zvolení daných opatření (kapacitnější vozy, navýšení počtu spojů) s ohledem na optimalizaci sítě, přestupních uzlů atd.. Zároveň doporučujeme uvést konkrétněji, co znamená ve výhledu „kapacitnější vozidlo“ a zda ve výhledu nabídky je uvažováno se současnou nabídkou a vozovým parkem linek viz kapitola 2.5.1. Systém MHD (stav k 1. 12. 2015). Dále chybí informace o zvoleném standardu nabídky s ohledem na konkrétní opatření. Vzhledem k výše uvedenému této kapitole chybí konkrétní vypovídající hodnota.	Připomínka akceptována	Bude doplněno do části B3. Ve studii bude odůvodněna výsledná nabídka MHD zahrnující linkové vedení, intervaly spojů a doporučený typový vozový park. Přehledně bude popsáno, jakou metodikou a na základě jakých průběžných posouzení se k závěrečnému návrhu došlo. U tramvajových linek bude popsáno, co znamená kapacitnější vozidlo. Popis výhledové nabídky a standardu bude doplněn.
4	BKOM	B3	Šída	Z formálního hlediska upozorňujeme, že ve složce B_03_03_Schema 2035 schémata vedení linek pro rok 2050, vzhledem k přehledu textové zprávy nejsou schémata linkového vedení pro rok 2035 (s ohledem na shodnost roku 2050).	Připomínka akceptována	Bude zohledněno v části B3. Složka B_03_03 obsahuje schémata pro rok 2050, která jsou shodná s rokem 2035. Schemata linkového vedení budou přehledněji popsána a vysvětlena.
12	DPMB	B3	Šída	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA MHD - ROZSAH Doporučujeme zahrnout aktuální vývoj, popř. úpravy preference přípravy vybraných projektů (Kampus, Lišeň-Holzova, Lesná-I.etapa, Kamechy).	Připomínka neakceptována	Nebude zapracováno. Model stavu je zpracován k roku 2015. Předpokládaný vývoj je zahrnut ve výhledových horizontech. Je nad podrobnost zpracování studie proveditelnosti do detailu popisovat prioritizaci vyjmenovaných záměrů.
13	DPMB	B3	Šída	PARAMETRY DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MHD <ul style="list-style-type: none">• doplnit metodiku volby řešených úseků s posílením kapacity a metodiky použitých nástrojů (typ vozidla, popř. návrh posilového spoje),• doplnit návrhy opatření v případě poklesu poptávky cestujících (dle předložené verze dílčího plnění),• doplnit bilanci potřeby vozového parku v návaznosti na požadované parametry navýšení kapacity,• doplnit bilanci kapacity zázemí pro údržbu rozšířeného vozového parku.	Vysvětleno	Nebude zapracováno. Metodika je popsána v kapitole 10.8.2. Ve studii je dostatečně popsáno, jak je nutné pracovat s úpravou nabídky MHD dle skutečného vývoje poptávky, který se může od předpokladů uvedených ve studii lišit.
14	DPMB	obecně	Dorazil	KAPACITA INFRASTRUKTURY MHD Doporučujeme zvážit přijatelnost těchto výsledků a závěrů z hlediska metodiky navrhování infrastruktury (zahrnutí nezbytné rezervy apod.).	Připomínka neakceptována	Promítnutí výsledků do návrhu infrastruktury je pro zpracovávaný stupeň dokumentace postačující.
15	DPMB	obecně	Dorazil	Doporučujeme doplnit popis systému MHD o hodnocení zatížení vybraných traťových úseků.	Připomínka neakceptována	Nad rámec stupně dokumentace.
179	MMB - OD	B3	Dorazil	Díl B3 – Řešení městské hromadné a veřejné dopravy- k této části se za Statutární město Brno vyjadřuje – Dopravní podnik města Brna, a.s., Brněnské komunikace, a.s. a KORDIS JMK, a.s. jako kompetentní organizace k této problematice	Bereme na vědomí	Nebude zapracováno.
246	SŽDC - O26	B3	Šída	DÍLB3-MHD - • Kapitola 2.2.1. Je nutné opravit také označování linek IDS JMK dle současného schématu platného od změnového termínu GVD tj. od prosince 2016 (sjednocení označování linek IDS JMK a MD). Připomínka adekvátně platí pro všechny části s popisem linek - zejména část dopravní technologie A přepravní prognózy	Připomínka neakceptována	Nebude zapracováno. Celý systém VHD včetně linkového vedení, jízdních řádů a označování linek je popisován k 1.12.2015. Stejně tak číslování linek ve výhledu byl zpracován před prosincem 2016. Další přepisování linek by bylo více matoucí a prakticky bezúčelné.

Přehled připomínek k 10. dílčímu plnění Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno - Díl B4						
Číslo připomínky	Institute	Připomínkováná část dokumentace	Zpracovatel/ka reakce	Text připomínky	Vypořádání	Popis zpracování
2	BKOM	B4	Dorazil, Šída	Upozorňujeme, že ve výpisu podkladů pro zpracování modelů (strana 8, kapitola B 4. 0. Textová část, oddíl B4 Dopravní model a přepravní prognóza) nejsou uvedeny podklady, která zpracovala naše organizace pro Studii proveditelnosti na základě smlouvy uzavřené se Statutárním městem Brnem. Jednalo se o aktualizaci modelů VHD a IAD k roku 2015. Zároveň zde (strana 8, kapitola B 4. 0. Textová část, oddíl B4 Dopravní model a přepravní prognóza) jsou uvedeny podklady „Počty vozidel IAD na síti města Brna (BKOM, 2015)“, „Počty cestujících MHD Brno (BKOM, 2015)“ o kterých nám není známo, kdy a zda byly oficiálně předány a v jakém rozsahu. Žádáme o vysvětlující informaci k výše uvedenému	Připomínka akceptována	Bude doplněno do části B4. Údaje o podkladech budou doplněny.
5	BKOM	B4	Šída	Berme na vědomí, že v příloze oddílu B4 byly uvedeny modely ve špičkové hodině. Požadujeme uvést ve špičkové hodině nejen hodnoty poptávky, ale i nabídky.	Připomínka neakceptována	Nebude zpracováno. Výstupy z přepravní prognózy odpovídají účelu zpracování studie. Požadované zpracování dalších výstupů z přepravní prognózy je již nad rámec zpracování studie. Jak vyplývá z jiných připomínek, je množství příloh a rozsah textových částí neúměrný a je nutné výstupy studie zpracovat v jednodušší a srozumitelnější formě.
6	BKOM	B4	Šída	Dle uvedeného „Na území města Brno jsou do dopravního modelu zadány všechny zastávky hromadné dopravy do podrobnosti jednotlivých označníků. Komunikační síť je doplněna o pěší vazby, které fungují v rámci přestupních vazeb.“ (str. 78) opět doporučujeme v podkapitole 10.3. Vyhodnocení časové dostupnosti Hlavního nádraží pro vybrané nejvýznamnější přepravní vztahy do tabulek) jízdní dobu doplnit či nahradit cestovní dobou.	Připomínka neakceptována	Nebude zpracováno. V tomto kritériu je hodnocena čistá jízdní doba mezi výchozí stanicí a Hlavním nádražím. Cestovní doba z regionálních center je hodnocena v kapitole 10.6 pomocí izochron.
7	BKOM	B4	Šída	Tabulky 51 – 62 a Grafy na straně 107 – 123 udávají obrat cestujících na všech železničních stanicích a zastávkách na území. Doporučujeme pro vypořádající hodnotu doplnit obrat cestujících ve špičkové hodině.	Připomínka neakceptována	Nebude zpracováno. Vzhledem k tomu, že model pracuje s celodenními hodnotami, byly by špičkové hodnoty pouze přenásobením celodenních hodnot koeficientem. Špičkový obrat cestujících na zastávkách a stanicích je nad rámec zpracování SP.
8	BKOM	B4	Šída	Podkapitola 10.5. Vyhodnocení zdrojů a cílů cest cestujících u jednotlivých železničních stanic a zastávek nebylo dopracováno a vyhodnoceno dle objemu cestujících pro jednotlivé varianty.	Připomínka neakceptována	Nebude zpracováno. Vyhodnocení zdrojů a cílů je provedeno pro všechny varianty a je vyhodnoceno dle objemu cestujících.
9	BKOM	B4	Šída	V Tabulce 64 jsou uvedeny počty cest pro nejvýznamnější vztahy při cestách VHD z regionu do Brna a požadujeme doplnit významnost cest a charakteristiku cest (např. cesty z agregované zóny Kuřim do agregované zóny Bystrc, z Blanska do Lišně atd.) Vzhledem k tomu, že byly zvoleny agregované zóny nemá tabulka vypořádající hodnotu přepravních vztahů region – město. Požadujeme uvést časové období (celodenní vztahy a vztahy ve špičkové hodině (ranní)). Izochrony časové dostupnosti vybraných sídel v regionu v ranní špičce směrem do Brna požadujeme okomentovat a vyhodnotit v tabulkové podobě.	Připomínka neakceptována	Nebude zpracováno. Dopravní model hodnotí přepravní vztahy mezi všemi zónami (cca 1500). vyhodnotit tyto vztahy srozumitelnou a stručnou formou není prakticky možné. Proto je zpracováno pro určitou ilustraci zjednodušené porovnání pomocí agregovaných zón. Nerozumíme, co je myšleno významností a charakteristikou cest. Vzhledem k tomu, že agregovaná zóna představuje určitou oblast regionu, tak tato tabulka představuje právě nejvýznamnější vztahy region - město. Zobrazení izochron v tabulkové podobě není technicky možné.
10	BKOM	B4	Šída	Do podkapitoly 10.9. Vyhodnocení přepravního výkonu znovu požadujeme doplnit vozkm, místokm a počty přepravených osob.	Připomínka částečně akceptována	Bude částečně zpracováno. Výkony ve vozokm budou doplněny Ostatní údaje jsou nad rámec SP.
11	BKOM	B4	Šída	Upozorňujeme, že k v Podkapitole 10. 11. Vyhodnocení intenzit silniční dopravy, oddílu B4 nebyl splněn náš požadavek na širší škálu vyhodnocení počtu vozů za den (vozy nad 30 tisíc) a špičkovou hodinu. Vyhodnocení úseků, kde pro každý horizont a variantu jsou popsány úseky, na kterých celodenní intenzita překračuje 30 tis. vozidel není dostačující vzhledem k současným a zejména výhledovým intenzitám na území města Brna (strana 215-223). Požadujeme doplnit úseky s maximální intenzitou ve špičkové hodině a srovnat s kapacitou předmětné komunikace na daném úseku.	Připomínka neakceptována	Nebude zpracováno. Počet vozidel je v širší škále zobrazen v grafických přílohách. Špičkové intenzity a kapacitní posouzení úseků není předmětem SP.
14	DPMB	obecně	Dorazil	KAPACITA INFRASTRUKTURY MHD Doporučujeme zvážit přijatelnost těchto výsledků a závěrů z hlediska metodiky navrhování infrastruktury (zahrnutí nezbytné rezervy apod.).	Připomínka neakceptována	Promítnutí výsledků do návrhu infrastruktury je pro zpracovávaný stupeň dokumentace postačující.
15	DPMB	obecně	Dorazil	Doporučujeme doplnit popis systému MHD o hodnocení zatížení vybraných traťových úseků.	Připomínka neakceptována	Nad rámec stupně dokumentace.
18	JASPERS	B4	Šída	D. Analýza poptávky (zpráva B4, revidovaná) – strany 7–9 Problémy se zejména týkají posouzení kvality modelu, prezentace předpovědi cestujících a klíčových výsledků analýzy modelu.	Připomínka akceptována	Zpracování požadovaných analýz a podrobností dopravního modelu byly představeny na jednání k vypořádání připomínek k dílům B3 a B4 dne 3.8. v Brně. Dle závěrů tohoto jednání budou tyto díly upraveny.
27	JASPERS	B4	Šída	Dokumentace k přepravní prognóze musí být více otevřená a obsahovat musí zjednodušené shrnutí a analytické informace. Stručně je nutné poskytnout následující informace: a) Dále zdokumentovat základ předpovědi cestujících: • zdokumentovat externí objemy dálkové železniční dopravy (podle tras) a stručně je vysvětlit (např. vzhledem k modelu národní přepravy - jaký scénář, další související výstupy SP). • specifické vztahy předpovědi (rovnice) růstu základní poptávky k použitým specifickým externím proměnným včetně (dle potřeby): růst HDP, vlastnictví automobilu (dle druhu přepravy), populace v oblasti, pracovní místa v oblasti, místa vzdělávání, nákupní oblast apod. Pokud se parametry v segmentech poptávky různí, pak jen shrňte rozsah použitých hodnot parametru. • zdokumentovat v grafu (je-li pro předpověď relevantní) předpoklad vývoje HDP a vlastnictví automobilů mezi 2015 a 2050. • okomentovat pravidla a základ vyvolané poptávky v modelu výhradně nabídkou přepravy (zobecněné náklady na přepravu mezi oblastmi) mezi roky a možnostmi. b) Okomentovat celkové hlavní hnací síly změny poptávky v budoucnu v případě nerealizace projektu a dopady možností projektu na poptávku. c) Okomentovat vztah základní předpovědi s nedávným historickým růstem/poklesem poptávky po přepravě automobily/veřejnou dopravou.	Připomínka akceptována	Text dílu B4 bude zpřehledněn a lépe uspořádán. V rámci příslušných částí dílu B4 bude na základě této připomínky doplněn textový popis, případně tabulkové či grafické výstupy k uvedeným tématům týkajícím se východisek a tvorby přepravní prognózy. Bod a): - prognóza dálkové železniční dopravy na vstupech do řešeného území, která byla převzata z externích podkladů (Dopravní sektorová strategie, jiné studie proveditelnosti), bude znázorněna formou tabulky výhledových přepravních objemů dle tratí/linek - bude blíže vysvětlen způsob výpočtu výhledové poptávky a použité parametry, případně grafické znázornění předpovědi vývoje relevantních parametrů v období 2015-2050 - bude blíže vysvětlen způsob stanovení indukované dopravy vyvolané pouze změnou dopravní nabídky v jednotlivých variantách Bod b) Bude doplněn kvalitativní popis hlavních faktorů působících změnu poptávky ve variantách bez projektu a s projektem Bod c) Po konzultaci s JASPERS bude doplněn popis trendů historického vývoje regionální veřejné či železniční dopravy před řešeným obdobím (tj. před rokem 2015) - konkrétní podoba bude záviset na dostupnosti relevantních dat

28	JASPERS	B4	Šída	Dokumentace analýzy výstupů z modelu osobní dopravy: Ve zprávě je toho z podrobné analýzy uvedeno hodně. Nicméně doporučujeme zahrnout následující analýzu na vysoké úrovni na bázi O-D, která poskytne možnost seznámení se základními problémy, hnacími silami a distribučními dopady projektu: a) Vývoj aktuálního podílu druhů přepravy v Brně a okolním regionu v posledních letech, nárůst automobilové přepravy, základní komentář k tomuto trendu a hnacím silám tohoto trendu. b) Analýza O-D: pro možnost bez projektu a pro zástupce možností A/B v roce 2035, grafika/grafické znázornění velikosti hlavního agregovaného tranzitu/externího/radiálního O-D provozu na každý druh přepravy (např. matice 6*6 s externím okruhem, 4 regionální kvadranty a město) s komentářem k dopadům možností projektu. c) Analýza vnímané doby cestování: zajistěte analýzu vzorku možností celkových časových úspor PT se stejnou O-D strukturou jako výše. d) Jednoduchá tabulka/graf zobrazující nabídku regionální veřejné přepravy ve vlak-kilometrech a bus-kilometrech za celou modelovou oblast od 2015 až do 2050 pro příslušný vzorek možností. e) Jednoduché grafy nebo tabulka zobrazující vývoj od 2015 až do 2050 objemů dopravy vlakem, regionálním autobusem, UPT a automobily (ujeté kilometry): za celý model, pro příslušný vzorek možností (včetně možnosti bez projektu).	Připomínka akceptována	Výstupy z dopravního modelu budou lépe strukturovány a výstižněji vyhodnoceny. Vyhodnocení bude zaměřeno více na pojmenování a vysvětlení daného jevu a rozdílů mezi variantami, než na množství výstupů, jejich vypovídající hodnota je rozsahu zpracování neadekvátní. Do příslušných částí dílu B4 budou pro větší názornost doplněno přehledné tabulkové, případně grafické znázornění klíčových výstupů z dopravního modelu a ty budou vhodně komentovány a vysvětleny v textu. Bod a) Bude doplněn požadovaný přehled vývoje dělby přepravní práce v regionální dopravě Bod b) Bude doplněno tabulkové vyjádření přepravní poptávky ve formě vhodně agregované OD matice, případně doplněné o grafické znázornění nejvýznamnějších OD vztahů dle dopravního módu Bod c) Bude doplněno maticové, případně grafické znázornění úspor vnímané cestovní doby VHD v osobohodinách, a to ve stejném formátu/struktuře jako u bodu b). Body d), e) Lze doplnit tabulkové přehledy, případně grafické znázornění předpovídaného vývoje vybraných ukazatelů dopravního a přepravního výkonu v období 2015 - 2050 dle jednotlivých variant a dopravních módů.
29	JASPERS	B4	Šída	Dokumentace prognózy nákladní dopravy (kapitola 9.4): V této kapitola by měla být prezentována a vysvětlena předpověď poptávky relevantní pro uzel z hlediska objemů toku zboží (tranzit přes Brno, kterými směry, zastávka v Brně, nakládání/vykládání v Brně, podle druhu zboží apod.) a odsouhlasena s plánovanými železničními trasami nákladní přepravy a potřebami nákladních zařízení (nakládka zboží na 1 vlak, počet a druh vlaků, zařízení k nakládání/vykládání/seřazování). Pochybujeme o prezentované předpovědi nákladní dopravy a požadavcích na vlakové trasy). Předpoklady, ze kterých vychází předpokládaný počet tun/vlaků a vlakových tras, musí být přezkoumány/vysvětleny/revidovány a předpověď a požadavky na budoucí trasy musí být upraveny, je-li třeba, se zohledněním požadavků na kapacitu uzlu. • V kartogramech objemu nákladní přepravy B-04-11 jsme si všimli nepravděpodobného 100% růstu objemu nákladní dopravy mezi 2015 a 2020 (zhruba 15% nárůst ročně) a v některých případech další 300% nárůst mezi 2020 a 2050 (zhruba 4% nárůst ročně). To je proti dosavadním zkušenostem s nedávným poklesem objemu přepravy zboží na příslušných linkách (kapitola 3.5).	Připomínka akceptována	Bude vysvětleno v textové části B4. Prognóza nákladní dopravy byla zpracována na základě výstupů strategického dopravního modelu ČR zpracovaného v rámci Dopravní sektorové strategie, a rovněž uváděné přepravní objemy plně vycházejí z těchto podkladů. Připomínkové nesrovnalosti budou nicméně prověřeny a vysvětleny.
55	JMK - OD	B4	Šída	B-04 Dopravní model. b. Data o současném počtu cestujících v železniční dopravě v modelu představují průměrné celodenní hodnoty tj. včetně nepracovních dnů. Všechna ostatní data veřejné dopravy, která byla použita pro kalibraci a validaci, představují hodnoty za průměrný pracovní den. Pro zohlednění vlivu tohoto rozdílu byly upraveny výstupy do ekonomického hodnocení navýšením počtu železničních cestujících tak, aby počty cestujících odpovídaly průměrnému pracovnímu dni. Dále je uvedeno, že výstupy v části B-04 tuto úpravu neobsahují. Ale jak to je v jiných částech SP, jaké počty cestujících jsou uvedeny v příl. A??7. Nelze souhlasit s tvrzením (9.3.), že počty cestujících ve vlacích za průměrný den jsou o cca 10 % nižší než za průměrný pracovní den. To ostatně potvrzuje i tabulka ve Zprávě o způsobu zpracování nových dat ČD do studie proveditelnosti ŽUB, předaná jako podklad k jednání 21.06. 2017. Právě rozdíl v počtu cestujících v desítkách procent byl impulzem pro upozornění na chybu. 8. Výše uvedená Zpráva se snaží doložit, jak v rámci celého kraje a celé brněnské MHD je výše uváděný rozdíl v počtech cestujících na vstupech zanedbatelný. Je však třeba zdůraznit, že SP má řešit dopady modernizace uzlu do dopravy v dotčené části aglomerace a tak vztah chyb k celkovému objemu dopravy (přepravy) v JMK je čistě akademický. V rámci řešeného území uzlu dosahovala chyba např. 25% v profilu Maloměřice, 40% v profilu Chrlice! Je otázné, k čemu tak sofistikované modelování celého kraje, když se data nakonec upravují selektivně a "ručně". Ale jaké škodě samotná věc, že energie vložená do bagatelizace problému nebyla použita k účelové nápravě.	Připomínka akceptována	Bude zohledněno v textu části B4. Po obdržení aktualizovaných dat ČD byl přepočten dopravní model a výstupy z modelu pro ekonomické hodnocení jsou dle aktualizovaného modelu. Přepočet modelu proběhl korektně s novou kalibrací a nikoliv selektivně a "ručně". Popsaný rozdíl byl zanedbatelný ve vztahu k výsledkům ekonomického hodnocení (z důvodu, že se posuzuje vždy rozdíl mezi variantou BP a projektovou, na které měl přepočet prognózy velmi podobný dopad). Z hlediska zatížení sítě rozdíly jsou patrné u trati Brno - Chrlice a v profilu Maloměřic, jak je uvedeno v připomínce. Na ostatních tratích a v ostatních dopravních systémech jsou změny z hlediska procentuální rozdílu nízké až nepatrné. Pro takový rozsah příloh je jejich přepočet s ohledem na dosažení změny neúměrný a řešitelný komentářem a odůvodněním v textu. V kontextu jiných připomínek požadujících přehlednější a srozumitelnější zpracování výstupů studie je navrhováno zpracování dílu B4 v pozměněné podobě, čehož součástí je i návrh aktualizace výstupů z přepravní prognózy.
84	KAM	B4	Šída	Díl B4 – Dopravní model a přepravní prognóza- s. 30, Podkapitola „3.4. Vývoj IAD“ – Mohla by výrazněji změnit výsledky dopravního modelu aktualizace intenzit dopravy z CSD 2016? Pakliže ano, je na zvážení aktualizovat podkladová data o intenzitě IAD 2016.	Připomínka neakceptována	Nebude zpracováno. Záleží na rozdílu výsledků z roku 2016 a předpokladu, který vychází z roku 2010. Zásadní změny v objemech dopravy by však neměly nastat. Navíc z přepravní prognózy vyplývá, že objemy IAD jsou pro všechny varianty přibližně totožné. Případná aktualizace by znamenala kompletní přepočet všech variant v dopravním modelu s velmi malou a prakticky nepatrnou změnou výsledků studie.
85	KAM	B4	Šída	Díl B4 – Dopravní model a přepravní prognóza- V rámci stávajících ZÚR i ÚP je navržen severojižní diametr. Jaký by měl vliv na rozdělení přepravní zátěže v síti VHD (např. pro horizont 2050) a jaký by měl vliv na úsporu cestovního času? Jak by se přerozdělila přepravní zátěž, pokud by obsluha nádraží ve variantách Ax byla ponechána pouze na diametru (tzn. bez tratí pouliční tramvaje tak, jak ke zvážení doporučuje ideová územní studie zabývající se aktualizací urbanistického řešení nové městské čtvrti tzv. Jižního centra ve variantě nádraží u řeky a zpracovaná sdružením Koleček-Jura z roku 2016)?	Připomínka neakceptována	Nebude zpracováno. Posouzení SJKD je velmi složitý úkol s jiným časovým horizontem, než je projekt ŽUB. Nelze přesně stanovit, jaký vliv by měla realizace SJKD na změnu dopravního zatížení v té době již realizovaných úseků MHD. Záleží na konkrétním urbanistickém řešení, na konkrétní dopravní nabídce, na konkrétním rozmístění zastávek v SJKD a jejich návaznosti na ostatní subsystémy MHD. Studie proveditelnosti prokázala, že i bez SJKD bude zajištěna kvalitní dopravní obsluha systémem MHD na území města Brna v jakémkoliv variantě řešení ŽUB. Realizací SJKD může dojít ke zlepšení navrhovaného systému a je nutné posoudit, zda dosahované zlepšení kompenzuje dostatečně náklady nutné na realizaci SJKD.
86	KAM	B4	Šída	Díl B4 – Dopravní model a přepravní prognóza- Z výsledků modelu VHD na území města Brna plyne, že zátěž v některých trasách neodpovídá navrhovanému subsystému – např. trolejbusová trať tzv. Novou městskou třídou je čtyřikrát více zatížená než tramvajová trať do bohunického kampusu. Obdobně tramvajová trať po Hladíkově, trolejbusová trať k žzast. Starý Lískovec, trolejbusová trať od nového nádraží k Mendlovu náměstí (ve srovnání s autobusovou linkou tamtéž) mají zátěž nekorespondující s navrhovaným subsystémem (vysoká zátěž v případě trolejbusů vs. nízká zátěž tramvajových linek). Neměl by být návrh nových tramvajových a trolejbusových tratí přehodnocen?	Připomínka neakceptována	Nebude zpracováno. Obecně návrhy výhledové koncepce infrastruktury a provozu MHD vyplývají ze strategických dokumentů města Brna. Výsledky zatížení jednotlivých úseků MHD vyplývají z výpočtů dopravního modelu, jehož podrobnost a rozdělení zón odpovídá účelu posouzení projektu ŽUB a nikoliv konkrétních mnohdy krátkých úseků tramvají a trolejbusů. Projekt Nové městské třídy je dle výsledků přepravní prognózy pro město Brno velmi zajímavý, protože uspokojuje dobře poptávku cestujících, která se v současnosti realizuje jiným způsobem. Jedná se o projekt v centrální oblasti města s výrazným plošným potenciálem. Naproti tomu zmíněné ostatní projekty představují koncová ramena linek, u kterých bude vždy docházet k postupnému snižování zátěže od centra města až po konečné zastávky. Toto je jev, který je naprosto běžný v dopravních systémech všech měst. Studie proveditelnosti ŽUB neslouží a ani nemůže být odpovídajícím podkladem pro posouzení jmenovaných projektů. Tuto úlohu je nutné řešit ve studiích a strategických dokumentech města Brna. Studie proveditelnosti nevylučuje přehodnocení záměrů města Brna.
87	KAM	B4	Šída	Díl B4 – Dopravní model a přepravní prognóza - Dlouhodobě sledovaná tzv. Nová městská třída nemá politickou podporu a je tudíž velmi pravděpodobné, že vedení kapacitní trolejbusové linky touto trasou nebude možné. Jak by se na rozdělení přepravní zátěže projevila neexistence trolejbusové linky Novou městskou třídou?	Připomínka neakceptována	Nebude zpracováno. Pro dřívější jednání Výboru studie proveditelnosti ŽUB byl zpracován podrobný rozbor přepravní zátěže Nové městské třídy. Z uvedeného rozboru vyplynulo, že Nová městská třída má velký potenciál zejména pro širší vnitroměstské vazby i pro obsluhu nejbližšího okolí Nové městské třídy. Tento projekt je uvažován v generelu dopravy města Brna, v územním plánu města Brna a je i součástí aktuálně zpracovaného SUMP. I dle výsledků přepravní prognózy je v zájmu města Brna realizovat tento projekt. Pokud není politická podpora tomuto projektu, považujeme za odpovídající projev politického nesouhlasu jejím vyjmutím z generelu dopravy, územního plánu a SUMP.

88	KAM	B4	Šída	Díl B4 – Dopravní model a přepravní prognóza -Linkové vedení v pentlogramech nesedí přesně s linkovým vedením v díle B3. Např. pro rok 2050 ve variantě A je v pentlogramu (díl B4) linka (asi) 80 Žlutý kopec, nám. Míru, Klusáčkova, Domažlická, Kr. Pole nádraží, která není v linkovém vedení dílu B3.	Připomínka neakceptována	Nebude zapracováno. V kartogramech jsou zobrazeny počty cestujících i na nočních a speciálních linkách 81, 82. Schémata obsahují pouze běžné denní linky.
102	KORDIS JMK	B4	Šída	B-04 Dopravní model - Přepravní proudy v regionální dopravě v tabulkách v textové části (r. 2020) jakož i v pentlogramech v přílohách (r. 2015, 2020) jsou zcela totožné s předchozí verzí 10. dílčího plnění. Projednávání předchozích připomínek KORDIS k dopravním modelu se v předložené verzi prakticky neprojevalo. Rozpor mezi průměrným dnem a průměrným pracovním dnem je pouze zamlžen v textu. Přitom tento rozpor nebyl jediný, který jsme v předchozí verzi připomínkovali. Na většině tratí i po odhlédnutí od uvedeného rozporu dochází v profilech na hranici města Brna k podhodnocení přepravních proudů z r. 2014 (poslední rok před rozsáhlými výlukami v uzlu Brno a jeho blízkosti). To platí i pro některé doplňkové profily. Profil Nihov – Vlkov na lince S3 na hranicích kraje je naopak násobně nadhodnocen. Blíže viz tabulka v příloze. Neřešeny zůstaly i připomínky k nezohlednění předaných údajů o přepravních proudech v regionálních busech na hranici města Brna	Připomínka akceptována	Viz obdobná připomínka (č 23) OD-JMK. Bude zohledněno v textu části B4. Po obdržení aktualizovaných dat ČD byl přepočten dopravní model a výstupy z modelu pro ekonomické hodnocení jsou dle aktualizovaného modelu. Přepočet modelu proběhl korektně s novou kalibrací a nikoliv selektivně a "ručně". Popsaný rozdíl byl zanedbatelný ve vztahu k výsledkům ekonomického hodnocení (z důvodu, že se posuzuje vždy rozdíl mezi variantou BP a projektovou, na které měl přepočet prognózy velmi podobný dopad). Z hlediska zatížení sítě rozdíly jsou patrné u trati Brno - Chrlice a v profilu Maloměřic, jak je uvedeno v připomínce. Na ostatních tratích a v ostatních dopravních systémech jsou změny z hlediska procentuální rozdílu nízké až nepatrné. Pro takový rozsah příloh je jejich přepočet s ohledem na dosažení změny neúměrný a řešitelný komentářem a odůvodněním v textu. V kontextu jiných připomínek požadujících přehlednější a srozumitelnější zpracování výstupů studie je navrhováno zpracování dílu B4 v pozměněné podobě, čehož součástí je i návrh aktualizace výstupů z přepravní prognózy.
110	MD	B4	Šída	Část A - str. 147 (resp. B4 - 8.1.1.6) Výpočet vnímané cestovní doby se odchyluje od zvyklostí používaných u jiných studií proveditelnosti. Požadujeme zdůvodnit použití tohoto vzorce, včetně uvedení zdroje.	Připomínka neakceptována	Nebude zapracováno. Stejný vzorec pro vnímanou cestovní dobu byl použit i v jiných studiích a je založen na základě zkušeností ze zahraničí a s doporučením JASPERŠ.
130	MD	B4	Šída	Dopravní model - Je nutno zdůvodnit nárůst počtu dálkových cestujících na železnici na rameni Brno - Břeclav mezi rokem 2020 a 2050+VRT o necelých 20%. Nárůst počtu železničních dálkových cestujících na rameni Brno - Přerov mezi lety 2020 a 2050+VRT je 4,0x.	Připomínka neakceptována	Nebude zapracováno. Počty dálkových cestujících na vstupech do řešeného území jsou převzaty z národního strategického modelu a ze SP Brno - Přerov. Na trať Brno - Přerov se přesune většina cestujících z tratě Praha - Olomouc - Ostrava. Na trati Brno - Břeclav dojde pouze k nárůstu bez přesunu z jiných tratí. Navíc se v této relaci ve výhledu zásadně mění pouze nabídka spojů na dvojnásobek, ale prakticky se nemění jízdní doby (jednotky minut). Zároveň dojde k zlepšení konkurenčního sílničního spojení dokončením uceleného dálničního tahu Brno - Vídeň. Proto nelze očekávat zásadní změnu zatížení, jako například u spojení Brno - Přerov.
154	MMB-NM ANDER	B4	Šída	Díl B4 Dopravní model, Textová část s. 159 / obr. 147-152 - Proud cestujících z/do oblasti jižního centra, kteří podle modelu využijí železniční zastávku Brno-Štýřice, je nereálně nízký. I podle urbanistické hypotézy UAD Studia, které rozvoj území ve variantě B spíše podceňuje, je východně od zastávky množství komerčních i obytných ploch, jejichž využití lze snad již v roce 2035, ale s jistotou v roce 2050 předpokládat. Přesto proud cestujících klesá pod 50 osob/24 h (minimální hodnota zachycená v kartogramu) ještě před Svratkou, méně než 400 m od zastávky, když běžná docházková vzdálenost je více než dvojnásobná. To dle mého názoru svědčí o zřejmé chybě, buď je v modelu chybně hodnocen potenciál ploch, nebo chybí komunikační propojení v daném směru.	Připomínka neakceptována	Ne všichni cestující z těchto ploch využijí pro své cesty vlak. Využívají samozřejmě i ostatní druhy dopravy, které nejsou na těchto obrázcích zobrazeny. Z hlediska dojíždění z regionu do přílehlé oblasti nenabízí tato lokalita takovou atraktivitu, jako jiné lokality ve městě Brně. Tomu odpovídá obrat cestujících na této zastávce.
180	MMB - OD	B4	Dorazil	Díl B4 – Dopravní model a přepravní prognóza k této části se za Statutární město Brno vyjadřují Brněnské komunikace, a.s. jako kompetentní organizace k této problematice	Bereme na vědomí	Nebude zapracováno.
247	SŽDC - O26	B4	Šída	Díl B4 - Přepravní prognóza - • Je nutné opravit také označování linek IDS JMK dle současného schématu platného od změnového termínu GVD tj. od prosince 2016 (sjednocení označování linek IDS JMK a MD).	Připomínka neakceptována	Nebude zapracováno. Celý systém VHD včetně linkového vedení, jízdních řádů a označování linek je popisován k 1.12.2015. Stejně tak číslování linek ve výhledu byl zpracován před prosincem 2016. Další přepisování linek by bylo více matoucí a prakticky bezúčelné.

Přehled připomínek k 10. dílčímu plnění Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno - Díl B5						
Číslo připomínky	Institute	Připomínkováná část dokumentace	Zpracovatel/ka reakce	Text připomínky	Vypořádání	Popis zapracování
19	JASPERS	B5	Wedell, Růžičková	E. Prostředí, využití půdy a klima (zpráva B5, revidovaná) – strany 10–11 Problémy se zejména týkají zdánlivě neobjektivní analýzy v částech věnovaných využití půdy a prostředí.	Připomínka částečně akceptována	Návrh využití území vyplývá z podkladů poskytnutých SMB. Studie proveditelnosti nemá za cíl návrh využití ploch. Toto hodnocení bude textově upraveno a lépe vysvětleno.
30	JASPERS	B5	Wedell	Zpráva B5 17. Obecná problematika a) Celkově doporučujeme „sjednocení“ jazyka a sdělení z kapitol 3 a 4 o posuzování využití půdy a prostředí, které jsou místy v rozporu. Viz bod níže po potřebě u kapitoly 2.	Připomínka akceptována	Jazyk a termíny budou v textu sjednoceny.
31	JASPERS	B5	Wedell	b) Pokud jde o posouzení možností HS železnice — studie sama dospěla k názoru, že není možné podat kvalifikované posouzení možností HS železnice jednoduše proto, že se jedná pouze o koridory v rámci plánu. Proto bychom navrhli této otázce věnovat méně pozornosti a snížit její prioritu.	Připomínka akceptována	Bude zestručněno, priorita bude snížena
32	JASPERS	B5	Wedell	18. Posouzení využití půdy (kapitola 2 a 3) c) Za účelem zjednodušení by bylo velice vhodné vynechat kapitolu 2 „PROVĚŘENÍ DOPADŮ VARIANT PŘESTAVBY ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO DO ÚZEMÍ“. Tato kapitola, včetně analýzy SWOT, vychází ze studie (dříve) vypracované třetí stranou a její znění vykazuje jasné odchylky. Dále kapitola 2 naznačuje na několika místech, že u možnosti B by mohly být kritickým problémem hladiny hluku, které působí jako velká nevýhoda pro tuto skupinu možností. Nicméně na druhou stranu kapitola 4 o prostředí neukazuje na problematiku hluku jako na kritickou u žádné ze studovaných možností. Jednoduše dochází k závěru, že protože všechny možnosti procházejí hustě zastavěnou oblastí, budou vyžadována docela rozsáhlá opatření ke zmírnění hluku. Účelem studie proveditelnosti bylo připravit dokument, který by obsahoval nový nezakreslený postoj k dlouho diskutovanému tématu. Navíc ToR specificky nepožadovala kapitolu s takovým obsahem.	Připomínka neakceptována	Kapitola obsahující SWOT bude ponechána - požadováno v zadávacích podmínkách a má svůj podstatný účel.
33	JASPERS	B5	Wedell	d) V podkapitolách 3.2 a 3.3 o porovnání dopadů na půdu se skóre v několika tabulkách změnilo, např. na straně 51 v tabulce 5.8, kde nyní chybí dopad/kolize b5, avšak je popsán v textu nad tabulkou, a přidán je dopad/kolice b10. Rovněž na straně 55, tabulka 5.11, se skóre jednoho z prvků změnilo a poslední prvek byl nahrazen (nyní jsou to záplavové oblasti). Další příklad je na straně 56, tabulka 5.12 nebo na straně 60, tabulka 5.14 apod. Uvítali bychom vysvětlení, jaké důvody vedly k těmto změnám a zda měly vliv na výsledky.	Připomínka akceptována	Hodnocení dopadů bude prověřeno a případně opraveno.
34	JASPERS	B5	Růžičková	19. Posouzení prostředí (kapitola 4) a) Část věnovaná prostřední neodpovídá našemu GN z 21. září 2016, pokud jde o základní logickou strukturu a nedorazila žádná písemná reakce, třebaže byl tento problém vznesen během setkání. Avšak je stále možné uvést, že k vylepšení podkapitoly došlo. Zbytečné opakující se části o různých variantách v analytické části byly odstraněny a aktuální verze je nyní mnohem srozumitelnější a výstižnější.	Připomínka akceptována	Struktura kapitol byla oproti první verzi upravena tak, aby měla logičtější a přehlednější sled. Navazuje na váš návrh z GN 21.9.2016: A. Předběžná analýza životního prostředí: Kapitola Obecná charakteristika dotčeného území a Dotčené prvky ŽP B. Předběžné posouzení dopadů: Kapitoly s popisem dotčení pro jednotlivé varianty a přehledné shrnutí C. Analýza stávající dokumentace: kapitola Vztah k procesu EIA Případné další úpravy členění dokumentace je možné upřesnit na dalším jednání.
35	JASPERS	B5	Růžičková	b) V podkapitole 4.2 o vztahu k proceduře EIA je uvedeno stanovisko předem odhadující budoucí dobu trvání procedury EIA v případě volby jakékoli z možností B. Doporučovali bychom z celé dokumentace toto stanovisko odstranit, protože znevýhodňuje skupinu možností oproti jiné skupině.	Připomínka akceptována	U varianty A bude doplněno, že v případě neplatnosti stávající EIA bude nutné proces opakovat. Obě varianty tak budou popsány srovnatelně.
36	JASPERS	B5	Růžičková	c) Nedoporučujeme zdůrazňovat, že možnosti ze skupiny B častěji kolidují s přírodními oblastmi, protože tak dochází ke zmatení, jelikož výsledkům skóre o celkových (včetně půdních) dopadů jasně dominují možnosti ve skupině B.	Připomínka neakceptována	V závěrečném hodnocení a porovnání variant je toto hodnocení zřetelné jak z textu, tak z přehledné tabulky střetů. Zpracovatel považuje za nutné a objektivní tuto závěrečnou větu uvést.
71	JMK-OÚP	B5	Wedell	Kap. 3.1.3. Popis variant VRT - V prvním odstavci je uvedeno: Pro obě varianty VRT jsou v aktualizované územně plánovací dokumentaci, v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje, vymezeny koridory územní rezervy. Tento text není přesný, neboť vydané ZÚR JMK nejsou aktualizovaná územně plánovací dokumentace, ale nová územně plánovací dokumentace pořízená dle požadavků stavebního zákona. ZÚR JMK vydané v roce 2011 byly rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 21.06.2012 zrušeny v celém rozsahu. OÚPSŘ požaduje text upravit s tím, že nebude používán pojem aktualizace ZÚR JMK (text je nutno upravit ve dvou případech na str. 46 a v jednom případě na str. 47).	Připomínka akceptována	Bude opraveno dle připomínky
72	JMK-OÚP	B5	Wedell	Kap. 3.2.3. Hodnocení variant podle střetů - V části Střety ve variantě B Petrov se uvádí, že „následující výčet střetů s ÚPmB představuje vybrané střety, které jsou významné vzhledem k tomu, že zasahují sledovanou koncepci rozvoje města.“ OÚPSŘ tuto formulaci připomínkoval už ve své připomínce ze dne 22.12.2016. OÚPSŘ není přesvědčen o tom, že všechny střety uvedené v této části mají vliv na koncepci rozvoje města. OÚPSŘ upozorňuje, že z § 15 písm. h) vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů lze dovodit, že pokud z nových záměrů v území vyplýne potřeba změny, která podstatně ovlivňuje koncepci územního plánu, je potřeba pořídit nový územní plán. Uvedená formulace (střety, které jsou významné vzhledem k tomu, že zasahují sledovanou koncepci rozvoje města) ve smyslu uvedené legislativy předjímá, že pro variantu B Petrov bude potřeba pořídit nový územní plán. OÚPSŘ proto doporučuje formulaci upravit nebo střety rozčlenit na střety zasahující koncepci rozvoje města a na ostatní závažné střety.	Připomínka akceptována	Bude upraveno dle připomínky
73	JMK-OÚP	B5	Wedell	Kap. 3.2.4. Srovnání variant ŽUB podle evidovaných střetů a ÚPmB - Technická poznámka – v posledním řádku prvního odstavce opravit odkaz na kapitolu – místo v kapitole 2.1. doplnit v kapitole 3.2.1.	Připomínka akceptována	Bude upraveno dle připomínky
74	JMK-OÚP	B5	Wedell	Kap. 3.2.5. Metodika hodnocení střetů variant VRT - OÚPSŘ má zásadní připomínku ke druhému odstavci. Týká se textu: Návrh trati je veden v nezastavěném území obcí jako přípustná činnost podle § 18 odst. 5 stavebního zákona. Je nutno si uvědomit, že ZÚR JMK vymezují pro obě varianty VRT územní rezervy, jejichž potřebu a plošné nároky je dle § 36 odst. 1 stavebního zákona nutno prověřit. Dle téhož ustanovení lze změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití (tedy realizaci VRT) jen na základě aktualizace ZÚR JMK. Je tedy zřejmé, že v tomto případě nelze využít ustanovení § 18 odst. 5 stavebního zákona; koridor vymezený pro VRT v ZÚR JMK musí být nejdříve prověřen a až následně lze stavbu realizovat.	Připomínka akceptována	Formulace bude v textu změněna.
75	JMK - OŽP	B5	Růžičková	Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:V následujících stupních projednávání požadujeme i nadále provést vyhodnocení dopadů na zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin založené na zpracování biologického hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. pro aktuálně uvažované podvarianty.	Připomínka akceptována	V dílu B.5.1, kapitola Doporučení pro další stupně dokumentace je uveden požadavek na zpracování tohoto průzkumu. Je již uvedeno v části B.5.
76	JMK - OŽP	B5	Růžičková	2. Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů:Dotčeným věcně a místně příslušným vodoprávním úřadem k vydání vyjádření podle ust. § 18 vodního zákona k záměru je vodoprávní úřad první instance, tj. obecní úřad obce s rozšířenou působností v místě požadované činnosti nebo stavby, v daném případě se jedná o vodoprávní úřad Magistrátu města Brna (MMB, odbor vodního a lesního hospodářství a zemědělství). OŽP upozorňuje, že je úřad příslušný dle ust. § 107 odst. 1 písm. a) vodního zákona uplatňovat stanoviska k územním plánům obcí s rozšířenou působností.OŽP dále upozorňuje na nutnost zohlednění stanovených záplavových území, jejich aktivních zón a plánování v oblasti vod, zejména Národního plánu povodí Dunaje a Plánu pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje včetně map povodňového ohrožení, povodňových rizik a listů opatření. Zároveň doporučuje zohlednění generelů odvodnění a odkanalizování města Brna. Dále OŽP upozorňuje, že dle ust. § 10 vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 432/2001 Sb., o dokladech žádosti o rozhodnutí nebo vyjádření a o náležitostech povolení, souhlasů a vyjádření vodoprávního úřadu, je třeba k žádosti o vydání vyjádření podle ust. § 18 vodního zákona doložit i stanovisko správce povodí, společnosti Povodí Moravy, s. p.	Připomínka akceptována	Bude uvedeno, že bude součástí dalšího stupně dokumentace.Doplní se do textu části B5.

77	JMK - OŽP	B5	Růžičková	<p>3. Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů:V rámci zaslané předběžné verze studie je aspektům kvality ovzduší věnována pouze obecná pozornost vycházející z připomínek zdejšího krajského úřadu k 9. verzi tohoto dokumentu. Stejně tak není v rámci studie provedeno zhodnocení variant ŽUB na životní prostředí z hlediska ovzduší, jako stěžejní složky životního prostředí v dotčeném území. Hodnocení obou variant z hlediska ochrany ovzduší je nutno rozdělit na tyto dílčí parametry:</p> <p>-emise z výstavby obou variant a doba trvání výstavby (je možno využít Metodiku pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 zpřístupněnou na webu Ministerstva životního prostředí na internetové adrese http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/castice_pm10/\$FILE/OOO-metodika_stavby_opatreni-20160413.pdf.Takto kvantifikované emise prachu je možno ukotvit i do území a zohlednit velikost zasažené populace, tedy porovnat velikost skupiny obyvatel, kteří budou vystaveni vysokým emisím z výstavby (vč. demolice),</p> <p>-porovnání obou variant z pohledu dopadu na ztíženou funkci veřejné dopravy po dobu výstavby obou variant,</p> <p>-důležitým aspektem z hlediska ochrany ovzduší je také porovnání vlivů na kvalitu ovzduší vycházející ze způsobu napojení VRT na jednotlivé varianty ŽUB,</p> <p>-fázi provozu jednotlivých variant posoudit zejména s ohledem na navazující přestupní uzel městské hromadné dopravy,</p> <p>-fázi provozu jednotlivých variant posoudit zejména s ohledem na navazující přestupní uzel dalších módů dopravy, tedy prostorové možnost výstavby P+R, B+R, K+R, aj</p>	Připomínka částečně akceptována	Nebude součástí Studie ŽUB. Bude součástí dalších stupňů dokumentace. Ve fázi studie nelze takto podrobně hodnotit zasažené území., ani komplexně celé území města po zavedení dalších dopravních opatření (parkoviště). Tato hodnocení budou součástí dalších stupňů dokumentace (např. hodnocení vlivů na veřejné zdraví). Ve studii bude doplněn komentář k vyhodnocení výpočtů převedené a indukované dopravy a modal-splitu jednotlivých variant a jejich možnému vlivu na změnu kvality ovzduší v řešené oblasti.
89	KAM	B5, A	Růžičková, Dorazil	Díl B5 – Hodnocení územních a environmentálních dopadů variant řešení- Ve variantě B se předpokládá napojení na VRT systémem podzemních tunelů. Komplikovaný systém tunelů bude veden pod historickým jádrem města. Mezi hrozby SWOT analýzy varianty Petrov je zařazen možný negativní vliv tunelů na statiku některých staveb a technická obtížnost daného řešení. Je v této souvislosti vyhotoven geologický a statický průzkum? Pakliže ne, domníváme se, že tato hrozba zásadním způsobem zvyšuje míru rizika realizovatelnosti napojení VRT ze severozápadního směru a mohla by být v textu více rozvedena.	Připomínka akceptována	Uvedená hrozba je v geologii města Brna velmi vysoká, reálná a i laickému čtenáři Studie zcela evidentní. V souladu se zpracovávaným stupněm dokumentace byl IGP nahrazen využitím dostupných IG řešerší, archivních vrtů a odborným zhodnocením již provedených realizací hlubinných děl. Nicméně bude více zdůrazněno v celkovém shrnutí - část A. Bude doplněno rovněž do části B.5.1.
181	MMB - OD	B5	Dorazil	Díl B5 – Hodnocení územních a environmentálních dopadů variant řešení- k této části se za Statutární město Brno vyjadřuje Odbor územního plánování a rozvoje MMB jako kompetentní odbor k této problematice	Bereme na vědomí	
200	MMB - OUPR	B5	Wedell	Obecně v textové části doporučujeme sjednotit označení variant. Někde jsou uváděny spojení <i>varianta A Reka</i> , někde <i>varianta A „Reka“</i> . To platí obecně pro všechny varianty.	Připomínka akceptována	Bude sjednoceno
201	MMB - OUPR	B5	Wedell	Kapitola 2.1., str. 6 - zkratka SJ „ <i>diametr severojižní diametr regionální dráhy</i> “, pojem RS Rychlá spojení se v části B5 nevyskytuje, vždy se uvádí VRT	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.
70	JMK - OD	B5	Dorazil	23. Hodnocení části B-05 KrÚ JMK OD neřeší, vyjádření vydávají samostatně příslušné odbory KrÚ JMK.	Bereme na vědomí	
202	MMB - OUPR	B5	Wedell	Kapitola 2.6.1., str. 39, O (příležitosti) - Je otázkou, jak chápat příležitosti rozvoje lokalit, když zůstává v území zachován železniční provoz a některé území mezi železničními tratěmi je obtížně dopravně připojitelné. Doporučujeme zpřesnit rozsah mimo plochy pro železniční dopravu minimálně v lokalitách Štýřice-Heršpická a Nových Sadů. Porovnat se slabými stránkami kapitoly 2.6.3.	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.
203	MMB - OUPR	B5	Wedell	Kapitola 2.6.2., str. 40, W (slabé stránky) - provést kontrolu s jinou částí dokumentace, zda je v pořádku tvrzení „ <i>nové poloze bude omezenější počet linek MHD oproti ostatním variantám</i> “. Doporučujeme upřesnit, pokud bude zajištěna dostatečná dopravní obsluha a kapacita spojů, tak by neměl být problém v „počtu linek“.	Připomínka akceptována	Formulace bude prověřena ve vztahu k dopr. modelu a návrhu úprav MHD a následně upravena.
204	MMB - OUPR	B5	Wedell	Kapitola 2.6.2., str. 41, T (hrozby) - poslední odrážku, doporučujeme zkrátit a upravit znění, není zřejmé, co je hrozbou.	Připomínka akceptována	Bude přeformulováno.
205	MMB - OUPR	B5	Wedell	Kapitola 2.6.3., str. 42, O (příležitosti) - obdoba viz. kapitola 2.6.1.	Připomínka akceptována	Bude upraveno v textu.
206	MMB - OUPR	B5	Wedell	Kapitola 3.1.1, str. 43 - doporučujeme sjednotit užití a vysvětlení pojmů, např. pro ÚPmB v části 2.1. je vysvětlení pro Uzemní plán města Brna 1994, apod.	Připomínka akceptována	Bude upraveno v textu.
208	MMB - OUPR	B5	Wedell	Kapitola 3.1.3, str. 47 - první věta, ZUR JMK byly vydány, nikoli, že proběhla jejich aktualizace.	Připomínka akceptována	Bude upraveno v textu.
209	MMB - OUPR	B5	Wedell	Kapitola 3.2.3, str. 50, 51 - v textu je popsán střet „b5“, ale v tabulce se nevyskytuje. Je nutno odmazat text nebo doplnit hodnoty do tabulky, podle výsledku případně provést úpravu grafické části.	Připomínka akceptována	Je to pozitivní dopad zmíněn v kapitole 3.3. ve druhém odstavci, patří pouze na stranu 58, zde bude vymazán
210	MMB - OUPR	B5	Wedell	Kapitola 3.3.3., str. 61 - není zřejmé, proč byla tabulka 5.16 rozšířena o údaje, které se v hodnocení nepromítají nebo neposuzují, navíc z větší části jsou informace obsaženy v předchozích tabulkách.	Připomínka akceptována	Doplňující údaje které nevyužíváme pro hodnocení, budou vymazány jako nadbytečné
211	MMB - OUPR	B5	Wedell	Kapitola 3.4., str. 67 – doporučujeme upravit znění a lépe strukturovat stručné zhodnocení (územní plán, střety a dopady ZUB, střety a dopady VRT). Objevuje se zde nejvíce negativně hodnocený dopad, který je popsán v předchozí kapitole, že není předmětem posouzení nebo hodnocení. Dále zde není popsáno vyhodnocení střetů ve variantách. Předpokládáme, že by zde měl být stručný přehled výsledků předchozích jednotlivých kapitol a výsledek, který byl předmětem posouzení a vyhodnocení, bez dalších doplňujících textů, které jsou předmětem jednotlivých kapitol. Tyto změny se případně promítnou do části A.	Připomínka akceptována	Termín "nejvíce negativně hodnocený dopad" – přeformulujeme; střety s územním plánem nejsou hodnoceny pouze vyjmenovány kapitole 2, tak to bylo již prezentováno na společných jednáních, v kapitole 3 jsou v úvodu uvedeny limity hodnocení souladu s územním plánem. tabulkové hodnocení dopadů je v předchozích kapitolách, pokusíme se text ještě zkrátit..

Přehled připomínek k 10. dílčímu plnění Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno - Díl B6						
Číslo připomínky	Institute	Připomínkováná část dokumentace	Zpracovatel/ka reakce	Text připomínky	Vypořádání	Popis zapracování
17	JASPERS	B6	Funk	C Ekonomické vyhodnocení (zpráva B6, nová) – strany 5–6 Problémy se zejména týkají interpretace výsledků ekonomické analýzy a souhrnné prezentace analýzy výhod a rizik.	Připomínka akceptována	Výsledky ekonomické efektivity a analýzy rizik bude lépe popsány.
38	JASPERS	B6	Funk	8.a. Časové úspory pro přenesený provoz a vyvolaný přenos jsou vyšší u možností A než u možností B (odstavec 6.5, tabulky 44+). To se zdá nepravděpodobné, protože možnosti B produkují větší časové úspory a měly by produkovat více vyvolaného provozu a přeneseného provozu z automobilů na veřejnou dopravu.	Vysvětleno	Jedná se o důsledek použitého způsobu výpočtu úspor stávajících a převedených cestujících. Varianta A má sice vyšší úsporu převedených cestujících z IAD na VHD než varianta B (díky radikálnějšímu zásahu do podoby systému VHD), ale to je současně kompenzováno vyššími ztrátami cestujících převedených opačným směrem VHD->IAD, kteří byli ovšem asi nesprávně zahrnuti do skupiny stávajících cestujících. Na základě konzultací bylo přistoupeno k úpravě způsobu výpočtu úspor tak, aby všichni převedení cestující byly počítáni dohromady (VHD->IAD a také IAD->VHD), čímž by mělo dojít k odstranění připomínkovaného problému (u A se pravděpodobně mírně zhorší úspora převedených cestujících a naopak mírně zlepší úspora stávajících cestujících).
39	JASPERS	B6	Funk	8.b. V souladu s EU 207/2015, bod 2.3.2 doporučujeme následující jasnější strukturu: Úspora nákladů na infrastrukturu (železniční, silniční), úspora nákladů na provoz vozů a vozidel (železničních, silničních), časové úspory, snížení nehodovosti (z důvodu přenesení provozu, z vylepšení železnice), snížení emisí skleníkových plynů, snížení jiných emisí než skleníkových (znečištění vzduchu), emise hluku, jiné úspory, zůstatková hodnota.	Připomínka neakceptována	Současné rozdělení přínosů jednotlivých variant je provedeno v souladu s doporučeními platné národní metodiky a současně odpovídá dělení přínosů v CBA tabulkách, které tvoří přílohu SP. Dělení přínosů doporučené připomínkujícím by znamenalo vnesení nesouladu mezi výstupy v CBA tabulkách a v textu části B6 SP, ačkoliv suma přínosů by byla stále stejná. Pro vyšší přehlednost bychom doporučovali zachovat stávající rozdělení přínosů uvedené v části B6 SP.
40	JASPERS	B6	Funk	8.c. Výhody musí být souhrnně prezentovány podle typu již předpokládané výhody (např. tabulka 61). Jinak je tabulka zavádějící a má malou vypovídací hodnotu (např. výhody zůstatkové hodnoty se zdají mnohem vyšší než ve skutečnosti).	Připomínka akceptována	Shrnutí přínosů ekonomické analýzy bude uvedeno v diskontovaných hodnotách
41	JASPERS	B6	Funk	8.d. Důležité výhody, které nejsou kvantifikovány, musí být rovněž shrnuty kvalitativně (např. bezpečnost na železnici, hluk na železnici, spolehlivost/komfort železnice)	Připomínka akceptována	Přínosy nezahrnuté do ekonomické analýzy budou v případech, kdy to bude možné, kvantifikovány. V ostatních případech bude doplněn jejich popis.
42	JASPERS	B6	Funk	9. Cíle - Doporučujeme jasně rozlišit (ve smyslu EU 207/2015 a dřívějších komentářů JASPERS)	Připomínka akceptována	Kapitola 3.2 cíle projektu a případně další části budou upraveny v návaznosti na změny části A studie proveditelnosti.
43	JASPERS	B6	Funk	10. Ekonomické hodnocení dílčí volby „500 TESCO“ B (kapitola 8). Toto dílčí ekonomické hodnocení je cenné, avšak nezohledňuje bezpečnostní výhody vylepšeného rádia nástupiště-kolej, které jsou hlavní motivací tohoto řešení nebo možné výhody opakovaného použití prostoru zbývajícího po tomto řešení. I když nelze tyto výhody kvantifikovat, je nutné je posoudit kvalitativně, aby bylo hlavní zdůvodnění plánu srozumitelnější.	Připomínka akceptována	Bude doplněn popis zvýšené bezpečnosti tohoto řešení s výpočtem vzdálenosti mezi vlakem a hranou nástupiště v obou případech řešení. Textově budou popsány výhody i nevýhody obou řešení hlavního nádraží.
44	JASPERS	B6	SŽDC	11. Ekonomické hodnocení HS (vysokorychlostního) železničního spojení do uzlu Brno (kapitola 10) Toto dílčí ekonomické hodnocení je poněkud zavádějící a nejasné z důvodu chybějící vyzrálosti návrhů na HS železnici v Česku. Všímáme si, že dosud neproběhlo robustní strategické posouzení HS, dopadu dopravy nebo vážné ekonomické hodnocení nebo hodnocení finanční dosažitelnosti celého HS konceptu nebo pro trať Brno-Praha nebo posouzení řady možných voleb pro HS železnici u možnosti B. Panuje zde tak velká nejistota ohledně reálnosti nebo načasování investice (zde optimisticky uvažované od 2030) nebo úrovní provozu a neexistuje objektivní zdůvodnění HS projektu. Proto spíše doporučujeme využít u tohoto hodnocení kvalitativnější přístup a opustit ekonomickou analýzu: uveďte jen rozdíl v nákladech mezi možnostmi aktuálně uvažovanými a pohovořte o potřebě dalších HS možností pro možnost B brněnského nádraží. Rovněž musí být zdůrazněna nejistota kolem HS projektu (navzdory současné politické podpoře a zapálení obecného sektoru pro věc). Viz bod 26 níže, kde jsou uvedena další pojednání o alternativních HS možnostech řešení B.	Připomínka akceptována	Způsob vyhodnocení dopadu výběru varianty ŽUB na VRT bude definován zadavatelem po konzultacích s hodnotiteli. V rámci 10. dílčího odevzdání bylo vyhodnocení provedeno dle zadávacích podmínek, které uvádějí: „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.“
45	JASPERS	B6	Funk	12. Analýza rizika (kapitola 11) Kvalitativní analýza rizika již byla jasně předmětem velice vážné a intenzivní práce a заслужuje si velký respekt. Máme následující doporučení, a to zejména týkající se prezentace výstupů a provázání rozšíření s kvalitativní analýzou rizika. a) Třebaže je provázána, doporučujeme začít kvantitativní analýzou rizika podle struktury EU 207/2015.	Připomínka akceptována	Kvantitativní analýza bude zařazena před kvalitativní
46	JASPERS	B6	Funk	12.b. V souladu s EU 207/2015 doporučujeme zahrnout analýzu scénáře po počáteční analýze citlivosti a stanovení bodu zvratu. Horní a dolní meze analýzy scénáře mohou zohledňovat kvalitativní riziko (a naopak analýza scénáře může pomoci podpořit posouzení vážnosti rizik pro ekonomickou životaschopnost v kvalitativní analýze).	Připomínka akceptována	Analýza vybraných scénářů bude doplněna
47	JASPERS	B6	Dorazil	12.c) Příloha registru rizik (příloha 10), která obsahuje všechny detaily o analýze rizika, je velice vyčerpávající. Nicméně zbytkové riziko za každou možnost po zmírňujících opatřeních není zdokumentováno tam, kde existují různé dopady za každou možnost. To je nezbytné.	Připomínka akceptována	Bude doplněn a upraven registr rizik.
48	JASPERS	B6	Dorazil	12.d) Doporučujeme rovněž zahrnout riziko bouřky zjištěné v posouzení klimatu (navržena jsou zmírňující opatření) a posoudit přítomnost relevantních rizik prostředí souvisejících s technickým řešením (žádné v analýze rizika).	Připomínka akceptována	Bude doplněn a upraven registr rizik.
49	JASPERS	B6	Funk	12.e) S ohledem na rozsah posouzení by se mělo souhrnné posouzení (11.2.2 a 11.2.3) zaměřovat pouze stručně na následující (kromě již uvedených statistických shrnutí): <ul style="list-style-type: none">• Uveďte matice rizika před zmírněním a po zmírnění, jež uvádějí čísla rizika, která mohou mít souvislost s přílohou 10.• Popište pouze aktuální vysoká a velmi vysoká rizika (také zdůrazněte hlavní rozdíly mezi možnostmi).• Popište hlavní navrhovaná zmírňující opatření pro vysoká a velmi vysoká rizika.• Popište zbytková střední, vysoká a velmi vysoká rizika a plány na jejich řízení a monitorování.	Připomínka akceptována	Text bude upraven dle návrhu Jaspers
56	JMK - OD	B6	Funk	B-06 Ekonomické hodnocení B-06 Ekonomické hodnocení 9. V úvodu bodu 6.5. Přínosy z úspory času jsou uváděny tabulky dob jízdy. Následný text uvádí, že do ekonomického hodnocení vstupuje úspora času počítaná z cestovních dob. Není zřejmé, k čemu tabulky dob jízdy jsou zde uváděny a proč nejsou uváděny tabulky cestovních dob.	Vysvětleno	Tabulka jízdních dob slouží pouze pro ilustraci změny jízdních dob plynoucí z realizace jednotlivých variant. Text uvedený pod tabulkou shrnující tyto rozdíly uvádí : "Úspora času vyjádřená v osobohodinách, která vstupuje do ekonomického hodnocení je rozdílem cestovních dob mezi projektovou variantou a variantou bez projektu. Ovšem nejedná se o pouhý rozdíl mezi jízdními dobami na železnici uvedenými v přehledu výše. Do výpočtů množství uspořené času vstupuje takzvaná vnímaná cestovní doba"
57	JMK - OD	B6	Funk	10. Bod 6.5. dále uvádí, že hodnota času roste v návaznosti na vývoj ukazatele HDP na hlavu, což je teze, která byla i předmětem jednání V SP v dubnu 2017. Z toho plyne, že v důsledku časového posunu užívání var. B oproti A, je uspořený čas oceněn rozdílnými hodnotami ve var. A a B. Což následně potvrdili i podklady k jednání 20.06. 2017. Jakkoliv se může jednat o postup dle platné metodiky, KrÚ JMK OD jej označuje za absurdní. Dosud se ve své praxi nesetkal u soukromých investorů s tezí, že časový odklad investice dává vyšší přínosy, vždy tomu bylo naopak.	Připomínka neakceptována	Jak uvádí připomínkující, jedná se o postup v souladu s patnými metodickými pokyny pro hodnocení investic do železniční infrastruktury. Rostoucí hodnota času v průběhu let vychází z předpokladu rostoucího HDP na hlavu, který lze považovat za indikátor rostoucí životní úrovně obyvatelstva. S rostoucí životní úrovní obyvatelstva stoupá i hodnota jejich času, v případě ekonomického hodnocení železničních projektů je mezi hodnotou času a růstem HDP na hlavu elasticita 0,7, tedy růst HDP na hlavu o 1,0% vyvolá růst jednotkové ceny času o 0,7%. K uvedenému je třeba poznamenat, že ekonomické hodnocení pracuje s hodnotami předpokládaného růstu HDP na hlavu o 2,0% do roku 2029 a o 1,0% od roku 2030 dále. Dopad na vzájemné posouzení variant A a B způsobený rozdílným ohodnocením času je minimální, jak bylo prezentováno na VSP 28.6.2017. Vzhledem k tomu, že je nepravděpodobné, že by některá z variant byla realizována dříve, než je uvažováno v EH, není hodnota času faktorem, který by mohl snížit ekonomickou efektivitu některé z variant.

58	JMK - OD	B6	Dorazil	11. Ovšem souběžně s časově rozdílným hodnocením variant ve SP požaduje MD, jako dotčený orgán v územním plánování, sjednotit územní připravenost obou variant v novém ÚP města na úrovni územní rezervy. Tím se ovšem eliminuje časový předstih var. A. KrÚ JMK OD se již v tomto smyslu obrátil na MD dopisem.	Připomínka neakceptována	Netýká se přímo zpracování studie proveditelnosti. Na konferenčním projednání je možné tuto otázku diskutovat.
59	JMK - OD	B6	Funk	12. V pf. B-06-02-05 v některých tabulkách chybí sloupeček s rokem, v některých sloupečcích jsou hodnoty vykřikované. V tabulkách všech var. B je v tabulkách oshod, vozokm atd. v záhlaví uváděna var. B1f. Přílohy jsou tak nepřehledné až nepoužitelné.	Připomínka akceptována	Bude v textu opraveno.
63	JMK - OD	B6	Dorazil	16. Ekonomické hodnocení v rozhodujícím horizontu bez VRT je založeno na porovnání var. A a B ke "svým" variantám BP, nikoliv jedné univerzální var. BP. Takže vzájemné srovnávání var. A a B je dosti problematické. Naopak zjednodušené ekonomické hodnocení napojení VRT je provedeno přímým srovnáním var. A a B. Nelze tedy provést celkové vyhodnocení ekonomické efektivity v horizontu s VRT.	Připomínka neakceptována	Vzhledem k nemožnosti sestavit pro hodnocení VRT stav Bez projektu, bylo přistoupeno k hodnocení porovnáním řešení varianty A a varianty B. Způsob hodnocení VRT bude projednán na jednání k vypořádání připomínek.
64	JMK - OD	B6	Dorazil	17. Není jasný vztah řešení SP ŽUB a zadávané SP VRT Praha - Brno - Břeclav. Zatímco SP ŽUB zapojení VRT do řešení var. BP zcela vylučuje, zadání SP VRT toto řešení uvádí jako relevantní. Zadání SP VRT požaduje kromě var. A a B řešit napojení ŽUB "v alternativním návrhu". Není však zřejmé, zda jde o napojení VRT do ŽUB ve stavu BP nebo jiné zapojení ve var. B ŽUB. (Příl. B-06-01 i A spekulují o řešení VRT, které by eliminovalo investičně enormně náročnou novou podzemní stanici a soustavu tunelů pod historickým centrem města Brna).	Připomínka neakceptována	Teoretická možnost zapojení VRT do ŽUB ve stavu Bez projektu byla před zahájením prací na SP ŽUB připouštěna, ovšem dle podrobných analýz bylo zjištěno, že ve variantě Bez projektu není možné dosáhnout požadované koncepce Rychlých spojení zejména za kapacitních a technických důvodů. Způsob hodnocení VRT bude projednán na jednání k vypořádání připomínek.
65	JMK - OD	B6	Dorazil	18. Jedno z doporučení SP ŽUB k VRT ve var. B spočívá v přivedení VRT z Prahy od jihu a vybudování nových nástupišť k budově OD TESCO. Přivedení všech tří tras VRT resp. RS od jihu je dopravně technologicky dosti nevhodné. Dále navrhované tzv. severní vedení trasy VRT bylo již před několika lety dohodou JMK, MD a Brna odmítnuto. Vzhledem k potřebě 4 kolejí v podzemní stanici lze i důvodně pochybovat o možnosti vedení vlaků VRT přes nadzemní část hlavního nádraží. Při řešení ve SP VRT může být i různé "alternativní" řešení tras VRT v rámci variant B vzhledem k rozdílnému vedení přerovské a vlárské tratě.	Připomínka neakceptována	Uvedená doporučení pro alternativní návrh řešení VRT ve variantě B představují ideové možnosti, které v hrubém měřítku řešené území nabízí. Podrobné posouzení proveditelnosti je úkolem jiných dokumentací. Až na základě posouzení podrobného řešení těchto řešení, lze činit závěry o jejich výhodnosti a proveditelnosti. Pokud taková prověření jsou k dispozici, mohou být zahrnuta do textu.
66	JMK - OD	B6	Dorazil	19. Zadání SP VRT počítá s jejím zpracováním cca do konce r. 2019, přičemž zapojení VRT do ŽUB požaduje řešit variantně. Zadání SP VRT tak s výběrem var. ŽUB v průběhu jejího zpracování nijak neuvažuje.	Připomínka neakceptována	Netýká se přímo zpracování studie proveditelnosti. Na konferenčním projednání je možné tuto otázku diskutovat.
67	JMK - OD	B6	Dorazil	Souhrnně 20. Dokumentace v jednotlivých DP má vždy jinou strukturu. Dohledávat zpracování předchozích připomínek se tak rovná sisyfovské práci, která nemůže být po dotčených stranách vyžadována. Zde je třeba konstatovat, že připomínky např. 2, 4, 13, 14 tohoto vyjádření jsou vznášeny opakovaně. Jejich řešení má ovšem dopad do ekonomického hodnocení.	Připomínka akceptována	Struktura dokumentace a obsah studie se postupně vyvíjel dle stádia zpracování. V tomto závěrečném vypořádání připomínek, vznášených k finální verzi dokumentace, bude snahou zpracovatele všechny připomínky - i ty z předchozích plnění - úplně vypořádat, o čemž svědčí i tato tabulka.
90	KAM	B6	Funk	Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik- s. 49-50 – Náklady na údržbu v tabulkách 13 a 14 jsou uvedeny pro jaké časové období? Doporučujeme doplnit.	Připomínka akceptována	Do textu části B6 bude doplněno, že se jedná o kalkulaci nákladů na údržbu za jeden rok.
91	KAM	B6	Funk	Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik-- s. 71 – prosíme doplnit vysvětlení, z jakých dat je vypočtena časová úspora. Vychází se z dopravního modelu (díl B4), nebo z tabulek 40 a 41 (díl B6)? Jsou zahrnuty i cesty nesouvisející s železnici (např. vnitroměstské cesty MHD, na kterých přibude přestup kvůli změně tras linek)? Kolik činí roční časová ztráta z titulu odkládání realizace modernizace ŽUB?	Vysvětleno	Jak je uvedeno na straně 72: „Úspora času vyjádřená v osobohodinách, která vstupuje do ekonomického hodnocení je rozdílem cestovních dob mezi projektovou variantou a variantou bez projektu. Ovšem nejedná se o pouhý rozdíl mezi jízdními dobami na železnici uvedenými v přehledu výše. Do výpočtů množství uspořené času vstupuje takzvaná vnímaná cestovní doba (PJT=percieved journey time), která pracuje s jednotlivými složkami cesty „dveře – dveře“, které jsou ohodnoceny specifickými vahami. Výsledná hodnota uspořené času je tak součtem uspořené času železniční, převedené (doprava převedená ze silnice na železnici) a indukované dopravy, tj. dopravy, která je vyvolaná realizací projektu.“ Časová úspora tedy zahrnuje všechny složky dopravy (vlak, BUS, IAD, tramvaj, trolejbus) v řešené oblasti a hodnota v osobohodinách reprezentuje tzv. vnímanou cestovní dobu. Kolik činí roční ztráta společnosti z nerealizace projektu lze zjednodušeně vyvodit v CBA tabulkách v ročních bilancích nákladů a přínosů.
92	KAM	B6	Funk	Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik- s. 83 – Přínosy z převedení dopravy na železniční v podobě externího účinku klimatické změny by se neměly přeceňovat. Nelze předpokládat, že efekty jednoho projektu budou mít dopad na zpomalení klimatických změn (pakliže by tu nějaký dopad byl, lze těžko kvantifikovat a i tak by se jednalo o dopad statisticky naprosto nevýznamný). Jsme si však vědomi toho, že tento postup musí být v souladu s Metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity a expost posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest. Doporučujeme však zvážit zařazení stručné zmínky o nutnosti obezřetné interpretace a nepřeceňování externího účinku – klimatické změny	Připomínka akceptována	Výpočet celospolečenského přínosu snížení externalit dopravy je proveden v souladu s platnou metodikou. Realizace jakékoliv projektové varianty samozřejmě nevyřeší problém klimatických změn, nicméně přispěje svou částí k řešení tohoto problému a napomůže tak k naplnění jednoho z cílů EU, kterým je minimalizace změny klimatu.
93	KAM	B6	Funk	Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik- s. 86-92 – V jakých jednotkách jsou hodnoty v tabulkách 52 až 57? Jaký je vztah uvedených částek s částkami v tabulce 61?	Připomínka akceptována	Bude opraveno a doplněno do textu. V tisících Kč.
94	KAM	B6	Funk	Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik- s. 107 – prosíme doplnit vysvětlení, proč zůstatková hodnota ve variantách Bx je výrazně vyšší než investiční náklady, zatímco ve variantách Ax je zůstatková hodnota nižší než investiční náklady.	Připomínka akceptována	Výpočet zůstatkové hodnoty je proveden podle platných metodických pokynů a přímo nesouvisí s výší investičních nákladů. Zůstatková hodnota je vypočtena jako součin životnosti varianty po skončení hodnotícího období (viz. tabulka 5 EH) a průměrných příjmů a nákladů v provozní fázi varianty (od skončení realizace varianty do konce hodnotícího období). V případě ekonomické analýzy vstupuje do součtu ještě hodnota celospolečenských přínosů v posledním roce hodnotícího období. Celý tento výpočet je pak ještě upraven diskontováním. Výsledná zůstatková hodnota, tak závisí na objektivě skladbě varianty, ze které vyplývá její průměrná životnost a nákladech a přínosech v rámci provozní fáze. V případě ekonomické zůstatkové hodnoty její výši spolurčují i celospolečenské přínosy v posledním roce hodnotícího období.
95	KAM	B6	Funk	Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik- s. 117-118 – V jakých jednotkách jsou hodnoty v tabulkách 87 až 90?	Připomínka akceptována	Bude opraveno a doplněno do textu. V tisících Kč.
96	KAM	B6	Dorazil	Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik- V kapitole „11. Posouzení rizik“ doporučujeme doplnit riziko nedostatečné 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-ochrannářského charakteru, se jeví výstavba tunelových staveb pod historickým centrem města a dalšími MČ jako vysoce riziková (z výše uvedených hledisek).	Připomínka akceptována	Uvedené riziko bude doplněno.

97	KAM	B6	Funk	Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik - Jsme si vědomi, že je tento postup v souladu s Metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest. Doporučujeme však alespoň zařazení slovního komentáře o extrémně hypotetických kalkulacích ve vztahu k čistě virtuální peněžní hodnotě času. Je rozdíl mezi hodnotou času, která je imaginární, a hodnotou nákladů na údržbu, které jsou skutečné.	Připomínka neakceptována	Hodnota úspory vnímané cestovní vyjádřená v osobových hodinách vychází z dopravního modelu. Ten pracuje s přesně definovanou dopravní sítí ve všech segmentech v řešeném území, tedy současnou nabídkou dopravy a současnou poptávkou po osobní dopravě. Součástí tohoto modelu je prognóza budoucího vývoje poptávky po osobní dopravě, která je zatížena jistou dávkou nejistoty, současně tento model obsahuje i budoucí nabídku osobní dopravy, která vychází z řešení jednotlivých variant ŽUB, a která byla v průběhu projekčních prací konzultována a kalibrována. S tvrzením, že výstupy z dopravního modelu jsou extrémně hypotetické kalkulace tak nelze souhlasit, jedná se totiž o v současné době nejpřesnější možnou predikci stavu budoucího. Úspora vnímané cestovní v osobohodinách je rozdílem vnímané cestovní doby projektové a bezprojektové varianty a je závislá nejen na prostém zkrácení jízdních dob, ale též na změně linkového vedení, četnosti spojů a v neposlední řadě počtu cestujících, kterých se úspora dotkne. Výše zmíněná úspora 1 minuta čistého času by například u 1 000 lidí denně znamenala úsporu v hodnotě 2,1 mil. Kč ročně (při hodnotě času 350 Kč/oshod).
98	KAM	B6	Dorazil	Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik - ZÚR JMK vydané v roce 2016 počítají s vytvořením územních podmínek pro optimalizaci konvenční celostátní železniční tratě č. 250 s cílem zkvalitnit železniční spojení pro dálkovou dopravu a zlepšit obsluhu území příměstskou kolejovou dopravou v návaznosti na SJKD v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno. SJKD však není zohledněn v ekonomickém hodnocení, popřípadě není řešen ani jeho vliv na dopravní obslužnost v rámci Brna (díl B4).	Připomínka neakceptována	Dle zadávacích podmínek Studie není se záměrem SJKD ve Studii ŽUB uvažováno žádným způsobem. SJKD nebyl dosud věcně, časově a finančně vymezen. Toto téma bylo diskutováno na jednání 3.8. v Brně.
99	KAM	B6	Funk	Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik - Přínos projektu je hodnocen pouze na podkladě změny bonity pozemků. Na s. 92 je uvedeno: „Urbanizace je v tomto případě vyčíslena změnou ceny pozemků, kdy cena pozemku je použita jako ukazatel zvýšené hodnoty“. Toto hodnocení nezohledňuje dostatečně přínos pro rozvoj města a jeho funkcí. Ačkoliv studie obsahuje ekonomické hodnocení celospolečenských dopadů v podobě úspor času či externích účinků, nezabývá se např. potenciálem komerčních aktivit návazných na jednotlivé varianty, tzn. potenciálem přilákat investice (maloobchod, služby, apod.). Zde vidíme souvislost s položkou „širší ekonomické a kulturní dopady projektu“ (viz „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivity investic projektů železniční infrastruktury“ a IV Fáze: Ekonomická analýza a část „4.5 Ostatní“). Doporučujeme zařadit zdůvodnění, proč toto nebylo zařazeno.	Připomínka neakceptována	S úvahou, že by samotná realizace jednotlivých variant vedla k zásadnímu zvýšení atraktivity území pro případné investory, ekonomické hodnocení neuvažuje, vzhledem k tomu, že tento jev bude spjat zejména s následným rozvojem řešeného území. Pro případné vyčíslení tohoto přínosu by bylo potřeba znát konkrétní záměry investorů, které by byly přímo podmíněny realizací některé z variant ŽUB. Zvýšený komerční potenciál území v okolí nově budovaných zastávek je ohodnocen zvýšenou měrnou jednotkovou cenou pozemků v okolí zastávek.
100	KAM	B6	Funk	Díl B6 – ekonomické hodnocení a hodnocení rizik - Hodnocení přínosů projektu taktéž nezahrnuje komfort a bezpečnost cestujících – prosíme o doplnění hodnocení rozdílu variant Bx s minimálním poloměrem 300 a 500m z hlediska komfortu a bezpečnosti výstupu a nástupu, příp. dalších rozdílů vyplývajících z rozdílného poloměru kolejí u nástupních hran.	Připomínka akceptována	Textový popis rozdílné bezpečnosti a komfortu cestujících v řešení variant B s využitím min. poloměru 300m a 500m bude doplněn.
103	KORDIS JMK	B6	Funk	B-06 Ekonomické hodnocení , vazba na VRT - Na předchozích jednáních bylo uváděno, že zapojení VRT do ŽUB nebude předmětem ekonom. hodnocení SP ŽUB. V předloženém 10. dílím plnění je však jakési ekonom. hodnocení provedeno. Domníváme se, že ekonom. hodnocení zapojení VRT do ŽUB by mělo být provedeno v souladu s připravovanou SP VRT.	Připomínka akceptována	Způsob vyhodnocení dopadu výběru varianty ŽUB na VRT bude definován zadavatelem po konzultacích s hodnotiteli. V rámci 10. dílčího odevzdání bylo vyhodnocení provedeno dle zadávacích podmínek, které uvádějí: „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.“
131	MD	B6	Funk	Ekonomické hodnocení - Požadujeme zaslat CBA tabulky (EA i FA) v otevřeném formátu .xls tak, jak je standardem.	Připomínka akceptována	CBA tabulky v otevřeném formátu budou poskytnuty.
132	MD	B6	Zbořil	Ekonomické hodnocení - Jak se do FA a EA promítá památková ochrana historických a památkově chráněných objektů? Ve variantě B bude většina památkových objektů znovu využita, rekonstrukce bude provedena z prostředků SŽDC a zahrne se do investičních nákladů varianty. Jak se ve variantě A budou řešit tyto objekty, které jsou stále v majetku SŽDC?	Připomínka neakceptována	Riziko zvýšených nároků na nakládání s památkově chráněnými objekty je hodnoceno v analýze rizik. V textu je možné toto lépe popsat.
133	MD	B6	Funk	Ekonomické hodnocení - str. 28: Projekt SP ŽUB neřeší „Vytvoření podmínek pro rozvoj území města Brna jižně od stávajícího hlavního nádraží včetně rozvojové zóny Heršpická. " Tento úkol náleží městu Brnu, požadujeme vyškrtnout z výčtu.	Připomínka akceptována	Bude upraveno v souladu s částí A dokumentace a lépe formulováno.
134	MD	B6	Funk	Ekonomické hodnocení - str. 34: „rozvoj území Trnitá-Heršpická je dle územní studie Ing. arch. Hladíka ve stejné výši jako ve variantě Bez projektu" Formulace nedává smysl - územní rozvoj se neposuzuje dle „výše". V případě rozvoje se řeší míra tohoto rozvoje. Jedná se o nepřesnou formulaci, požadujeme upravit. Analogicky se opakuje na více místech ve stejné kapitole.	Připomínka akceptována	Text bude upraven na "míra rozvoje území Trnitá-Heršpická je dle územní studie Ing. Arch. Hladíka totožná jako ve variantě Bez projektu "
135	MD	B6	Funk	Ekonomické hodnocení - str. 37: poslední věta na stránce - požadujeme akcentovat, že se bude jednat pouze o tu část projektu, jejímž investorem je SŽDC. Zdroje města Brna mohou být jiné.Požadujeme úpravu věty na: Tato část projektu bude financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury a z fondů Evropské unie	Připomínka akceptována	Věta upravena dle návrhu připomínkujícího
136	MD	B6	Funk	Ekonomické hodnocení -str. 77: Graf 2: není zřejmé, z jakého důvodu jsou časové úspory varianty B1f větší, než v ostatních uvedených variantách B.	Vysvětleno	Vzhledem k tomu, že varianty B1 se liší pouze podobou železničních tratí jihovýchodně od Hlavního nádraží, spočívá příčina rozdílných úspor právě v trasách a zastávkách vlakových linek z Brna směrem na Šlapanice/Slavkov/Vyškov. Ve variantě B1f je oproti ostatním variantám B1 výrazně vyšší obrat na poměrně důležitých nových zastávkách Černovice a Černovická terasa, kudy jsou díky řešení ŽUB vedeny všechny linky od Slavkova/Vyškova (S6, S7, případně S37). To vede k lepší dostupnosti této části Brna a tedy k úsporám cestujících nejen při cestách z regionu, ale i v rámci vnitroměstských vztahů (vyšší úspory převedených cestujících z IAD/MHD na vlak). Oproti tomu ve variantě B1b je část vlaků vedena mimo tyto zastávky, resp. zde nezastavuje a obrat je zde proto nižší, ve variantě B1d zastávka Černovice není v provozu vůbec a přes Černovickou terasu je vedena pouze linka S37.
155	MMB-NM ANDER	B6	Funk	Díl B6 Ekonomické hodnocení, 3.2.4 Výhledový rozvoj infrastruktury MHD - Přímou souvislost s obsluhou nádraží má ve variantě A také trolejbusová trať označená jako „Žabovřesky – Kounicova – Šumavská – Sportovní – Nová třída - Hlavní nádraží“, neboť jejím prostřednictvím se realizuje nezanedbatelná část navazujících cest uživatelů železnice, kteří přestupují na Hlavním nádraží ve var. A na navazující MHD. To je potřeba ve finančním i ekonomickém hodnocení zohlednit	Připomínka neakceptována	Problematika Nové městské třídy a její vazby na projekty byla podrobně diskutována na několika jednáních VSP. Její zohlednění ve studii proveditelnosti je plně v souladu se závěry jednání VSP.

156	MMB-NM ANDER	B6	SŽDC	<p>Díl B6 Ekonomické hodnocení, 10.8 Přínosy z úspor času - Zásadně nesouhlasím s tím, že v rámci úspor času pro varianty s VRT není kalkulováno s celkovými cestovními dobami, ale pouze s jízdními dobami na segmentu VRT. Tuto připomínku vznáším opakovaně, přesto dosud není uspokojivě vyřešena.</p> <p>Vzhledem k tomu, že jednotlivé projektové varianty se liší tím, kde dochází k přestupu z VRT na MHD, je zřejmé, že to bude mít zásadní vliv také na délku cestovních dob. Je-li rozdíl jízdní doby VRT mezi variantami A a B cca 2 minuty, pak pro získání rozdílu v celkové cestovní době (počítané jako celý čas strávený cestou ze zdroje cesty až do jejího cíle), je nutno připočítat průměrný rozdíl v časové dostupnosti cíle cesty z hlavního nádraží v příslušné variantě. Dle propočtů na jiných místech SP by tento rozdíl v dostupnosti veřejnou dopravou mohl činit 6-9 minut.</p> <p>Uvedené tvrzení, že zpracovatel nemá dostatek relevantních podkladů k VRT, aby mohl spočítat celkové cestovní doby, považuji za neobhajitelné. Pokud je možné odhadnout na 30 let dopředu časové úspory celkových cestovních dob na regionálních tratích, pak je jistě možné učinit obdobný odborně podložený odhad také pro segment VRT. Požadují tedy doplnit ekonomické hodnocení variant s VRT o úspory času z celkových cestovních dob</p>	Připomínka neakceptována	<p>Způsob vyhodnocení dopadu výběru varianty ŽUB na VRT bude definován zadavatelem po konzultacích s hodnotiteli.</p> <p>V rámci 10. dílčího odevzdání bylo vyhodnocení provedeno dle zadávacích podmínek, které uvádějí: „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.“</p> <p>Přepravní zátěže na VRT jsou hodnoceny dle modelu DSS2, který není tak podrobný, aby bylo možné vyhodnotit celkové cestovní doby.</p>
157	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	<p>Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 - 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. Požaduji opravit u varianty A na hodnotu D (odůvodnění viz také níže bod 1.8).</p>	Projednáno na samostatném jednání	<p>Návrh hodnocení pravděpodobnosti a závažnosti rizik vycházel dle zkušenosti zadavatel a zpracovatele studie podložený dostupnými informacemi. Jednotlivé připomínky 96, 157 - 171, 182 - 184, 195-199 byly projednány na konferenčním vypořádání připomínek a dle konzultací následně korigovány.</p>
158	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	<p>Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 -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).</p> <p>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.</p>	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
159	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	<p>Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 - 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.</p>	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
160	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	<p>Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 - 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.</p> <p>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.</p>	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
161	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	<p>Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 -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.</p>	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
162	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	<p>Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 - 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.</p>	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
163	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	<p>Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 -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 „neneočekávaným“ změnám územně-plánovací dokumentace. Míra pravděpodobnosti nastoupení tohoto rizika by měla být v obou variantách stejná, tedy např. na úrovni C.</p>	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
164	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	<p>Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 - 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).</p>	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
165	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	<p>Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 -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.</p>	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.

166	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 -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 zaměřovat 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.	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
167	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 -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.	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
168	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 -Bod 8.5 - u varianty B je vyšší riziko nepředvídaných změn v oblasti památkové ochrany. Aktuálně probíhá na MKČR řízení o zpamátnění 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.	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
169	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 -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.	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
170	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 -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.	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
171	MMB-NM ANDER	B6	Dorazil	Díl B6 část B.6.2 Přehled rizik projektu, Příloha 10 -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.	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
182	MMB - OD	B6	Dorazil	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	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
183	MMB - OD	B6	Dorazil	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	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
191	MMB - OINV	B6	Funk	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.	Bereme na vědomí	Ano, tvrzení připomínajícího je správné. Investiční náklady města Brna pro varianty A a B jsou rozdílovými náklady projektové a bezprojektové varianty, jedná se tedy o náklady přímo vyvolané realizací jedné z variant. Celkové náklady na komplexní rozvoj infrastruktury v Brně budou samozřejmě vyšší, nicméně se většině případů nejedná o náklady přímo vyvolané realizací některé z variant ŽUB.
192	MMB - OINV	B6	Šenkýřová	§ V kapitole 6.10.1. <i>Zvýšení bonity území díky uvolnění nebo zhodnocení pozemků</i> je s odkazem na přílohu (B_06_02_07_Bonita) uvedeno vyčíslení zvýšení bonity území dle variant. Vzhledem k výše uvedené nejasnosti kapitoly 6.9 dílu B1 upozorňujeme zvláště na negativní ovlivnění rozvojového území ve variantě Bc, kdy vedením tratě z hlavního nádraží ke stávajícímu dolnímu nádraží dochází k fragmentaci rozvojového území Trnitá a zásahu do kvality přírodního prostředí řeky Svratky.	Připomínka akceptována	Připomínka bude zohledněna jak v kapitole 6.10.1, tak i v kapitole 6.9. dílu B1 jako zásadní dopad do území ve variantě B1c. Bude konstatováno, že navržené řešení varianty B1c je zásadním zásahem do kvality životního prostředí z důvodu, že rozvojové území prochází z části územím zóny ekologické stability, klidovou zónou a také zónou ekologických rizik.
193	MMB - OINV	B6	Dorazil	§ Související poznámka k části A studie proveditelnosti: Vzhledem k uvedené fragmentaci rozvojového území Trnitá a snížení kvality prostředí dotčeného rozvojového území ve var. Bc by mělo být prověřeno hodnocení v tab. 44 (vyhodnocení plnění cílů projektu) na str. 174 části A u cíle <i>Vytvoření podmínek pro rozvoj území města Brna jižně od stávajícího hlavního nádraží včetně rozvojové zóny Heršpická</i> . Doporučujeme u varianty Bc změnit hodnocení z „ano“ na „většinově“.	Připomínka akceptována	Hodnocení cílů bude i dle vyjádření JASPERS revidováno. Součástí revize bude i tento požadavek.
194	MMB - OINV	B6	Dorazil	V kapitole 8.1 <i>Náklady realizace variant B1 s využitím obloúk o poloměru 500 m</i> (a expertízou v příloze B_06_02_06_OC_Tesco) je stanoven odhad újmy vlastníkovi nemovitosti, která by vznikla realizací uvedených variant (výkup nemovitosti) a dále odhad propadu příjmů. K tomuto požadujeme vyhodnotit (odhadnout či popsat v rizikové analýze) také ztrátu z nerealizace investičního záměru rozšíření OD Tesco (ve fázi územního řízení, jak je okrajově zmíněno také v expertize).	Připomínka neakceptována	Obecně se předpokládá, že každý majitel pozemku nebo nemovitosti v řešeném území má určité představy o jejich budoucím využití a investoval do jejich rozvoje určité investiční prostředky. I SŽDC město Brno vynaložilo dokonce poměrně značné prostředky do projektové přípravy ŽUB. Nelze stanovit finanční újmu majitelů nemovitostí nebo investorů pro případ, že jejich investice nebude moci být realizována. Je možné popsat v analýze rizik.
195	MMB - OINV	B6	Dorazil	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.	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
196	MMB - OINV	B6	Dorazil	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.	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
197	MMB - OINV	B6	Dorazil	Ke skupině rizik 3.2 doporučujeme vymezit či popsat rozsah dotčených vlastníků nemovitostí pro projektové varianty.	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
198	MMB - OINV	B6	Dorazil	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.	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.
199	MMB - OINV	B6	Dorazil	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 Q ₁₀₀ či Q ₅₀₀ . 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.	Projednáno na samostatném jednání	Viz samostatný podklad pro jednání.

248	SŽDC - O26	B6	Funk	Díl B6 - Ekonomické hodnocení - Kapitola 2.4.1. Rozhodnutí časově rozfázovat dobu realizace a hodnotícího období u skupiny variant (A vs. B) není vhodné s ohledem na to, že SP ŽUB měla dát také odpověď na posouzení variant A a B mezi sebou. To v případě rozdílného časového rámce není možné. Dodatečně doplněné indikativní výpočty variant A a B1b s posunutím doby realizace nejsou dostatečně vypovídající.	Připomínka neakceptována	SP ŽUB mimo jiné porovnává všechny řešené varianty mezi sebou a to z hlediska technického, provozního, investičního, environmentálního a časového. Úkolem ekonomického hodnocení je pak analyzovat finanční a ekonomickou efektivitu každé z variant, přičemž platí, že toto hodnocení může sloužit jako jedno z kritérií pro následný výběr varianty. Počátek a doba výstavby jednotlivých variant byla definována v průběhu zpracování studie proveditelnosti (na přelomu let 2015 a 2016) dle v té době známých faktů a předpokladů a ekonomické hodnocení je v tomto smyslu v souladu s technickým řešením a harmonogramem výstavby jednotlivých variant. Jak bylo prezentováno na VSP 28.6.2017 rozdílná doba výstavby nemá na ekonomickou efektivitu výrazný vliv a finanční a ekonomickou efektivitu variant A i B tak lze vzájemně porovnat.
249	SŽDC - O26	B6	Funk	Díl B6 - Ekonomické hodnocení -Kapitola 3.6. Předpokládané změny trasování linek veřejné dopravy v projektových variantách způsobují v ekonomickém hodnocení i negativní efekty. Na str. 36 je uvedeno, že tyto efekty jsou eliminovány tak, že je v projektových variantách uvažováno stejné trasování linek veřejné dopravy jako ve variantě bez projektu. Takový postup ovšem není metodicky správný, v ekonomickém hodnocení by se měly promítnout všechny vlivy realizace projektu. Není možné si vybírat jen některé nebo stanovovat kvůli zlepšení výsledku ekonomického hodnocení nerealistické předpoklady.	Připomínka neakceptována	Všechny vlivy, které přímo souvisí s realizací projektu, jsou v dopravním modelu i v ekonomickém hodnocení zohledněny. Trasy linek, které jsou mezi variantami odlišné z důvodu nutnosti obsluhy nádraží v jiné poloze, jsou zohledněny. Tzn. že trasy tramvajových linek v centrální oblasti, ukončení autobusových a trolejbusových linek u Hlavního nádraží se liší podle konkrétní varianty. Eliminovány jsou pouze ty změny, které nesouvisí s realizací ŽUBu, tj. např. ukončení linky 109 v terminálu Sokolnice. Tato změna je realizovatelná i ve variantě bez projektu, takže v tomto případě je tato změna provedena ve všech variantách včetně bez projektu, aby nedocházelo ke zkreslení výstupů nesouvisějícími změnami.
250	SŽDC - O26	B6	Funk	Díl B6 - Ekonomické hodnocení -Hodnoty příjmů ve finanční analýze (tab. 6, 7) se výrazně liší od hodnot v CBA tabulkách	Připomínka akceptována	Finanční příjmy uvedené v ekonomickém hodnocení v tab. 6 a 7 jsou pro celou oblast zahrnutou do dopravního modelu SP ŽUB. V rámci CBA tabulek byly uvedeny pouze příjmy na území technického řešení ŽUB, které je znázorněno na obrázku 1 části B6. Tento rozdílný přístup byl zvolen v návaznosti na metodiku výpočtu CBA tabulek, konkrétně listů 6 a 7 sloužících pro výpočet finanční mezery varianty. Kde by za použití příjmů pro celou oblast řešenou v rámci dopravního modelu ŽUB došlo ke zkreslení výsledků výpočtu finanční mezery. Pro zajištění souladu mezi CBA tabulkami a textovou částí B6 budou v CBA tabulkách uvedeny finanční příjmy jak pro celou oblast řešenou v rámci dopravního modelu, tak pro pouze oblast samotného technického řešení.
251	SŽDC - O26	B6	Funk	V letech realizace projektu se z hlediska rozsahu železničního provozu neliší varianta bez projektu a varianty projektové. Je tento předpoklad opravdu reálný?	Vysvětleno	Rozsah dopravy projektových variant se v rámci výstavby liší od bezprojektové varianty. V rámci dopravního modelu ovšem tuto změnu nelze zachytit, a proto výstupy z dopravního modelu tento jev nezachycují. Z tohoto důvodu je v ekonomickém hodnocení začleněna kapitola 6.9 Vliv investičních a opravných prací na ekonomickou efektivitu projektu, která tyto rozdíly popisuje, kvantifikuje a jejíž výstupy se pak promítají i do výsledné ekonomické efektivity projektu.
252	SŽDC - O26	B6	Funk	Finanční analýza je zpracována v neaktuální verzi CBA tabulek	Připomínka akceptována	Bude zapracováno
253	SŽDC - O26	B6	Funk	Díl B6 - Ekonomické hodnocení - Údaje v CBA tabulkách mají být obecně uvedeny v jednotkách korun. U výpočtu zůstatkové hodnoty to není dodrženo	Připomínka akceptována	Hodnoty stavebních a provozních souborů budou upraveny na jednotky Kč.