

9.4 Vyhodnocení rizik

V analýze rizik byla vyhodnocena ta rizika, která mohou ohrozit úspěšnou realizaci projektu. Rizika byla hodnocena pro několik oblastí jako jsou například rizika spojená s přepravní poptávkou, s návrhem projektu, s realizací projektu, s administrativními procesy a podobně. Níže jsou vyhodnocena rizika uvedená v matici rizik dle posuzovaných variant železničního uzlu Brno s výpočtem celkové rizikovosti varianty. V tabulce je pro každou uvedenou variantu uveden počet rizikových faktorů dané úrovně a celková rizikovost, která byla stanovena bodovým ohodnocením každé úrovně rizika, kde: nízká úroveň je 1 bod, střední 2 body, vysoká 3 body a nepřijatelná 5 bodů.

Úroveň rizika	A	Aa	Ab	Ac	B1	B1a	B1b	B1c	B1d	B1f (300)	B1f (500)
Nízké	18	19	18	19	18	18	18	18	18	19	19
Střední	33	33	33	33	30	30	30	29	30	28	27
Vysoké	3	3	3	3	6	6	6	7	6	7	7
Nepřijatelné	5	5	5	5	6	6	6	6	6	5	6
Rizikovost	118	119	118	119	126	126	126	127	126	121	124

Tabulka 21 - Vyhodnocení rizikovosti posuzovaných variant

Z výše uvedeného vyplývá, že varianty jsou z hlediska své rizikovosti srovnatelné, přičemž nižší celkové rizikovosti dosahují varianty A, ačkoliv počet rizik na úrovni nepřijatelná je u všech variant totožný. Pro vyhodnocení rizik jsou důležitá zejména vysoká a nepřijatelná rizika. Hodnocení rizikovosti projektu je tak dále popsáno pouze pro vysoká a nepřijatelná rizika.

Po tomto prvotním vyhodnocení rizik byla stanovena zmírňující opatření k jejich eliminaci. Níže je uvedeno vyhodnocení rizik po aplikaci zmírňujících opatření a je z něho patrné, že by stavba v případě jejich úspěšné implementace neměla být ohrožena riziky nepřijatelné úrovně a současně by měl být významně snížen počet vysokých a středních rizik.

Úroveň rizika	A	Aa	Ab	Ac	B1	B1a	B1b	B1c	B1d	B1f (300)	B1f (500)
Nízké	47	48	47	48	45	45	46	45	45	45	44
Střední	7	7	7	7	9	9	8	9	9	9	9
Vysoké	5	5	5	5	6	6	6	6	6	5	6
Nepřijatelné	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rizikovost	76	77	76	77	81	81	80	81	81	78	80

Tabulka 22 - Vyhodnocení rizikovosti variant po implementaci zmírňujících opatření

Každé z hodnocených rizik ovlivní minimálně jednu proměnnou ekonomického hodnocení. Konkrétní ovlivněné proměnné jsou investiční náklady, přepravní výkony osobní dopravy, náklady na provozuschopnost, náklady na provoz vlaků, náklady na provoz MHD a příjmy z poplatku za DC. Za nejrizikovější proměnné projektu lze jednoznačně považovat investiční náklady a přepravní výkony osobní dopravy. Ostatní proměnné jsou ohroženy pouze riziky střední úrovně, po implementaci zmírňujících opatření se jedná pouze o mírná rizika a to vždy v maximálním počtu dvou.

Z hlediska ekonomické efektivity projektu jsou nejvýznamnějšími vstupy investiční náklady a úspory v nákladech na provozuschopnost. Rizika spojená s vyšší mocí nebo se změnou legislativy jsou rizika, která investor nemůže ovlivnit, nicméně zbylá vyjmenovaná rizika spojená s provedením stavby se dají minimalizovat kvalitním plánováním a řízením projektu, a to od samého začátku projekčních prací až po uvedení stavby do provozu. Z hlediska financování stavby je potřeba vzít v úvahu, že stavba se nachází

na základní síti TEN-T. Z tohoto důvodu lze očekávat nejen politickou vůli k dokončení projektu, ale rovněž i zajištění dostatečných finančních prostředků z evropských zdrojů.

V následující tabulce jsou sumarizován počet rizik ovlivňující každou z proměnných v rozdělení dle úrovně rizika. Hodnoty v závorkách jsou rizika bez uplatnění zmírňujících opatření, hodnoty bez závorek značí zbytkové riziko pro proměnné.

V navazujících fázích projektové přípravy a realizace projektu je nutné se věnovat těm rizikům, která mohou mít zásadní dopad na funkčnost a efektivitu projektu. Jako **největší rizika projektu obecně** lze jednoznačně jmenovat nedostatečnou politickou podporu projektu, nesouhlas veřejnosti s řešením projektu a změny odborných, politických a společenských požadavků na projekt. Původně odborné téma hledání výhledové koncepce řešení železniční dopravy na území města Brna se stalo silně zpolitizovaným. V důsledku toho jsou politické subjekty působící v Brně značně roztrženy ve svých názorech, očekávaních a požadavcích na řešení ŽUB. Nutno dodat, že často jsou tyto názory a požadavky kategorické a mnohdy argumentačně podporované ideologickým kontextem. Za této situace je realizace projektu takřka nemožná. Je tudíž naprosto nezbytné, aby při rozhodování o řešení projektu byla ze strany města Brna vedena vhodná komunikační kampaň mezi politickými a odbornými orgány města s vhodným zapojením veřejnosti s cílem shodnout se na výsledném řešení ŽUB a na nezbytných krocích a garancích vedoucích k jeho úspěšné realizaci. Přestože není analýzou rizik hodnocena varianta Bez projektu, uvažující zachování stávající koncepce ŽUB, existuje i určitá část dotčené veřejnosti a politických představitelů preferující tuto možnost, a to i přes problémy současného stavu ŽUB a výrazné celospolečenské přínosy, které může společnosti realizace navrhovaných projektových variant řešení projektu přinést. Při diskuzích o výběru varianty ŽUB je proto nutné řešit i otázky spojené s potenciálním zachováním současného stavu ŽUB, jakkoli toto řešení zadavatel a zpracovatel studie považují za veskrze špatné.

V případě výběru výsledné koncepce ŽUB je nutné i nadále aktivně komunikovat navazující kroky s politickými představiteli a veřejností. Navazující kroky by měly směřovat k maximalizaci celospolečenských přínosů projektu, čehož by mělo být dosahováno průběžnými konzultacemi zejména při návrhu urbanistického a architektonického řešení železničních terminálů a přílehlých lokalit k železniční infrastruktuře obecně. Aby projekt neztratil v průběhu času politickou podporu a podporu veřejnosti, je potřeba průběžně vysvětlovat přínosy, které společnosti realizace projektu přinese, a hledat další možná vylepšení vybraného řešení projektu v navazujících stupních projektové přípravy. Projekt přestavby ŽUB představuje komplexní a rozsáhlý záměr, u něhož je nezbytná aktivní spolupráce politických a odborných útvarů státní správy, krajské samosprávy a městských samospráv. Bez vzájemné spolupráce a podpory lze projekt realizovat jen obtížně. Proto by v tomto ohledu měla být po výběru výsledné koncepce ŽUB stanovena spolupráce mezi významnými institucemi podílejícími se na projektové přípravě a realizaci projektu s vymezením věcných, časových a finančních kompetencí a garancí.

Jako největší rizika varianty A lze jmenovat tato:

Nedokončení včasné realizace staveb na síti dopravní infrastruktury městské hromadné dopravy a neuvedení těchto staveb včas do provozu.

Zpoždění přípravy nebo výstavby dílčích částí projektu městské infrastruktury.

Nezajištění investování pro některou část projektu v oblasti městské infrastruktury.

Varianta A uvažuje s realizací nového hlavního nádraží v poloze stávajícího dolního nádraží. Stávající řešení okolní silniční infrastruktury a infrastruktury MHD je nevhodné z hlediska zajištění dopravní obsluhy hlavního nádraží systémem MHD, IAD a dalšími zásobovacími a jinými dopravními službami. V tomto ohledu je nutné rozdělit jednotlivé stavby městské infrastruktury na ty, které jsou přímo součástí návrhu řešení varianty A, a na ty, které jsou stavbami v okolí společné pro jakékoliv řešení ŽUB.

V případě první skupiny staveb se jedná o realizaci tramvajových tratí a trolejbusových drah napojujících nádraží na okolní síť. Realizace těchto staveb je nezbytná pro zajištění napojení hlavního nádraží na systém MHD, čímž bude zajištěna přeprava cestujících z hlavního nádraží do cílových lokalit na území města Brna. Kromě realizace tramvajových a trolejbusových drah je nutné realizovat i pozemní komunikace a napojit je na okolní silniční síť. Okolní silniční síť v lokalitě dolního nádraží je poměrně rozvinutá a vybudovat tak bude nutné pouze napojení na blízké páteřní silniční komunikace. Z hlediska územního rozvoje je uvažováno ve všech variantách řešení ŽUB s rozvojem území Trnitá-Heršpická, které bude rovněž spojeno s budováním silniční infrastruktury v tomto území. Realizace těchto komunikací souvisí primárně s obsluhou tohoto území a případná rizika s budováním této infrastruktury se promítá stejně do všech variant ŽUB, včetně varianty Bez projektu.

V případě druhé skupiny staveb se jedná rovněž o realizaci tramvajových a trolejbusových drah a pozemních komunikací, avšak v tomto případě těch, které nejsou přímo součástí návrhu řešení ŽUB ve variantě A, ale jejich realizace je uvažována ve všech variantách řešení ŽUB. Realizace většiny těchto tzv. invariálních záměrů má stejný dopad na funkčnost projektu ŽUB. Výrazné riziko pro variantu A nastává u těch staveb, které jsou blízké lokalitě hlavního nádraží. Zbývající stavby budou mít prakticky totožný dopad na funkčnost dopravního systému. Největší negativní dopad by v tomto případě měla neúspěšná realizace projektu Tramvaj Plotní, bez níž by bylo výrazně zhoršeno napojení hlavního nádraží na systém tramvajové dopravy. S ohledem na výrazně pokročilou fázi projektové přípravy tohoto záměru lze shledat riziko nedokončení realizace tohoto záměru jako nízké. Další případný negativní dopad by měla neúspěšná realizace trolejbusové dráhy, jež je součástí projektu výstavby nové městské třídy. Ve výhledu je uvažováno s vedením trolejbusových linek po této nové dráze od hlavního nádraží, kdy tyto linky zajišťují část přeprav cestujících z hlavního nádraží do vybraných lokalit města Brna. V případě neúspěšné realizace tohoto záměru by byla zhoršena funkčnost projektu. V průběhu zpracování studie proveditelnosti byl podrobně zkoumán přepravní význam projektu nové městské třídy pro všechny varianty ŽUB. Bylo ověřeno, že cestující přestupující na související trolejbusové linky tvoří jen malý zlomek všech cestujících využívajících ke svému vnitroměstským cestám novou městskou třídu. Riziko neúspěšné realizace projektu nové městské třídy by mělo výrazný negativní dopad na funkčnost dopravního systému města Brna bez ohledu na konkrétní řešení ŽUB. Oproti variantě B a Bez projektu je však dopad tohoto rizika pro variantu A vyšší, jelikož v případě prvních dvou jmenovaných variant mají cestující k dispozici výhodnější náhradní spojení jinými spoji MHD, než u varianty A.

Město Brno by mělo přijmout taková opatření, která zajistí organizačně a finančně přípravu a realizaci městských dopravních staveb včetně komunikace s veřejností a politickými představiteli.

Jako největší rizika varianty B lze jmenovat tato:

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

Nedodržení zákonných postupů při přijímání změn územně-plánovacích dokumentací.

Politizace věcných a odborných otázek.

Návrh řešení varianty B představuje zcela nové řešení ŽUB, které nebylo dosud podrobně projektově připravováno a projednáváno. Návrh řešení je zpracován pouze v podrobnosti zpracování studie proveditelnosti a projednávání navrhovaných řešení bylo řešeno ve spolupráci s vybranými odbornými hodnotiteli. Návrh varianty B je zpracován v několika podvariantách, které se výrazně liší z hlediska územního vedení infrastruktury a konkrétního technického provedení konkrétním řešením hlavního nádraží a konkrétním zapojením tratí od Přerova a Veselí nad Moravou do ŽUB. V případě výběru varianty B, jako cílového řešení ŽUB, je proto nutné důkladně diskutovat zároveň otázku výběru konkrétní podvarianty. V navazujících projektových stupních je nutné zpracovat podrobný návrh nejen řešení železniční infrastruktury, ale i řešení přilehlých lokalit. Pokud nebude v tomto procesu shoda nad konkrétním řešením varianty B, a to bude i nadále uvažováno variantně, bude mít tato skutečnost výrazný dopad na vyšší věcnou, časovou i finanční náročnost navazující projektové přípravy. Je proto nezbytné důkladně projednat a vybrat konkrétní řešení varianty B a definovat základní podmínky a požadavky na konkrétní řešení stavby. Toto projednání je nutné učinit za účasti všech významných dotčených institucí a samosprávných útvarů, které se budou účastnit navazujících procesů projektové přípravy.

Aby mohla být úspěšně dokončena projektová příprava projektu, je nezbytné zajistit odpovídající podmínky v územně plánovacích dokumentacích. Aby bylo možné zpracovat dokumentaci pro územní rozhodnutí, požádat o územní rozhodnutí a následně i vydat územní rozhodnutí na umístění stavby ŽUB, je nezbytnou podmínkou platný územní plán odpovídající vybrané variantě ŽUB. Pro variantu B nebyl dosud územní plán zpracován a návrh řešení varianty B tak není v souladu se stávajícím územním plánem. S ohledem na množství střetů a rozporů navrhované varianty B s územním plánem a s ohledem na komplexnost a rozsáhlost projektu je dle názoru Výboru studie proveditelnosti možnost pouhé aktualizace stávajícího územního plánu prakticky vyloučena a bude nutné zpracovat územní plán nový. V územním plánu bude nutné dle územních studií stanovit i podmínky pro funkční využití okolních ploch. Jedná se zejména o řešení návazné infrastruktury MHD a pozemních komunikací, o řešení přednádražních prostor, apod. Rizika spojená s přijímáním nového územního plánu města Brna jsou vysoká. Při poslední velké aktualizaci územního plánu města Brna byl záměr na její pořízení schválen v roce 2009 a po zpracování návrhu byla aktualizovaná podoba územního plánu schválena v roce 2014. Tato aktualizace územního plánu byla následně soudně napadena a následně i soudně zrušena v roce 2015. Následně bylo rozhodnuto o vyjmutí původně navržených změn územního plánu a jejich projednání formou souborů dílčích změn. Ani tento krok nebyl úspěšný, jelikož například u souboru změn č. 41 a 42 byl záměr na jejich pořízení schválen v roce 2015 a dosud tyto změny nebyly schváleny. Celková doba od schválení záměru na pořízení aktualizace (změny) územního plánu je tedy v tomto případě ve městě Brně (k říjnu 2017) 8 let a proces změny stále není ukončen.

S ohledem na dosavadní problémy při procesech spojených s aktualizací a změnami územního plánu města Brna je nutné přijmout opatření, která povedou k zlepšení situace v oblasti územního plánování ve městě Brně. Bez odpovídajícího územního plánu je realizace projektu ve variantě B vyloučena. V tomto ohledu je rizikem i stávající platnost územního plánu, která vyprší 31. 12. 2022. Riziko, že vyprší platnost stávajícího územního plánu, bude mít kritický dopad i na variantu A, jejíž řešení v tomto případě nebude mít oporu v územním plánu města Brna, jako je tomu v současné době.