

## 10 Závěry a doporučení

Hlavním cílem Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno je poskytnout odborným a politickým útvarům státní správy a samosprávy a rovněž veřejnosti ucelené informace o možnostech řešení modernizace, či přestavby železniční infrastruktury na území města Brna. Studie proveditelnosti v tomto ohledu poskytuje komplexní informace o stávajících problémech, o potenciálu a očekáváních společnosti, o možnostech řešení projektu a o podrobných návrzích řešení projektu. Návrhy řešení projektu jsou posouzeny z hlediska plnění cílů a očekávání společnosti, z hlediska výpočtu a porovnání nákladů a přínosů, které budou jednotlivá řešení představovat pro společnost, a z hlediska rizik, která mohou nastat v průběhu přípravy, realizace a provozu, a která mohou zásadně negativně ovlivnit funkčnost a úspěšnost projektu.

Hlavní náplní studie proveditelnosti je oblast železniční dopravy, konkrétně řešení dopravní infrastruktury a řešení železničního provozu. Studie proveditelnosti tak poskytuje základní informace o tom, jaké jsou v řešené oblasti hlavní problémy v železniční dopravě, jaké jsou základní požadavky a očekávání v současné době, ale i ve výhledu. Studie proveditelnosti dále poskytuje informace o tom, jaké se nabízí možnosti řešení a podrobně pak jednotlivé možnosti navrhuje. Jednotlivé návrhy jsou doloženy podrobnými technickými zprávami a výkresovými dokumentacemi a posouzeny z hlediska významných rozhodujících parametrů, jako jsou investiční náklady, kapacitní výpočty, vztah k území a životnímu prostředí apod. Součástí návrhu řešení je i etapizace a postup výstavby.

Jelikož železniční doprava je součástí celkového dopravního systému v řešeném území a navzájem se ovlivňuje s ostatními dopravními systémy, je ve studii proveditelnosti věnován výrazný prostor i oblastem městské hromadné dopravy, ostatní veřejné hromadné dopravy a silniční dopravy. Ve studii proveditelnosti jsou popsány významné vazby a požadavky, které jsou ve vztahu železniční dopravy k vyjmenovaným dopravním systémům kladeny. Definované návrhy řešení projektu proto obsahují návrhy úprav dopravní infrastruktury a doporučovaných úprav koncepce linkového vedení městské hromadné dopravy a ostatní veřejné dopravy. Tyto navržené úpravy jsou vyhodnoceny v případě dopravní infrastruktury z hlediska investičních a provozních nákladů a v případě doporučovaných úprav koncepce linkového vedení jsou tyto posouzeny z hlediska provozních nákladů.

Podrobné návrhy řešení železniční dopravy i úprav ostatních dopravních systémů jsou komplexně posouzeny z hlediska přepravní výkonnosti a spolehlivosti provozu. V případě posouzení přepravní výkonnosti byly vypočteny změny v počtu cestujících v dopravních prostředcích, průměrná špičková i celodenní obsazenost spojů, úspory cestovních dob cestujících, změny modal-splitu apod. V případě posouzení spolehlivosti provozu byly u železniční dopravy kromě výpočtu propustnosti zpracovány i simulace železničního provozu a u městské dopravní infrastruktury zpracována kapacitní posouzení rozhodujících křižovatek. Dále byly posouzeny dopady výstavby infrastruktury na provoz v železničním systému i v ostatních dopravních systémech. Tato posouzení podávají informace o tom, jak je které řešení výhodné a přínosné, a zda nevyvolá nežádoucí krátkodobé či dlouhodobé negativní stavy v dopravním provozu.

Navržená řešení jsou posouzena z hlediska plnění stanovených cílů, které vyplývají z analýzy stávajících problémů a z analýzy požadavků na řešení projektu. Výsledkem tohoto posouzení je porovnání, do jaké míry jednotlivá řešení plní cíle, které jsou společností na řešení projektu kladeny. Jelikož jednotlivá řešení projektu přináší společnosti různé náklady a přínosy, je ve studii proveditelnosti zpracováno podrobné posouzení a porovnání ekonomické efektivity formou analýzy přínosů a nákladů. Zpracování této analýzy vychází z užívané praxe a metodických pokynů, které jsou pro hodnocení významných investičních projektů užívány. Základním principem této analýzy, ve zkratce označované jako CBA, je porovnání jednotlivých projektových variant s variantou Bez projektu. Dalším významným znakem CBA je, že hodnotí náklady a přínosy projektu v dlouhodobém horizontu 30 let od zahájení realizace a zároveň zohledňuje efekty i po

skončení tohoto hodnotícího období. Zohledněny tak jsou náklady i přínosy během realizace i po dokončení realizace a uvedení projektu do provozu, vztažené obecně ke společnosti jako celku. Zohledněny jsou náklady a přínosy investorů, cestujících, dopravců, obyvatel a dalších subjektů. Výsledkem této analýzy je výpočet čisté současné hodnoty, vnitřního výnosového procenta a poměru nákladů a přínosů. Tyto hodnoty ukazují, jak jsou která řešení celkově výhodná pro společnost jako celek. Při hodnocení variant řešení projektu by tak výsledky CBA měly být významným rozhodujícím parametrem.

Jednotlivé návrhy řešení projektu jsou věcně, časově i finančně velmi náročné na přípravu a realizaci a existuje řada rizik, která mohou mít výrazný negativní dopad na prodloužení přípravy a realizace, či na zvýšení investičních nákladů. Zároveň je pro dosažení stanovených cílů a dosažení vypočtených přínosů nezbytné splnit několik podmínek. I v tomto případě byla identifikována řada rizik, která mohou mít na dosažení přínosů negativní vliv. Při hodnocení jednotlivých návrhů řešení projektu je tak nutné brát v potaz možná rizika, jejichž naplnění může mít negativní dopad na funkčnost, nákladnost a přínosnost projektu. V krajním případě pak může být dopad některých rizik velmi závažný a fatální, důsledkem čehož může být například nedokončení projektové přípravy, výrazné prodloužení realizace, či nemožnost uvedení projektu do plnohodnotného provozu. Při hodnocení jednotlivých návrhů řešení projektu by se tak mělo upustit od těch, u kterých existuje výrazná pravděpodobnost, že dojde k fatálnímu selhání projektu. V ostatních případech je pak nutné brát jednotlivá rizika v úvahu a stanovit příslušná opatření, snižující pravděpodobnost jejich vzniku, či snižující závažnost jejich dopadu v případě, kdy již nastanou.

Studii proveditelnosti je tak nutné chápat jako podklad pro rozhodování o dalším vývoji souvisejícím s železničním uzlem Brno. Rozhodování o projektu je proces hodnocení, projednávání a schvalování, jenž nelze substituovat procesem zpracování studie proveditelnosti. Rozhodování o takto významných projektech se řídí legislativními, kompetenčními a metodickými pravidly. Projekt železničního uzlu Brno zaujímá v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury v ČR specifické místo. Snahy o řešení tohoto projektu s určitými přestávkami a s různou intenzitou vedeny již téměř sto let. Území, na němž je daný projekt řešen, je rozsáhlé, složité a neustále se vyvíjející. Samotné dopady projektu pak výrazně přesahují toto území. Na řešení tohoto projektu participuje řada složek společnosti. Jedná se o přímé vlastníky a uživatele projektu, nebo o skupiny, které jsou projektem nějak přímo ovlivněny. Zároveň na tomto projektu participují i občanské iniciativy, vedené v převážné většině dobře míněným zájmem o zkvalitňování prostředí města Brna jako takového. Jelikož jsou zájmy těchto skupin spojené s řešením projektu různé a často i protichůdné, jsou důsledkem tohoto stavu neustálé rozpory a stále se opakující diskuze nad výsledným řešením projektu. Vzhledem k těmto důvodům jsou v následujícím závěrečném textu studie proveditelnosti popsána doporučení, jak se studií proveditelnosti dále pracovat a jak postupovat v otázce dalšího postupu přípravy projektu železničního uzlu Brno.

V předchozích kapitolách č. 8 a 9 tohoto dokumentu byly vyhodnoceny jednotlivé varianty řešení přestavby ŽUB z hlediska dosahovaných parametrů, plnění cílů, přínosnosti, ekonomické efektivity a rizikovitosti. Každá varianta je v tomto ohledu různá a různě výhodná. Při rozhodování o výsledném řešení ŽUB je nutné komplexně posoudit veškerá významná kritéria a zvážit jejich význam pro rozhodování. V níže uvedené tabulce jsou uvedeny stručné zásadní závěry a zjištění k jednotlivým variantám, kterým je nutno zdůraznit při závěrečném posuzování variant a rozhodování. Tyto závěry jsou důležité pro samotný výběr výsledné varianty řešení přestavby ŽUB, ale i pro stanovení dalšího postupu projektové přípravy a realizace projektu.

### Souhrn zásadních závěrů z vyhodnocení variant řešení projektu

**Obecně:** Navržené projektové varianty plní většinu stanovených cílů a požadavků společnosti na funkční systém železniční dopravy s dobrou úrovní ekonomické efektivity a přijatelnou rizikovostí. Je proto nežádoucí ponechání stávajícího stavu a rezignace na přestavbu železničního uzlu Brno.

Velkým rizikem ovlivňujícím budoucí realizaci projektu je nedostatečná politická podpora projektu, nesouhlas veřejnosti s řešením projektu a změna odborných, politických a společenských požadavků na projekt. Je proto naprosto nezbytné vedení kultivované diskuze nad výběrem výsledného řešení projektu mezi odbornými a politickými institucemi a veřejností. Výsledná koncepce přestavby ŽUB by měla být potvrzena kladným stanoviskem hodnocení SEA a dohodou o spolupráci na přípravě a realizaci projektu.

Sporným přínosem spojeným s přestavbou železničního uzlu Brno je realizace některých nových železničních zastávek a zavedení některých železničních linek. V tomto ohledu je nutné důkladně zvážit smysluplnost a efektivitu realizace železniční zastávky na Letišti Tuřany a zavedení regionální železniční linky S37 v trase Brno-Královo Pole – Šlapanice z hlediska jejího přepravního vytížení a výrazného dopadu do stability železničního provozu. V jednotlivých variantách se liší přepravní význam jednotlivých železničních zastávek, proto je nutné dle konkrétních přepravních a územních specifik jednotlivých variant zvážit smysluplnost a efektivitu jejich realizace. Toto se týká zejména železničních zastávek Brno-Vídeňská, Brno-Černovická Terasa, Brno-Černovice, Brno-Komárov a Brno-Štýřice.

Všechny železniční stanice a zastávky je nutné v navazující projektové přípravě podrobně řešit tak, aby z hlediska jejich prostorového uspořádání, dimenzování prostor pro cestující a dostupnosti služeb pro cestující výsledná podrobná řešení odpovídala přepravnímu významu daného předpokládaným denním obratem cestujících.

**V případě varianty A** jsou jejími největšími riziky 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 a nezajištění investování pro některou část projektu v oblasti městské infrastruktury. Pro dosažení úspěšné realizace této varianty je nutné tato rizika eliminovat vhodnými opatřeními na straně statutárního města Brna a městských firem.

V případě varianty A je rovněž potřeba důkladně zvážit konkrétní provozní uspořádání kolejiště průtahu průjezdné osobní a tranzitní nákladní dopravy železničním uzlem. Při výběru výsledného uspořádání kolejiště je nutné zohlednit výsledky hodnocení stability železničního provozu. V navazujících stupních projektové přípravy je nutné zvážit dílčí úpravy podrobného kolejového řešení s potenciálem zvýšení stability železničního provozu.

V případě varianty A je dále potřeba důkladně zvážit konkrétní způsob řešení zapojení trati od Chrlic, kdy je nutné vzít v úvahu riziko potenciálního střetu s památkově chráněnými objekty Masné Burzy v případě zapojení tratí do severní části kolejiště hlavního nádraží a výši investičních nákladů v případě zapojení tratí do samostatné podzemní stanice.

**V případě varianty B** jsou jejími největšími riziky dodatečné požadavky účastníků řízení a municipalit na technické, urbanistické nebo architektonické řešení, požadavky na vyšší propustnost infrastruktury nebo jiné lokální dopady řešení projektu, nedodržení zákonných postupů při přijímání změn územně-plánovacích dokumentací, politizace věcných a odborných otázek. Tato rizika jsou dána tím, že varianta B byla dosud zpracována pouze v podrobnosti studie. Při výběru výsledného řešení ŽUB a při jeho následném rozpracování v podrobnějších dokumentacích, včetně pořízení nového územního plánu Brna hrozí rozporování celkového řešení, či jeho jednotlivých částí. Pro dosažení úspěšné realizace této varianty je nutné tato rizika eliminovat vhodnými opatřeními na straně statutárního města Brna.

V případě varianty B je nutné zvážit nákladovost, přepravní opodstatněnost a ekonomickou efektivitu zapojení trati od Veselí nad Moravou novou tratí přes oblast letiště Tuřany. Toto řešení je výrazně nákladnější a přepravně méně výhodné oproti řešením se zapojením této trati přes oblast Černovické Terasy, což se projevuje výrazně nižší dosahovanou ekonomickou efektivitou.

V případě varianty B je nutné zvážit konkrétní způsob zapojení tratí od Přerova a Veselí nad Moravou, přičemž je nutné vzít v úvahu klady a zápory jednotlivých řešení z hlediska investiční náročnosti, dopadů do území a na životní prostředí, spolehlivosti železničního provozu a dosahovaných přepravních a dopravních parametrů.

V případě varianty B je nutné zvážit konkrétní směrové parametry kolejiště hlavního nádraží. V tomto ohledu je nutné zohlednit výši investičních nákladů, dopady do území a rizika spojená s bezpečností a spolehlivostí železničního provozu a rizika spojená s bezpečností a komfortem cestujících při nástupu a výstupu z železničních souprav a při jejich pohybu na nástupištích.

V případě varianty B je nutné v navazujících projektových stupních podrobně stanovit podmínky pro řešení vazby nového hlavního nádraží na okolí a dle těchto podmínek nalézt vhodné funkční a proveditelné řešení. Pozornost je v tomto ohledu nutné věnovat zejména dopadům na okolní dopravní infrastrukturu pozemních komunikací, tramvajových a trolejbusových tratí, autobusového nádraží a zastávek, pěších a cyklistických tras. Dále dopadům do technické infrastruktury, památkově chráněných objektů, ostatních pozemních objektů a podobně.

V případě varianty B je nutné prověřit jiné možnosti řešení zapojení vysokorychlostních tratí. Uvažované řešení ve studii proveditelnosti se ukázalo jako investičně a technicky velmi náročné a rizikové. V budoucnu tak hrozí, že by nebylo možné zapojit vysokorychlostní trať do železničního uzlu Brno. Je proto nutné technicky, územně a provozně prověřit jiné alternativy zapojení vysokorychlostních tratí a následně zvážit jejich výhodnost v porovnání s řešením uvažovaným ve studii proveditelnosti.

**Závěrem:** Vyhodnocením všech výše uvedených závěrů lze na základě širšího konsensu posuzujících organizací a subjektů definovat skupinu variant vhodných k realizaci a také skupinu variant k realizaci zcela nevhodných. Vhodné varianty by měly být následně zváženy z dalších důležitých hledisek, a to sice: financování investice a finanční udržitelnosti v provozní fázi projektu, časového horizontu zahájení realizace, pozitivních i negativních vlivů na okolní území (územní propustnosti tělesem dráhy), celkové ekonomické efektivity, potenciální rizikovosti, a podobně.

Tabulka 23 - Souhrn zásadních závěrů z vyhodnocení variant řešení projektu

V návaznosti na tyto závěry je nutné stanovit určitý postup rozhodování o výsledném řešení přestavby ŽUB a dalším postupu projektové přípravy, jež povede k úspěšné realizaci vybraného řešení.

#### Ochota realizovat projekt

Ve studii proveditelnosti je podrobně zmapována stávající situace v železniční dopravě i v ostatních dopravních systémech na území města Brna a v jeho nejbližším okolí. Zároveň byl formou tzv. varianty Bez projektu odhadnut předpokládaný vývoj, pokud nedojde k realizaci žádné z navržených možností řešení projektu. Stávající stav i očekávaný vývoj bez realizace projektu je pro jednotlivé skupiny společnosti v několika ohledech různě vyhovující, či nevyhovující. Dle názoru zadavatele i zpracovatele studie je v prvním kole posuzování studie proveditelnosti nutné posoudit, zda je současný i výhledový stav bez realizace projektu uspokojivý a nadále udržitelný. Dále je nutné posoudit zda důvody pro realizaci některého z navrhovaných řešení projektu jsou dostatečné a pro společnost je realizace projektu výhodná. Z výsledků hodnocení plnění cílů projektu a z výsledků analýzy CBA lze zodpovědně vyslovit závěr, že varianta Bez projektu není pro společnost výhodná. Samozřejmě nelze vyloučit, že výsledkem rozhodnutí o budoucí podobě železniční infrastruktury na území města Brna bude ukončení přípravy projektu a za-

chování stávajícího uspořádání dopravní infrastruktury a realizace pouze drobných opatření, jak je uvažováno právě ve variantě Bez projektu. **V tomto případě pak zůstane řada stávajících problémů nevyřešena a řada příležitostí zůstane nevyužita. Význam města Brna na dopravní mapě České republiky, potažmo Evropy, by přijetím takového rozhodnutí postupně upadal.**

#### Rozhodnutí o výsledném řešení projektu

Pokud bude dosaženo ochoty a společného konsenzu realizovat některé z nabízených řešení projektu, bude následně nutno rozhodnout o výsledném řešení. Rozhodování i o méně významných dopravních projektech je zpravidla složité, proto lze obtíže při hledání shody očekávat i v případě rozhodování o výsledné podobě železničního uzlu Brno. Ve studii proveditelnosti je navrženo několik možných variant řešení projektu, přičemž jsou tyto varianty rozdílné z různých hledisek, jako je uspořádání dopravní infrastruktury v území, výše investičních a provozních nákladů, dopady do území a životního prostředí, předpokládaný termín zahájení a délka realizace, dosahované přínosy z úspor času atd. Ve studii proveditelnosti je zpracováno porovnání variant formou objektivních metod hodnocení plnění cílů, hodnocení ekonomické efektivity a hodnocení rizik. Snaha o zachování maximální možné objektivnosti ze strany zadavatele i zpracovatele studie byla „nosným motivem“ celého zpracování studie. Zajisté lze předpokládat, že každá ze skupin společnosti, které se budou hodnocení projektu věnovat, může následně zpracovávat a nabízet svá vlastní posouzení, zatížená menší či vyšší mírou subjektivnosti v hlediscích pro ni významných. **Výběr výsledného řešení projektu musí být učiněn na základě kompromisu jednotlivých složek společnosti – státní správy, samosprávy, sektoru dopravních služeb a veřejnosti za dodržení legislativních, kompetenčních a metodických pravidel.**

#### Stanovení postupu přípravy projektu

V případě rozhodnutí o výběru výsledného řešení projektu bude nutné stanovit podrobný postup prací vedoucích k budoucí realizaci projektu. Pro zajištění kvalitního a efektivního procesu navazující projektové přípravy je nezbytné dosažení konsenzu nad základní koncepcí řešení přestavby ŽUB. V tomto ohledu je nezbytné, aby budoucí investoři projektu disponovali silným mandátem politických a odborných útvarů a veřejnosti. Mandát pro projektovou přípravu a realizaci vybrané koncepce řešení přestavby železničního uzlu Brno musí být garantován politickou, odbornou a veřejnou podporou a kladným posouzením vlivu koncepce přestavby ŽUB na životní prostředí. V takovém případě bude možné kvalitně a efektivně postupovat v projektové přípravě zvolené výsledné varianty řešení přestavby ŽUB. Navazující proces projektové přípravy se liší mezi jednotlivými variantami řešení projektu. To je dáno především různými dosaženými stupněm projektové přípravy, různým vztahem k územně-plánovacím dokumentacím a různým dosažením projednání a posouzení. Popsány jsou jednotlivě pro variantu A a pro variantu B rámcové hlavní úkoly a milníky, které budou muset po případném rozhodnutí o jejich výběru jako výsledného řešení projektu následovat s cílem získání územního rozhodnutí. Milník v podobě získání územního rozhodnutí představuje bod, po kterém bude proces projektové přípravy obou variant srovnatelný.

**U varianty A** je v centrální části železničního uzlu projektová příprava ve stupni územního řízení. V případě vydání územního rozhodnutí bude nutné posoudit soulad vybraného výsledného řešení projektu s vydaným územním rozhodnutím. V případě nesouladu bude nutná aktualizace územního rozhodnutí. V případě, že územní rozhodnutí nebude vydáno, bude nutné aktualizovat dokumentaci pro územní rozhodnutí a o územní rozhodnutí nově požádat. V úseku Černovický triangl – Ponětovice nebyla dosud zahájena projektová příprava a bude tak nutné zpracování hodnocení EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a následně zažádat o územní rozhodnutí.

**U varianty B** se jedná o zcela nové řešení, u kterého nebyla dosud zahájena projektová příprava, a které není v souladu s územně plánovacími dokumentacemi. V případě rozhodnutí o této variantě, jako výsled-

ném řešení projektu, bude nutné zpracovat řadu dílčích dokumentací a učinit nezbytné procesní kroky vedoucí k úspěšné realizaci projektu. V úvodu bude nutné zpracovat dokumentaci EIA a zajistit proces posouzení EIA na vybrané řešení projektu.

Pro podrobné řešení lokality hlavního nádraží a jeho širších dopravních a urbanistických vazeb na jeho okolí bude nutné zpracovat podrobnou studijní dokumentaci. Ta bude řešit problémy související bezprostředně s městem Brnem, tedy problémy, jejichž řešení si zpracovaná studie proveditelnosti nekladla a ani nemohla klást za cíl. Bude nutné podrobně zmapovat podmínky památkové ochrany, stávající inženýrské sítě, majetkoprávní a vlastnické vztahy a navrhnout podrobné řešení plnící tyto podmínky. Zároveň bude nutné navrhnout podrobná řešení dopravních terminálů a jejich vybavenosti včetně řešení přestupních vazeb mezi systémy MHD, autobusové a železniční dopravy včetně řešení přístupových cest. Navrhne bude nutné rovněž podrobné řešení dopravní infrastruktury MHD a pozemních komunikací, včetně návrhu systému parkování a návrhu dopravně-provozních opatření. Řešena bude muset být také pěší a cyklistická doprava. Zmapovány budou muset být dále majetkoprávní a vlastnické vztahy. Veškerá tato dokumentace musí být zpracována v odpovídající podrobnosti a musí být projednána s dotčenými orgány státní správy, samosprávy, se správci a investory objektů, s majiteli pozemků a s veřejností. Tato dokumentace je nezbytná pro stanovení podmínek pro území a pro definování konkrétních záměrů v území a podmínek jejich realizace. Tato dokumentace pak bude podkladem pro zpracování nového územního plánu města Brna.

Následně bude možné zahájit proces stabilizace řešení projektu v územně-plánovacích dokumentacích. Zejména bude nezbytné zpracování územního plánu města Brna v podobě umožňující realizaci projektu ve zvolené variantě. Změny oproti stávajícímu územnímu plánu města Brna se nebudou týkat pouze řešení projektu ŽUB, ale budou se týkat i dalších společenských oblastí, jako je koncepce dopravní infrastruktury, technických sítí, zeleně, bydlení apod. Bude nutné dobře zvážit, které podklady bude nutné zpracovat, aby bylo možné proces zajištění podmínek v územním plánu města Brna zahájit.

V případě, že budou vytvořeny vhodné podmínky v územně plánovacích dokumentacích, bude následně možné zahájit podrobnou projektovou přípravu přestavby ŽUB. Zpracována bude muset být dokumentace pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí zpracování, včetně následného zajištění vydání stanoviska EIA. Následně bude možné zpracovat dokumentaci pro územní rozhodnutí a po jejím dokončení zahájit územní řízení. V rámci zpracování dokumentace pro posouzení EIA a pro vydání územního rozhodnutí bude muset být provedena řada geologických, hydrogeologických, geotechnických a jiných průzkumů, které byly v dosavadním vývoji požadovány při územním řízení pro variantu A.

Veškeré uvedené postupy vyplývají z legislativních požadavků a dalších obvyklých postupů investorské přípravy staveb železniční infrastruktury. Tyto postupy se týkají jakékoliv varianty řešení ŽUB s tím rozdílem, že v případě varianty A byla řada těchto kroků učiněna od roku 2002, kdy bylo Vládou ČR rozhodnuto o realizaci této varianty řešení ŽUB. V případě varianty B pak bude tyto popsané kroky nově absolvovat.

**Po vydání územního rozhodnutí** jsou další předpokládané činnosti totožné pro všechny varianty a zároveň se v této fázi nenachází žádná z variant. Z těchto důvodů již není další postup přípravy pro jednotlivé varianty popisován.

#### Stanovení kompetencí a pravidel spolupráce na další přípravě a realizaci projektu

V případě, že bude rozhodnuto o výsledném řešení projektu a zároveň bude stanoven postup implementace tohoto rozhodnutí, bude nutné stanovit pravidla spolupráce v navazujících procesech. Projektová příprava tohoto projektu bude bez ohledu na vybrané řešení projektu velmi náročná na koordinaci při zpracování projektových dokumentací a získávání nezbytných stanovisek a povolení. V tomto případě je nutná

hned od počátku jednoznačná celospolečenská a politická podpora projektu, bez čehož je prakticky nemožné stavbu tohoto rozsahu a společenského dopadu úspěšně realizovat. Jednotlivé názory na výběr výsledného řešení projektu by měly být zohledněny v procesu rozhodování, a nikoliv až následně při přípravě již vybraného řešení. Znovu je tak vhodné zopakovat, že výběr výsledného řešení projektu musí být učiněn na základě kompromisu jednotlivých složek společnosti – státní správy, samosprávy, sektoru dopravních služeb a veřejnosti za dodržení legislativních, kompetenčních a metodických pravidel. Vybráno by mělo být řešení, které je z celospolečenského hlediska vyhodnoceno jako nejvhodnější. Žádným navrženým řešením nelze uspokojit požadavky všech částí společnosti a **vždy bude nutný určitý kompromis**, který může být pro některé z určitých úhlů pohledu buď výhodný nebo částečně nevýhodný. Případné nesouhlasy a odpor proti takto vybranému celospolečensky nejvýhodnějšímu řešení projektu prakticky znamenají další roky trvání nevyhovujícího stavu a odkládání možnosti spolufinancování z evropských zdrojů a potenciálu, který může realizace tohoto projektu společnosti a městu Brnu přinést.

Pro zdařilou přípravu, realizaci a uvedení projektu do provozu je nutná účinná spolupráce investorů, státní správy, samosprávy, sektoru dopravních služeb a veřejnosti. Je vhodné proto nastavit určitá pravidla spolupráce ve formě smluvních vztahů včetně řídicích a kontrolních mechanismů. K tomuto bude nutné zajistit vhodné organizační, personální a finanční zajištění.

**Pokud v následném procesu posuzování studie proveditelnosti bude dosaženo ochoty realizovat některé řešení projektu, bude dosaženo shody nad cílovým řešením projektu, bude stanoven plán navazující přípravy projektu, budou nastavena pravidla spolupráce na přípravě a realizaci projektu a bude dosaženo všeobecné akceptace projektu, lze toto považovat za rozhodnutí o projektu železničního uzlu Brno.**

*V Olomouci, říjen 2017*

Zpracoval s využitím podkladů od jednotlivých zpracovatelů:

Ladislav Dorazil, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.