

Soupis zřejmých vad a nedodělků - projednáno RMB dne 03.08. 2007

Analýza ŽUB

Vstupní požadavky a předpoklady práce byly objektivně posoudit varianty projektu z hlediska:

- Naplnění cílů záměru modernizace železničních koridorů na území ČR
- Funkčnost systému železniční dopravy s moderním nádražím na území města Brna
- Získání maximální podpory z evropských fondů i veřejných rozpočtů
- Výhodnost pro občany Brna i cestující

I když zpracovatelský tým konstatoval, že převaha materiálů pro posouzení obou variant polohy nádraží v Brně je na straně odsunuté polohy, s těmito materiály nepracoval a v převážné míře je v posuzování nezohlednil, tedy nepracoval s oběma variantami stejně, práce tedy není OBJEKTIVNÍM POSOUZENÍM.

Údaje uváděné jednotlivými zpracovatelskými týmy byly převzaty bez jejich ověření či posouzení těchto popisů, u řady kvantifikačních ukazatelů bylo konstatováno, že realizace opatření v území s jejich finančním ohodnocením není provedeno, tedy nebudou započítávány. Proto nelogicky varianta bez dořešení vazeb vychází zpracovatelům finančně výhodněji než druhá varianta.

Připomínky pro jednotlivé tématické okruhy:

A „Podmínky pro železniční provoz“

A3a – Odolnost proti katastrofální povodni

Podzemní nástupiště ve variantě B má kolejiště na kótě 192,162 m .n.m, tedy pod dnešní úrovní dna řeky Svatky (cca 195,5 m.n.m). Riziko zatopení je vysoké, expert toto riziko opomíjí. Podklady v dokumentacích a z povodí Moravy byly zpracovateli k dispozici!

A3d – Problémy s propojením směrů

Ve shrnutí k variantě B je konstatováno, že na jižním zhlaví zůstává disproporce mezi počtem tratí zapojených ze severu a jihu a neřeší ji, což není zohledněno ve vyhodnocení.

Indikátorový list tedy vychází ze zkraslených údajů.

A4 „ Možnosti výhledového zapojení vysokorychlostních tratí“

VRT na území Brna je MD ČR odsouhlaseno ve dvou možných variantách, trasa jižní a severní. Protože jsou 3 základní směry VRT, je nutná vždy 1 úvrať. Ve variantě B uváděné úplně nové střední vedení VRT s tunelovým úsekem více než 8 km pod centrem Brna není v souladu s koncepcí sledovanou MD ČR a současně s rozvojovými dokumenty JMK. Varianta A je v souladu s výše uvedenými koncepcemi a je technicky prověřená.

Vzhledem k výše uvedenému je hodnocení chybné, požadujeme nově vyhodnotit a upravit indikátorový list.

A6 „Provozní omezení v průběhu výstavby včetně požadavků na náhradní dopravu“

Ve varianta B bude rozebíráno celé železniční těleso za provozu, žádná z kolejí nezůstane zejména výškově tak, jak je v současné době a přitom provoz železnice musí být zachován. Nejsou vyčísleny ani zhodnoceny náklady na náhradní dopravu za železniční. Technologie výstavby za provozu v tak velkém rozsahu doposud nebyla řešena. Výstavba ve variantě A má minimální dopad na osobní železniční dopravu, v případě nákladového průtahu dojde k jeho přeložce v řešeném území.

Shrnutí tyto rozdíly podcenilo, indikátorový list tedy vychází ze zkraslených údajů a je nutné ho upravit.

B „Kvalita systému veřejné dopravy a jeho návaznost na síť pro individuální dopravu“

I když sami autoři konstatují, že urbanizace jižního centra si vyžádá zajištění kvalitní veřejné dopravy, tyto náklady však nejsou ve variantě B zahrnuty.

Vybudování infrastruktury v území jižního centra není zohledněno ani v kapitole B, ani v kapitole C „Urbanizace“, přitom bez ní není možný rozvoj tohoto území.

B6 „Vazba na autobusovou dopravu“

Ve variantě B navrhované autobusové nádraží u OD TESCO nemá dostatečnou kapacitu a nejsou zde zajištěny plochy pro odstavování autobusů. Situováním autobusového nádraží v této poloze dochází k nežádoucímu zavlékání autobusové dopravy do blízkosti centra města.

Výstavba nového AN je u varianty B vyvolanou investicí a musí být v plném rozsahu zanesena do vyvolaných investičních nákladů varianty B, včetně náhrady za zrušené parkoviště u OD TESCO.

Indikátorový list je nutné znovu vyhodnotit a upravit.

B7 „Dopravní spojení k letišti“

Varianta B navrhuje novou tunelovou trasu mezi přerovskou tratí a letištem, což není v souladu s koncepcí JMK a MD ČR.

Koncepce přestavby uzlu ve variantě B však s touto trasou počítá a musí být tedy součástí investičních nákladů varianty B a součástí nákladů na výkupy pozemků.

Indikátorový list tedy vychází ze zkrácených údajů.

B8 „Dostupnost a kapacita parkovacích míst“

Ve variantě B je navržen parkovací objekt a odborným odhadem je stanovena kapacita na 500 parkovacích míst. Není ovšem doloženo jak bude tato kapacita zajištěna. Objekt se má nacházet nad kolejištěm, ale to znamená kolizi s památkově chráněným objektem „Malé Ameriky“. Vzhledem k navrhovanému klesání kolejiště, není možno uvažovat o vybudování podzemního parkovacího objektu

Parkovací objekt je u varianty B vyvolanou investicí a musí být v plném rozsahu zanesena i do vyvolaných investičních nákladů varianty B. Do hodnocení musí být zahrnuta také asanace památkově chráněného objektu „Malé Ameriky“ v případě realizace garáží dle varianty B.

Indikátorový list vycházející z ceny pozemků nezohledňuje další aspekty výstavby parkoviště a je tedy neprůkazný a je nutné ho doplnit.

B9 „Vliv jednotlivých etap výstavby na funkční systém a provozní podmínky veřejné i individuální dopravy“

Omezení v železniční dopravě:

Ve variantě B dochází k výškové změně kolejiště na stávajícím nádražím, kolejiště bude nadzvednuto cca o 60 cm a tudíž etapovitá výstavba po jednotlivých kolejích zásadně omezuje železniční provoz v každé etapě výstavby. Varianta A celé kolejiště buduje mimo stávající osobní průtah a nevyžaduje tedy omezení železniční dopravy v průběhu výstavby.

Omezení v MHD:

Ve variantě B je nezbytné dlouhodobé omezení tramvajové dopravy ulic Nádražní, Nové Sady, Husova a částečné omezení tramvajové dopravy při rekonstrukci viaduktu na ul. Křenová. Takovýto drastický zásah do tramvajového systému MHD ve městě Brně nebyl vůbec zhodnocen. Nebyly vyhodnoceny, provozní, technické, investiční a bezpečnostní dopady provizorií, ani náklady na náhradní dopravu, která by zajistila nejnужnější funkčnost systému MHD.

Ve variantě B je podhodnocen význam omezení v oblasti železniční osobní dopravy, MHD. Náklady na provizoria nejsou promítnuty ani do investičních nákladů.

Rekonstrukce stávajících železničních mostních objektů je nutná v obou variantách. Omezení dostupnosti odsunutého nádraží před dostavbou městské infrastruktury je irelevantní, dostavba městské infrastruktury v Jižním centru je 6. stavbou celého souboru staveb přestavby ŽUB a v současnosti je před odevzdáním dokumentace pro stavební povolení na tyto objekty.

Indikátorový list tedy vychází z neúplných údajů a je třeba ho dopracovat.

C Možnosti urbanizace jižní části města a celoměstské souvislosti

C1 „Rozvojový potenciál území“

Z rozkladu tohoto kritéria vyplývá naprosté nepochopení akcelerační rozvojové síly vztahu historického jádra a odsunuté polohy nádraží.

Tento potenciál již naznačuje současný zájem o výstavbu v území Jižního centra.

V kritériu není zohledněn dopad významně většího rozsahu ploch železnice varianty B (ponechání přerovky, nákladového průtahu a jejich mimoúrovňového křížení) v rozvojovém území a jeho dopad jak na velikost rozvojových ploch, tak jejich dostupnost. Plochy západně od Svratky není možné ve variantě B kvalitně rozvíjet a využívat.

Do rozvojového potenciálu varianty A je nutno započítat také plochy v oblasti Křenové a Cejlu, jejichž přestavba je dnes brzděna existencí železnice a jejími dopady do území.

Hodnocení variant je třeba přepracovat.

C2 „Potenciál komerčního využití samotné nádražní budovy (mj. hodnocení požadavků na dopravní obsluhu)“

V obou variantách je počítáno s komerčním využitím nádražních prostor, žádná z variant nespecifikuje jejich umístění a rozsah. Nelze tedy předjímat, které řešení je lepší, lze připustit, že přímé propojení s historickým jádrem města je pro komerci výhodnější. Je však zcela pominuto prostorové omezení varianty B oproti variantě A, která má možnost rozvoje komerčních aktivit v návaznosti na nového nádraží bez prostorového omezení.

Zvolené doplňující údaje pro hodnocení kritéria postrádají logiku, kritérium je nutno upravit, případně obě varianty hodnotit rovnocenně.

C3 „Výsledná bilance nezbytného záboru ploch železničními stavbami na území města“

Hodnocení kritéria vykazuje rozpory - na str. 95 je konstatováno do bilance ploch nebude započítávána realizace přeložky nákladového průtahu, na str. 96 grafická příloha však ve variantě B dokladuje opouštění území nákladního nádraží Brno – Dolního. Současně v ní není zakreslen zábor nákladového průtahu přes Modřice. V této kapitole není započteno také vybudování tunelové trasy k letišti, i když předpokládaný zábor je uveden v kapitole D.

Rozsah hodnocení je třeba u obou variant jednoznačně vymezit a znovu posoudit.

Ve variantě A je třeba zhodnotit rozsah a kvalitu ploch uvolněných po opuštění celého osobního průtahu včetně stávajícího nádraží.

U varianty B je třeba posoudit pouze částečné uvolnění ploch nádraží Brna – Dolního a rozšíření záboru ploch pro nové napojení přerovské tratě k letišti.

Obě varianty musí být posuzovány v konečném stavu.

Celé kritérium je nutno znovu přepracovat, protože indikátorový list vychází ze zkreslených údajů.

C4 „Významnost bariérového efektu“

Varianta B ponechá všechny železniční tratě jako bariéry v území. Zpracovatel zcela pominul skutečnost, že nákladový průtah klesá kvůli mimoúrovňovému křížení s přerovkou na úroveň terénu a území podél Svratky a zejména západně od ní rozděluje obtížně překročitelnou bariérou.

Varianta A opouští koridor osobního průtahu, tzn. odstraňuje bariéru od ul. Heršpické, Poříčí, osobního nádraží, Koliště až do Židenic, včetně přerovské tratě v Komárově.

Hodnocení bariérového efektu je třeba přepracovat a doporučujeme zaměřit jej na kvantifikaci odstraňovaných koridorů.

C5 „Rozsah demolic a závažnost zásahů do památkově chráněných a kulturně cenných objektů“

Pro variantu A je nepravdivě uváděno, že bude asanováno pět menších památkově chráněných budov areálu městský jatek (ul. Porážka), tyto objekty nebudou asanovány.

Ve variantě B není naopak uveden zásah do památkově chráněného objektu „Malá Amerika“ vybudováním parkovacího objektu a přestavba viaduktu Křenová.

Vyhodnocení asanace památkově chráněných objektů je provedeno chybně u obou variant. Je třeba přepracovat a znovu sestavit indikátorový list.

C6 „Kvalita navazujícího řešení silniční sítě“

Posouzení se soustřeďuje na méně podstatnou problematiku parkování. Příjezd IAD k nádraží ve variantě B je společný s příjezdy autobusů, při kapacitních problémech komunikační sítě v této oblasti lze očekávat dopravní kolaps.

Hodnocení navazující silniční sítě je neúplné. Zpracovatel zcela pominul mimoúrovňové křížení nákladového průtahu s přerovkou, kde nákladový průtah na terénu brání vedení obslužných komunikací podél řeky Svratky, zejména sběrné komunikace Vodařská.

Problematika VMO, která je pro město zásadní, vyžaduje doplnění všech parametrů pro variantu B. Ve variantě B je nutno zhodnotit problematiku výstavby VMO v jižní části Brna, která ve variantě B vyžaduje nákladné a komplikované řešení.

Indikátorový list tedy vychází z neúplných údajů a je nutné ho znovu přehodnotit.

C10 „Vlastnické vztahy v území a nakládání se stavebními objekty včetně případných náhrad“

Disponibilita uvolňovaných ploch je jednoznačně po dokončení přestavby ŽUB jak ve variantě A, tak ve variantě B shodná. Z čehož vyplývá, že hodnocení musí být pro obě varianty stejné.

Závěr subkritéria „Nakládání se stávajícími objekty“ konstatuje, že v této otázce varianty nevykazují rozdíly. Z uvedeného zhodnocení je zřejmé, že varianta A i varianta B by měly být hodnoceny shodně.

Varianta A má navíc pravomocné územní rozhodnutí, což předpokládá, že zásadní vlastnické vztahy jsou již vyřešeny.

Konstatování, že uvedená problematika je výhodnější pro variantu B je neodůvodněné a kritérium je třeba opravit.

D Finanční udržitelnost a příležitost pro zapojení evropských fondů i veřejných rozpočtů

D1 „Očekávané náklady celkově i v jednotlivých etapách. Soulad s vyššími územními záměry – možnost variabilního rozvoje“

Odhad investičních nákladů varianty B je výrazně podhodnocen a je nutné přičíst náklady na :

- a) výkupy pozemků odhad cca 1 mld.Kč

Poznámka : ve variantě A jsou náklady na výkupy pozemků součástí propočtů staveb

- b) vícenáklady na výstavbu nového osobního nádraží s nákladnými provizorními stavebními konstrukcemi a protipovodňovými opatřeními podzemní části osobního nádraží
odhad cca 5 mld.Kč

- c) přičtení vlivu pozdější realizace (zpoždění min. 6 roků – asi 13% navíc) cca 3 mld.Kč

- d) rezerva dle FIDIC musí být 10% ne 5% navýšení o cca 1 mld.Kč

to znamená, že se musí upravit celková výše investičních nákladů var.B na 32,9 Kč =
= 23,9 + 1 + 5 + 2 + 1

Kromě toho nelze předpokládat, že s přestavbou železničního uzlu Brno dle varianty B může být modernizován průjezd pro nákladní vlaky v trase a niveletě dnešního nákladního průtahu. Nejen, že to není koncepční řešení, protože do budoucna tato varianta uvažuje s výstavbou nového nákladního průtahu, ale ponechá se dnešní nákladní průtah v prostoru Brna - Dolního nádraží na úrovni terénu a tudíž pod úroveň hladiny stoleté vody řeky Svratky. Dnešní mimoúrovňové křížení s „přerovkou“ a „vlárou“ podstatně zhoršuje možnost vedení trasy VMO. Realizace nákladního průtahu dle navržené koncepce představuje dle zpracovatelů ideové studie varianty B potřebné investiční náklady ve výši cca 5 mld.Kč.

K tíži varianty B měly být započteny potřebné investiční náklady na městskou infrastrukturu, protože město má tento záměr schválen a připravuje realizaci silničních komunikací, tramvajových tratí a inženýrských sítí v prostoru rozšířené jižní části města (CIN = 3,07 mld.Kč). Dále k tíži varianty B se musí přičíst investiční náklady na střety s městskými kolektory a stokou. Zpracovatel dostal k dispozici od města údaje o těchto objektech.

K tíži varianty B je nutné přičíst vyvolané přeložení autobusového nádraží, protože dnešní poloha na Zvonařce nevyhovuje dostupnou vzdáleností novému osobnímu nádraží.

Varianta A má v hodnocení výše investičních nákladů připočteny náklady na vybudování „ponětovické“ spojky (železniční připojení letiště Brno Tuřany). Ta však není vyvolána potřebou přestavby železničního uzlu Brno a není proto ani v projektu přestavby sledována a navržena. Není proto objektivní, když zpracovatel ekonomického hodnocení tyto náklady připočítává k tíži varianty A, přitom tam nepatří. Proto by měl zpracovatel v ekonomické části odpočítat 2,2 mld.Kč z investičních nákladů var.A, tzn. celková výše investičních nákladů var. A je 23,9 mld. Kč.

Stejně tak zpracovatel nesprávně přičítá k tíži varianty A vyvolané investiční náklady města Brna ve výši 3.317.436 tis.Kč. Vyvolanou investicí je v případě varianty A vůči městu dobudování městské infrastruktury a to je náplní šesté stavby projektu, která je svými investičními náklady zahrnuta do celkového rozpočtu souboru staveb. Pokud se jedná o dosud nespecifikované vyvolané investiční náklady, pak by měly být obdobně odhadnuty i u varianty B.

Celkové navýšení nákladů dopravního podniku města Brna o 150 mil Kč/rok vychází z předpokladu, že tramvaje jezdí pouze k osobnímu nádraží, což je zásadní nepochopení celého záměru. Tramvajové trasy obsluhující ON ve variantě A pokračují směrem na jih ulicemi Plotní, Svatopetrská, respektive Vodařská, Kšírova a obsluhují celou jižní rozvojovou oblast města bez ohledu na polohu nádraží. Proto jsou součástí urbanistického řešení obou variant. Není tedy možné jejich provozování připočítat pouze k tíži varianty A.

Není zohledněna skutečnost, že varianta A má právoplatné územní rozhodnutí a je v souladu se všemi platnými územně plánovacími dokumenty, na rozdíl od varianty B.

Pokud zpracovatel vycházel ze špatně vyčíslených investičních nákladů, indikátorové listy celé části D tedy vychází ze zkreslených údajů a je nutné je přehodnotit.

D3 „Efektivita investice“

Při hodnocení efektivity investice vychází zpracovatel pouze z porovnání vlivu investice na městskou hromadnou dopravu. Je zcela pomínuta existence a poskytnutý podklad Studie proveditelnosti k variantě A. Problematika byla diskutována i na výrobním výboru 29.06. 2007.

Kritérium je nedostatečně zpracováno, je třeba doplnit a zhodnotit obě varianty.

D4 „Možnosti strukturovaného financování se zapojením zdrojů jednotlivých partnerů“

S ohledem na možnosti čerpání prostředků z EU je připravenost varianty A evidentní. Alokování příspěvku ve výši 12,6 mld. Kč v OP Doprava je skutečností a musí být v posouzení zohledněno s významnou preferencí varianty A.

Ve variantě B není zohledněna nepřipravenost projektu pro vícezdrojové financování, ani např. potřeba investic do městské infrastruktury.

Indikátorový list tedy vychází ze zkrácených údajů.

D5 „Náklady (včetně vyvolaných investic) z rozpočtu města a jejich vliv na rozpočtový výhled, dluhovou bilanci, rating“

Vyvolané výdaje – zpracovatel ve variantě B nepočítá s žádnými vyvolanými náklady, které prokazatelně budou:

- provizoria během výstavby za provozu – tramvajové mosty, komunikační propoje, výluky na tratích, náhradní doprava
- překládky inženýrských sítí – např. kanalizační sběrač s průměrem 3m
- výstavba městské infrastruktury – autobusové nádraží, přístupové komunikace
- náhrady za parkovací plochy u OD TESCO
- překládka nákladového průtahu na jih pod Brno, nebo jeho přestavba na Brno – Dolní
- náklady za zmařené investice v území realizované dle platné ÚPD

Náklady na variantu B, včetně vyvolaných investic, se dostávají na úplně jinou hodnotu a to je třeba zhodnotit při posuzování.

Náklady musí být též upraveny v základních investičních nákladech dle připomínek ke kritériu D1.

Dluhová služba se u varianty B jako zdroj financování nepředpokládá, ale v kritériu D4 je u této varianty uvedena jako jeden z možných zdrojů financování. Jde tedy o jednoznačný rozpor.

Ostatní investiční politika města – je zcela nelogické uvádět, že u varianty B nebude ovlivněna.

Celé kritérium je nutno přepracovat a uvést na pravou míru.

Analýza rizik

4 Hodnocení z pohledu investora (SŽDC a státu)

4.1 Riziko představitele projektu

Varianta A je sledovaná rozhodujícím investorem, tj. SŽDC, s.o., a připravovaná.

Varianta B je pro rozhodujícího investora neznámá a z ideové studie ani nelze stanovit lepší výsledek cílového stavu zejména s ohledem na očekávané investiční náklady a časový průběh přípravy a realizace. Proto existuje vysoké riziko v tom, že se investor s navrženým řešením neztotožní.

Varianta A v tomto bodě má minimální riziko, varianta B má riziko velice vysoké.

Hodnocení rizika je nutno upravit.

4.2 Riziko při výstavbě

4.2.1. Riziko překročení investičních nákladů

Pokud k variantě A je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí a v některých částech i dokumentace pro stavební povolení a řada dalších prověřovacích dokumentací (archeologický průzkum, geologicko průzkumné práce stavebně technický průzkum, hluková a rozptylová studie, průzkumné práce v oblasti přírodních věd, geodetické podklady, protikorozní průzkum a průzkum účinků bludných proudů a další), je předpoklad překročení investičních nákladů o 30%

nadhodnocený. IN jednotlivých stavebních objektů jsou prakticky známy. Riziko nedodržení investičních nákladů je 10 - 15%.

Návrh varianty B – řešení nové koncepce přestavby železničního uzlu Brno je pouze na úrovni ideové studie bez jakéhokoliv projednání a možnosti zpracování všech dopadů a střetů, protože nejsou vůbec identifikovány. Kromě toho odhad investičních nákladů není ničím doložen a je proveden neodborně. Riziko nedodržení investičních nákladů nelze ani stanovit, protože není co posuzovat. Teprve podrobný odborný odhad návrhu technického řešení a stavebních postupů může být podkladem pro hrubý odhad investičních nákladů a to s velkou nepřesností.

Výrazná rozdílnost v tomto riziku musí být zohledněna v ekonomickém posuzování.

4.2.2. Riziko nenaplnění modelu financování

Toto riziko se týká především varianty B. Nenaplnění modelu financování varianty A je minimální, protože je ve stádiu přípravy žádosti o příspěvek z Evropské unie v rozpočtovém období 2007 – 2013. Zatím se jeví, že bude možné prostředky na investici získat a vše je připraveno na doložení žádosti v letošním roce. Struktura financování je stanovena Vládním usnesením č.457/2002 a potvrzena jednáním primátora města Brna a ministra dopravy z července r.2007, se strukturou : EU 7mld.Kč, SFDI – 11,5 mld.Kč, JmK – 1 mld.Kč a PPP – 0,6 mld.Kč, Město Brno – 3 mld.Kč.

Pro variantu A se připravuje žádost pro spolufinancování z EU.

Z výše uvedeného vyplývá, že poměr rizika v tomto faktoru by mohl být pro var. A – 30%, pro var.B – 100%. Je nutné přepracování rizika.

4.2.3 Riziko nedodržení harmonogramu výstavby

Varianta A má koordinovaný harmonogram všech šesti staveb projektu. Výkupy pozemků a nemovitostí jsou před uzavřením. Z hlediska ztížených podmínek výstavby má tato varianta charakter stavby „na zelené louce“.

Varianta B je z hlediska hodnocení tohoto rizika v protipólu varianty A.

Rizika nedodržení harmonogramu výstavby nejsou stejná s ohledem na podstatně rozdílnou připravenost staveb k realizaci. Z tohoto důvodu je nutno riziko přehodnotit.

4.2.4. Riziko nedodržení projektových parametrů

Varianta A má jasně definované technické řešení a postupy výstavby vztažené k posledním technologiím.

Varianta B má zpracovávánu ideovou studii, která neobsahuje potřebné návrhy, průzkumy a měření, nutné pro stanovení technického a technologického řešení.

Toto riziko by bylo stejné pro obě varianty za předpokladu, že mají obě zpracované projekty jednotlivých staveb po provozních souborech a stavebních objektech a projednané.

Rizika nejsou pro obě varianty srovnatelná a vůbec ne stejná, je nutno přepracovat.

4.2.5 Riziko podceněných nebo neprověřených stavebně technických komplikací

Varianta A má přesně definovány všechny potřeby jednotlivých stavebních objektů.

Varianta B nemá definovány ani základní návrhy staveb a vůbec ne možné střety s jinými zařízeními a stavbami.

Očekávané zvýšení investičních nákladů ve variantě B není nijak ani odborným odhadem zohledněno v odhadu celkových investičních nákladů.

Nutno přepracovat a objektivně zhodnotit míru rizik.

4.3 Riziko povolovacích řízení

4.3.1 Riziko povolovacích a schvalovacích řízení a souladu s územním plánem

Varianta A má platné územní rozhodnutí v souladu s platným územním plánem města a podporou Vládního usnesení č.457/2002.

Varianta B je na úrovni ideové studie. Pro dosažení cíle, tj. vydání územního rozhodnutí (při změně územního plánu, vládního usnesení atd.), je potřeba min. 6 roků na zpracování a projednání potřebných dokumentů.

Míra rizika mezi oběma variantami je proto výrazně odlišná, riziko nutno přepracovat.

4.3.2 Riziko odvolacích řízení a soudních sporů na vydaná rozhodnutí

Varianta A má před závěrem majetkoprávní vypořádání (viz 4.2.3). Proti variantě existuje odpor veřejnosti, územní rozhodnutí je ohroženo žalobou. Varianta B se nedá z hlediska tohoto rizika hodnotit, lze předpokládat i soudní spory o investice doposud v území realizované v souladu s platným ÚPmB.

Rizika nejsou s ohledem na míru připravenosti stejná, je však možné konstatovat nižší míru rizika u varianty A, protože tato jsou známa.

4.3.3 Enviromentální riziko

Varianta A má EIA a respektuje biokoridor Svratky. Hluk a prašnost během realizace staveb má minimální dopady na komfort bydlení. Staveništní doprava je navržena v kombinaci automobilová nákladní doprava – vlaková nákladní doprava s převahou vlakové. Ve stavbě osobního nádraží řeší odstranění historických ekologických zátěží v areálu bývalého lokomotivního depa v Brně dolním nádraží.

Varianta B nemá, a ani nemohla mít, zpracovány dopady na životní prostředí. Většina staveb přímo zasahuje do obytných zón města a dopravního systému ve městě. Má komplikované podmínky výstavby, což podstatně zvyšuje investiční náklady. Odstranění kontaminace v území, s ohledem na staří infrastruktury je zde pravděpodobné.

Míra rizik je v případě varianty B z pohledu zadavatele téměř dvojnásobná proti variantě A, nutno přepracovat.

4.3.4 Riziko památkové ochrany objektů k využití nebo rekonstrukci

Údaje posuzované pro toto riziko je třeba upravit podle připomínek ke kapitole C5.

Riziko nutno přepracovat.

Ad.4.4 Riziko dosažení tržeb

Varianta A má sice v sobě zakomponováno prodloužení jízdních dob prostředky MHD v některých směrech, ale také část kompenzuje vybudováním zastávek na trase jízdy vlaků a rovněž z některých směrů kratší jízdní dobou do osobního nádraží.

Varianta B má především nedostatek v přerušení a znemožnění části vlakové i tramvajové dopravy po několik let přestavby osobního nádraží, což může mít rovněž za následek trvalý úbytek cestujících.

Hodnocení rizika je potřeba upravit.

5. Hodnocení rizika z pohledu samosprávy

5.1 Riziko vyvolaných investičních nákladů MHD

V multikriteriální analýze jsou pro variantu A uvedeny náklady DPMB na zajištění dopravní obsluhy 150 mil. Kč (přivedení tramvajových tratí, trolejbusových a autobusových linek).

V analýze rizik jsou však jako investiční náklady MHD odhadovány na 3, 0711 mld. Kč.

Není vůbec odborně posuzován vliv ve variantě B na vícenásobné náklady MHD v době provizorních stavů a opatření při realizaci přestavby osobního nádraží.

Z dokumentace k variantě B jsou expertním odhadem vyvolané investiční náklady na MHD kvantifikovatelné a je nutné toto riziko doplnit.

5.2 Riziko vyvolaných provozních nákladů MHD

Předpoklad posuzovatelů vychází ze skutečnosti, že pro variantu B nedojde k urbanizaci území jižně nádraží. Ze všech dalších podkladů pro variantu B je zřejmé, že k urbanizaci území dojde, avšak v jiném časovém horizontu než ve variantě A.

Hodnocení rizika je tedy neadekvátní, zvýšení nákladů se týká pouze několika let, které vyplynou z postupné urbanizace území dle varianty A.

5.4. Riziko nedokončení rozvojového záměru

Naplnění rizik je zcela chybné vzhledem ke skutečnosti, že rozestavění části varianty B může trvale ohrozit železniční provoz i provoz sítě MHD. Rozestavenost u varianty A není prakticky žádným rizikem, protože je možné stávající nádraží provozovat ze předpokladu drobných úprav i další roky. Ve variantě B není uvažováno s rizikem nedokončení výstavby nádraží v přisunuté poloze. V tomto případě by byla znemožněna dopravní dostupnost Brna železniční dopravou.

Riziko nutno přeprocovat.

5.4 Riziko chybného politického rozhodnutí

Toto riziko navrhuje vyloučit s ohledem na jeho nepředvídatelnost.

5.6 Rizika koordinační

U varianty B není zohledněna náročnost koordinace výstavby za provozu. Ostatní uváděná rizika jsou marginální

Nutno přeprocovat.

5.7 Riziko jiných než očekávaných účinků projektu

S ohledem na nedostatečnou hloubku prostudování zpracovaných materiálů zpracovatelským týmem, je naplnění rizika povrchní.

Doporučujeme tedy toto riziko vyloučit.

6. Hodnocení rizika z pohledu uživatelů infrastruktury

6.1. Riziko prodloužení cestovní doby

Riziko musí být posuzováno z hlediska celé IDS. Zpracovatel neměl možnost shromáždit pro naplnění tohoto rizika všechny podklady, uvedené hodnocení je pouze pocitové, případně založené na hodnocení cest MHD.

Z těchto důvodů doporučujeme riziko přehodnotit.

6.3 Riziko nehodovosti a přepravy nebezpečného nákladu

Riziko není jen u varianty A, ale obdobné riziko existuje rovněž u varianty B v době přestavby či modernizace nákladního průtahu (nákladní vlaky musí být trasovány přes osobní nádraží a budou projíždět kolem nástupišť) a po celou dobu existence zapojení přerovské trati. Nákladní vlaky s nebezpečnými náklady nemusí být trasovány pře železniční uzel Brno.

Riziko nutno přehodnotit.