



**OBJEDNATEL:**

Statutární město Brno  
Dominikánské náměstí 1  
601 67 Brno



**ANALÝZA VARIANT  
PŘESTAVBY ŽELEZNIČNÍHO UZLU  
BRNO**

**STANOVISKO K PŘIPOMÍNKÁM**



**SDRUŽENÍ ZHOTOVITELŮ:**

**CityPlan spol. s r.o.**  
Jindřišská 17, 110 00 Praha 1  
[www.cityplan.cz](http://www.cityplan.cz)



**ČVUT v Praze**  
Fakulta dopravní  
Konviktská 20, 110 00 Praha 1  
[www.fd.cvut.cz](http://www.fd.cvut.cz)

**2**

srpen 2007

## **Analýza variant přestavby železničního uzlu Brno**

### **Stanovisko k připomínkám Odboru územního plánu a rozvoje MMB projednaných Radou města Brna dne 3.8.2007**

Dne 8. 8. 2007, jsme obdrželi dopisem zn: OÚPR/V-356/07/We/Kr připomínky k námi zpracované Analýze variant přestavby železničního uzlu Brno, nazvané „Analýza variant přestavby železničního uzlu Brno - zřejmé vady a nedodělky“ s přílohou „Soupis zřejmých vad a nedodělků – RMB 3. 8. 2007“. Jako součást tohoto dopisu byly zaslány rovněž připomínky dalších subjektů v příloze č. 1 až č. 8 pro informaci.

Lhůta k odstranění zřejmých vad a nedodělků uvedených v „dopise“ a „soupisu“ byla stanovena na 27. 8. 2007.

Vzhledem k závažnosti tvrzení, že se jedná o zřejmé vady a nedodělky, je písemně reagováno na každou uvedenou připomínku z dopisu zn: OÚPR/V-356/07/We/Kr (3. strany) a Soupisu vad a nedodělků projednaných RMB 3. 8. 2007 (9. stran). Stanovisko k těmto připomínkám zpracované řešitelským týmem je přílohou tohoto dopisu (23 stran).

Zpracovatelé se podrobně zabývali i připomínkami dalších subjektů, které byly zaslány v dopise zn: OÚPR/V-356/07/We/Kr pouze pro informaci a nebylo na ně písemně reagováno.

### **A - Souhrnné stanovisko k průvodnímu dopisu k připomínkám**

#### ***Ad „Za nejvážnější nedostatek...“***

Ve smyslu uzavřené smlouvy bylo zpracováno hodnocení variant přestavby železničního uzlu Brno ve dvou samostatných kategoriích.

Výsledkem hodnocení **metodou multikriteriální analýzy** je stanovení pořadí variant. Preference variant ve čtyřech stanovených hlediscích je obsahem druhého odstavce shrnutí (str. č. 191) s označením **metoda multikriteriálního hodnocení** (příloha č. 1).

Shrnutí výsledků hodnocení **metodou analýzy rizik** obsahuje třetí odstavec (str. č. 191). V této kategorii hodnocení jsou uvedena nejzávažnější kritická rizika pro variantu B (příloha č. 2).

Výsledky multikriteriálního hodnocení a rizikové analýzy uvedené ve shrnutí nejsou ve vzájemném rozporu, ale vzájemně se doplňují. Jsou objektivizovaným hodnocením posuzovaného projektu podle dvou použitých metod, které vyjadřují rozdílné principy hodnocení.

Podrobné vysvětlení bylo předmětem konzultace dne 14. 8. 2007 s pracovníci Odboru územního plánování a rozvoje, vysvětlení bylo akceptováno.

Varianta z hlediska zadavatelem stanovených kritérií může v multikriteriálním hodnocení dopadnout lépe, ale přitom může představovat podstatně náročnější požadavky na řízení rizika pro definované subjekty vyjádřené v analýze rizik.

#### ***Ad „Dalším závažným nedostatkem...“***

Tuto připomínku zpracovatel neakceptuje. Kapitola „Finanční udržitelnost a příležitosti pro zapojení evropských fondů a veřejných rozpočtů“ byla zpracována na základě objektivizovaných údajů, s vědomím podmínek pro financování projektů z veřejných prostředků a s využitím výsledků rozdílové analýzy nákladů a užitků, která je obsažena v příloze 3. Uváděné námitky jsou vypořádány v rámci připomínek k jednotlivým tematickým okruhům dle přiloženého soupisu projednaném Radou města Brno.

**Ad „Nesoulad označení v kapitole 4...“**

Tato připomínka byla vysvětlena a vysvětlení akceptováno při konzultaci dne 14. 8. 2007 s pracovníky Odboru územního plánování a rozvoje. Zhotovitel dodržuje názvy kapitol přesně podle smlouvy.

**Ad „Je zcela nejasný přístup...“**

Podrobné vysvětlení způsobu hodnocení kritérií v indikátorových listech bylo předmětem konzultace dne 14. 8. 2007 s pracovníky Odboru územního plánování a rozvoje. Bylo použito týmové expertní metody a použita formalizovaná verbálně numerická stupnice. Textový popis slouží k pochopení a osvětlení stanoveného číselného výsledku expertního hodnocení. Odkazujeme na str. 8 přílohy č. 1, bod 4.

**Ad „Příloha č. 1 kapitola 6...“**

Text v této kapitole vyjadřuje potřebu zpracovat vedle multikriteriálního hodnocení analýzu rizik daného záměru. Proto byla správně objednatelem zadána jako součást analýzy. Multikriteriální hodnocení a riziková analýza se vzájemně doplňují. Multikriteriální hodnocení umožňuje stanovit preferenční pořadí z hlediska celkové užitné hodnoty variant. Riziková analýza stanovuje priority, kterým je třeba věnovat pozornost při řízení rizik realizované varianty. Text úvodu kapitoly se týká obou variant. Jak v multikriteriálním hodnocení, tak v ekonomických výpočtech byly provedeny testy citlivosti a stability.

**Ad „V hodnocení úrovně podkladů ...“**

Na nutnost expertní úrovně hodnocení zpracovatelský tým upozorňoval již na kontrolních dnech v průběhu zpracování, neboť hloubka propracování obou variant je značně rozdílná a i v dokumentech pro variantu A nebylo možno některé údaje dohledat nebo byly zpracovány se značným časovým odstupem a neodpovídají proto předloženým posuzovaným řešením. K některým oblastem hodnocení zcela chybí relevantní data, na kterých by mohlo být kvantifikované a nikoli expertní hodnocení založeno. Zpracovatelský tým považuje proto vyjádření o expertní úrovni za konstatování potvrzené kontrolními výbory.

**Ad „Zpracovatel analýzy naplnil všechny oblasti hodnocení...“**

Naplnění tematických okruhů bylo ovlivněno jak vlastní formulací jednotlivých objednatelům zadaných kritérií, tak dostupností objektivních podkladů pro jejich naplnění s ohledem na identifikovatelné rozdíly mezi jednotlivými variantami. To, že zpracovatelský tým pro daná kritéria hledal přístupy k jejich naplnění, dokazují i otázky, které si z poměrně širokého úhlu kladl. Tyto otázky byly prezentovány zadavateli i zpracovatelům obou variant a svědčí o objektivizaci informací pro hodnocení jednotlivých kritérií. Kritéria byla naplněna těmito objektivizovanými údaji. K žádnému z tematických okruhů nebylo postupováno pouze formálně.

## Shrnutí připomínek k jednotlivým tematickým okruhům:

### *Ad A „Podmínky pro železniční provoz“*

Není vinou zpracovatele, že se posuzují studie s různým rozdílem zpracování. S postupem prací u varianty B byl však podrobně seznámen. Postupy a etapizace přestavby osobního nádraží za provozu jsou v dokumentaci B popsány a jsou realizovatelné. Postupná přestavba kolejiště nádraží i se změnou nivelety je při přestavbě železničních stanic častá. Rozhodující řešení jsou ve variantě B dostatečně propracována pro expertní posouzení.

Návrh uspořádání kolejiště ve variantě B sice nevyhovuje Stavebnímu a technickému řádu drah, ale jak je uvedeno na stránce 189 analýzy, jde o řešení akceptovatelné (možnost výjimky).

Navíc je připravována harmonizovaná norma EN 13803-1,2., která připouští i u novostaveb poloměr směřového oblouku nástupištní hrany 500 m. Článek 4.2.1 normy uvádí: „NOTE 3 It is recommended that the radius of tracks alongside platforms should not be less than 500 m. This is to restrict the gap between platform and vehicles to facilitate safe vehicle access and egress by passengers“. Příkladem aplikace této normy může být novostavba hlavního nádraží v Berlíně.

Tato připomínka tedy neznamena nedodělek nebo vadu, zpracovatel si byl skutečnosti plně vědom a toto zohlednil v hodnocení daného kritéria.

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

Je evidentní, a nebylo nikterak zastíráno, že varianta A má snazší podmínky pro výstavbu nového osobního nádraží v odsunuté poloze, kde je nákladní průtah vymístěn na provizorní přeložku. Přesun osobního nádraží ve variantě B bude probíhat postupně a za provozu a dozajista si vyžádá více provozních omezení v průběhu výstavby. Ukončení regionálních vlaků mimo hlavní nádraží bude pouze ze směru od Chrlic z důvodu přerušení provozu na jednokolejné trati. Tato opatření budou však dočasná a postupná, zatímco definitivní podoba nádraží je záležitostí na 50 až 100 let. Máme-li porovnat přechodné potíže s trvale nevýhodnější polohou, musíme samozřejmě přechodným potížím přisoudit menší závažnost, než trvalým dopadům polohy. Je zcela běžné, že se železniční uzly včetně nádraží rekonstruují ve stávající poloze za výluk jednotlivých kolejí a není obvyklé, aby se přestavba podmiňovala přemístěním. Rekonstrukcí stanic procházejí všechny koridorové tratě. Všechny dvojkolejné trati probíhají přestavbou po polovinách včetně podélného řezání mostních konstrukcí. Zmíněné kritérium je kritériem B9, tedy jedním z 9, a v něm byla lépe hodnocena varianta A (a nejlépe nulová, neboť nepřináší obtíže s přestavbou).

Vlivy na přepravní proudy IDS byly hodnoceny v podkritériu B5, kde rozdíl v hodnocení obou variant je pouze nepatrně lepší pro variantu B. Zdůvodnění je opět uvedeno. Z hlediska integrace mimoměstské dopravy nabízejí obě varianty zlepšení jak kapacitní, tak v dojezdových časech. Přitom ale varianta A (jak jsme citovali z jejích podkladů) vzhledem k méně atraktivní poloze osobního nádraží, může znamenat jak nižší zájem o integrovanou dopravu, tak větší přesuny ve prospěch ostatních přestupních uzlů. Detailní kvantifikace těchto změn by znamenala komplexní namodelování dvou variant v rozsahu provozu IDS JMK s vyčíslením změn v rozložení přestupů a spotřeby času, a to ještě pro variantu se SJKD a bez. Takovéto namodelování znamená cca půlroční práci a již na kontrolních dnech jsme konstatovali, že u tak závažného rozhodování nebylo takové namodelování provedeno. Podkladová studie „Orientální posouzení časové dostupnosti zdrojů a cílů cest ve variantách přestavby žel. uzlu Brno“, z června 2007 je pouze zjednodušením, které však nic nemění na základních skutečnostech, které se více projeví v jiných podkritériích.

**Ad C „Možnosti urbanizace jižní části města a celoměstské souvislosti“**

Větší rozsah železničních tratí ve variantě B byl zohledněn, je to však pouze jedno z řady kritérií. Také mimoúrovňové křížení nákladového průtahu s „přerovkou“ není zásadním dopravně urbanistickým problémem navrženého řešení, bránícím prostupnosti území. Za daleko významnější pokládáme neobvyklý způsob, jakým je ve variantě A změna polohy nádraží provázána s rozvojem nové jižní čtvrti, včetně řešení dopravy a infrastruktury.

Protipovodňová ochrana podzemní části osobního nádraží ve variantě B je zahrnuta ve vlastních investičních nákladech osobního nádraží, o čemž svědčí i použité jednotkové ceny. Vlastní ochrana ohrožených částí osobního nádraží bude podstatně jednodušší než komplexní ochrana celého záplavového území.

Průtah nákladní dopravy přes Brno – dolní ve stávající niveletě je ohrožen stejně jako celé území jižního centra, je ve vyhlášeném záplavovém území, avšak nad okolním terénem, tedy nad hladinou  $Q_{100}$ .

Jiná je situace u varianty A, kde celé osobní nádraží a rozvíjené území jižního centra je v záplavovém území. Ochrana tohoto území je proto pro funkci osobního nádraží naprosto klíčová. Protipovodňová opatření by měla tedy jednoznačně předcházet jako vyvolaná investice. Varianta B umísťuje osobní nádraží mimo záplavové území a rozvoj jižního centra je proto pro přestavbu uzlu prakticky indiferentním rozvojovým záměrem města stavět v záplavovém území.

**Ad D „Finanční udržitelnost a příležitosti pro zapojení evropských fondů a veřejných rozpočtů“**

Tato souhrnná připomínka není akceptována. Kapitola byla zpracována na základě objektivizovaných údajů, s vědomím podmínek pro financování projektů z veřejných prostředků a s využitím výsledků rozdílové analýzy nákladů a užitků, která je obsažena v příloze 3. Uváděné námitky jsou vypořádány v rámci připomínek k jednotlivým tematickým okruhům dle přiloženého soupisu projednaném Radou města Brno.

Zejména je třeba vyvrátit představu, že umístění projektu na indikativní seznam již znamená zajištěné financování.

**Ad „Příloha č.1 - Multikriteriální vyhodnocení“**

Na základě podrobného vypořádání připomínek dle přiloženého soupisu je přepracování multikriteriální analýzy bezpředmětné.

**Ad „Příloha č.2 - Analýza rizik“**

Na základě podrobného vypořádání připomínek dle přiloženého soupisu je přepracování analýzy rizik bezpředmětné.

**Ad „Příloha č.3 - Finanční udržitelnost – analýza nákladů a přínosů“**

Na základě podrobného vypořádání připomínek dle přiloženého soupisu je přepracování analýzy nákladů a užitků bezpředmětné.

**Ad „Celé posouzení je ovlivněno nejasným vymezením posuzovaného rozsahu...“**

Z provedené analýzy jednoznačně vyplývá, že vymezení staveb, rozsahu doplňujících staveb a rozsahu investic jsou dána potřebou modernizace železniční infrastruktury.

Na základě provedeného vypořádání připomínek zhotovitel nepokládá uvedené připomínky za vady a nedodělky předmětu díla Analýza variant přestavby železničního uzlu Brno (ve smyslu čl. 11, odstavec 11.1 předmětné smlouvy o dílo), což dokládá následným podrobným stanoviskem k jednotlivým připomínkám.

Za řešitelský tým

V Praze dne 24. 8. 2007

Ing. Jiří Landa  
vedoucí týmu



Prof. Ing. František Lehovec, CSc.  
zástupce vedoucího týmu



Ing. Milan Komínek  
jednatel společnosti CITYPLAN spol. s r. o.



CITYPLAN spol. s r. o.  
Jindřišská 17, 110 00 Praha 1  
IČO: 47307218  
DIČ: CZ47307218

2

## **B - Stanovisko k soupisu zřejmých vad a nedodělků - projednanému RMB dne 03. 08. 2007**

### **Analýza ŽUB**

#### *Ad „Vstupní požadavky...“*

Připomínka směřuje porovnání výhodnosti dvou variant s porovnáním připravenosti dvou alternativ. Řada připomínek ve prospěch varianty A je zdůvodňována více stavem rozpracovanosti než vlastním prokázáním vyšší výhodnosti. Účelem práce expertního týmu bylo nahradit tuto disproporci expertními posouzeními a odhady a vyhodnotit objektivizovanou užitnou hodnotu obou variant, bez závislosti na stavu přípravy s pomocí uznávaných metodik multikriteriálního hodnocení, analýzy nákladů a užitků a rizikové analýzy. Všechny přebírané údaje byly řešitelským týmem validovány.

Připomínka není akceptována.

Připomínky pro jednotlivé tematické okruhy:

#### **A „Podmínky pro železniční provoz“**

##### *Ad „A3a – Odolnost proti katastrofální povodni“*

Zpracovatel byl plně seznámen s materiály o zaplavovaném území. Je pravdou, že i ve variantě B existuje riziko zatopení a to podzemního kolejiště. Tento technický problém je navržený způsob řešení pomocí milánských stěn schopen řešit. S touto ochranou se tedy v technickém řešení počítá. Protipovodňová ochrana ve variantě B bude výrazně jednodušší než ve variantě A (stránka 86 analýzy). Nelze tvrdit, že analýza tento fakt opomíjí, či mlčky přechází. To je zmiňováno i v urbanistické části hodnocení.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

##### *Ad „A3d – Problémy s propojením směrů“*

Zpracovatel nepovažuje disproporci v počtu zapojených směrů za skutečnost, která by významně ovlivňovala jeho hodnocení. Vše lze vyřešit dostatečně propustným zhlavím a organizací vlakové dopravy. Zároveň nedojde „k roztržení“ stávajících průjezdních ramen příměstské dopravy. Nelze proto tuto připomínku považovat za chybu zpracovatele.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

##### *Ad „A4 - Možnosti výhledového zapojení vysokorychlostních tratí“*

Lze samozřejmě polemizovat o tom, které VRT spojení má větší význam a kde tedy bude více vadit úvrať, zda Berlín – Dresden – Praha – Wien, nebo Warszawa – Wien. Posuzovatelé tedy konstatují, že méně nevhodná úvrať je ve směru Warszawa – Wien. Rovněž blízkost pro centrum města je kladem. Soulad s koncepcí nepovažujeme za rozhodující, protože koncepce VRT v ČR nebyla schválena. Obecně se má za to, že severní trasa je obtížnější než jižní, ale koncepce nejsou konečné a problémy podél jižní trasy nikdo neprověřoval, a zástavba území

intenzivně pokračuje.

Připomínka nemění hodnocení expertního týmu, není ani vadou, ani nedodělkem.

#### **Ad „A6 - Provozní omezení v průběhu výstavby včetně požadavků na náhradní dopravu“**

Zpracovatelé si byli vědomi výraznějších komplikací při realizaci varianty B, což zohlednili v hodnocení. Odmítají tvrzení, že indikátorový list vychází ze zkreslených údajů.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

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

Urbanizace jižního centra si vyžádá zajištění kvalitní veřejné dopravy, tyto náklady však nejsou ve variantě B zahrnuty, protože zadaným účelem analýzy je posoudit přestavbu železničního uzlu Brno, nikoliv varianty rozvoje jižního centra. Odsunutá poloha nádraží vyžaduje přivedení kapacitní kolejové dopravy a tedy i vybudování příslušné dopravní infrastruktury, varianta B to nevyžaduje (ale neznemožňuje). Varianta B vyžaduje v přednádražním prostoru zřídit vestibul, podchody a zastávky v principu dle řešení, které je před stávajícím osobním nádražím, a pouze úpravy křížených komunikací v nezbytném rozsahu. Varianta B není tedy vůbec závislá na schopnosti města zajistit financování v rozsahu cca 3,5 mld. Kč, nýbrž na zlomku této částky. Ta by však mohla být vyvolanou investicí SŽDC v rámci přestavby uzlu. V tematickém okruhu C není toto hledisko opomenuto.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### **Ad „B6 - Vazba na autobusovou dopravu“**

Varianta B byla z hlediska vazby na autobusovou dopravu hodnocena hůře než varianta A. Varianta A přisouvá nádraží k odsunuté poloze autobusového nádraží, bourá jeho rampu a vyžaduje výstavbu výtahu pro autobusy. Nové autobusové nádraží není v IN, je označeno jako výhled, a je umístěno po obou stranách kolejiště, protože se pod něj v podstatě výškově nevejde. Varianta B se stávajícího AN nedotýká, navrhuje však výhledové plochy z jižní strany nádraží, které zde existují. Současné využití pozemků podél kolejiště osobního nádraží svědčí o množství volných (samozřejmě cenných) ploch, jejichž funkce může být určena ve veřejném zájmu územním plánem. Nevíme proto, proč by musela být a-priori výstavba autobusového nádraží vyvolanou investicí. Proto jsme ohodnotili variantu B hůře, než variantu A. Pokud by bylo AN vyvolanou investicí (a u varianty A není), muselo by hodnocení kvality přestupních vazeb dopadnout hůře pro variantu A.

Z hlediska polohy autobusového nádraží by autobus jako kapacitní prostředek hromadné dopravy (na rozdíl od osobního automobilu) měl být ukončen co nejbližší:

- cíli cesty (tomu nejlépe vyhovuje stanoviště u Grandu);
- kapacitní a kvalitní městské hromadné dopravě (ta je určitě lepší v Nádražní nebo Nových sadech než na Zvonařce);
- přestupu na vlak (tato vazba se přes původní nadsazené a neověřené informace ukázala jako relativně slabší).



Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### ***Ad „B7 - Dopravní spojení k letišti“***

Varianta B počítá s částečně tunelovou trasou mezi přerovskou tratí a letištem, a proto náklady na tuto trasu jsou zahrnuty v nákladech na variantu B. Jak jsme již uvedli, v zájmu srovnatelnosti nákladů a účinků ŽUB a stejných styčných bodů řešení byl podstatně nižší náklad na úpravu „přerovky“ zahrnut i do varianty A, jinak by nemohlo být počítáno se obdobným kvalitativním zlepšením dopravní obsluhy letiště a celého spádového území trati. Co se týče nákladů na výkup, je náklad na výkup tunelové trasy nižší než trasy povrchové. Náklady na výkup pozemků obou variant jsou zahrnuty v rozdílu mezi ZRN a CIN.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### ***Ad „B8 - Dostupnost a kapacita parkovacích míst“***

Řešení parkovacího objektu ve variantě B bylo prověřeno a parkovací objekt je umístěn částečně na zastřešené zahlobené části osobního nádraží a částečně ve vnitrobloku. Náklady na tento parkovací objekt jsou zahrnuty v nákladech na zahlobenou část osobního nádraží. Nikde jsme však nenalezli zmínku, že by parkovací objekt nad kolejištěm měl znamenat asanaci objektu Malá Amerika a proto považujeme tuto dedukci za zcela neodůvodněnou. Naopak průvodní zpráva varianty B zmiňuje opravu tohoto objektu, náklady na tuto opravu jsou zřejmě komerční záležitostí vlastníka budovy a nesouvisí proto s přestavbou ŽUB. Ve variantě A je rozhodně k dispozici množství dosud nevyužitých ploch nižší ceny pozemku, a zejména téměř celá plocha pod kolejištěm, která se v podstatě k ničemu jinému díky podchozí výšce pod úložnými prahy 3 m nedá využít. Kolem kolejiště v přisunuté poloze je však takové množství nevyužitých ploch (autobazary atd.), že lze zřídit dostatečné množství komerčně zajímavých parkovacích ploch v blízkosti nádraží a současně centra. Počty 500 jsou proto jen nevýznamnou spekulací. Přesto byla varianta B hodnocena podstatně hůře než varianta A.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

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

Jak jsme již uvedli výše k této připomínce, varianta B je s ohledem na omezení při přestavbě kolejiště v nádraží s dílčím a postupným omezením provozu hodnocena hůře. Naopak se nedomníváme, že by dopady do tramvajového provozu v ulici Nádražní – Nové Sady v době výstavby byly natolik drastické, protože na ulici Nádražní zůstanou v provozu vždy dvě tramvajové koleje a doprava z vyloučených kolejí na ně bude svedena provizorními spojkami bez nutnosti zřizovat nákladná mostní provizoria či dlouhodobé výluky. Výluka ulice Husovy bude řešena kratším průjezdem ulicí Masarykovou. Při rekonstrukci viaduktu Křenová se předpokládají vícečetné krátkodobé výluky. S náhradní dopravou se uvažuje pouze při výlukách jednokolejné tratě Brno - Chrlice. Náhradní doprava bude řešena v rámci IDS JMK. Rovněž ve variantě A je identifikováno velké množství technologických výluk.

Propojení kolejí s rozdílnou úrovní v etapizaci výstavby se nebude týkat sousedních kolejí, ale pouze přechodu z nové výškové úrovně na původní.

Toto kritérium má samozřejmě časově omezené, byť velmi nepříjemné účinky proti účinkům trvalým.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

## **C „Možnosti urbanizace jižní části města a celoměstské souvislosti“**

### ***Ad. „C1 - Rozvojový potenciál území“***

V doplňujících údajích subkritéria C1a je zpracována problematika potenciálu polohy nádraží v odkazu „Nové nádraží jako impuls či katalyzátor pro vznik nové jižní čtvrti nebo pro posílení a zkvalitnění vazby s historickým centrem“. Posuzovatelé jsou názoru, že uvedený potenciál pro vznik kvalitních centrálních funkcí v jižní části města vykazují obě polohy osobního nádraží a o výstavbu by byl zájem i v případě, že by byla připravována varianta přisunutá. Za přirozenější pokládáme, jestliže výstavba nádraží není podmíněna vybudováním další rozsáhlé dopravní infrastruktury a protipovodňových opatření a nádraží se nachází mimo záplavové území v těžišti zhruba patnáctiminutové docházkové vzdálenosti zahrnující jak většinu ploch nově navrženého území, tak historické centrum.

Většího rozsahu ploch železnice v přisunuté variantě si byli posuzovatelé vědomi, zároveň je však v této souvislosti třeba zohlednit, že získané železniční plochy bude muset v odsunuté variantě město vykoupit od soukromého vlastníka, zbavit vysoké ekologické zátěže a poté na nich vybudovat navržený velmi rozsáhlý městský park propojující zeleň hradebního okruhu. Tato značně nákladná a komerčně nenávratná operace nepostrádá v celoměstském měřítku velkorysost, z hlediska sledovaného rozvojového potenciálu území je to však méně významný prvek. Po stránce uváděné vyšší rozvojové síly takto přichází A o výhodu zisku komerčně nejzajímavějších pozemků (tato výhrada je uvedena např. i v posudku zpracovaném firmou Drees & Sommer).

Na rozdíl od zadavatele se nedomníváme, že není možné ve variantě B - přisunuté plochy západně od Svratky kvalitně rozvíjet v navržených funkcích, jejich dopravní obsluha je ve skutečnosti výškově vzhledem k železniční trati možná a síť sběrných komunikací v území je navržena směrově shodně s variantou A. Rozsah těchto ploch je v jihozápadní části území menší, podobně jako je naopak menší rozsah rozvojových ploch varianty A – odsunuté např. v oblasti nového osobního nádraží.

Plochy v oblasti Křenové a Cejlu se nacházejí mimo stanovenou hranici řešeného území, návrh varianty B se jimi tedy nezabývá. Lze však předpokládat, že jejich řešení bude obdobné, což bylo prověřeno v podkladech pro posouzení firmou Drees & Sommer v letech 2000-2002.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

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

Obě varianty dostatečně specifikují, zda a kde budou komerční plochy v budově nádraží umísťovat. Moderní přestavby či dostavby nádražních budov ve srovnatelných městech většinou kromě cestujících lákají i další návštěvníky vytvářením rozsáhlých komerčních snadno dostupných prostor. Této koncepci, podle našeho názoru, více odpovídá návrh osobního nádraží ve variantě B – přisunuté, kde několik podchodů umožňujících přístup na

nástupiště i propojení historického centra s jižním územím je zároveň obklopeno množstvím ploch pro obchod, služby, kulturu, apod.

Kritérium bylo objednatelem zadáno pouze pro samotnou nádražní budovu, možnosti rozvoje komerčních aktivit v návaznosti tedy nejsou relevantním argumentem. Přesto upozorňujeme, že připomínka v tomto případě opomíjí pro variantu B např. existenci opouštěné historické budovy osobního nádraží a budovy pošty, které pro podobné aktivity mohou sloužit.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### ***Ad. „ C3 - Výsledná bilance nezbytného záboru ploch železničními stavbami na území města“***

Text posouzení tohoto kritéria zdůvodňuje, jakým způsobem bylo nutné k hodnocení přistoupit. Údaje o stabilizovaných a návrhových plochách železnice uvádí varianta A – odsunutá pro „celé území přestavby ŽUB“ a „centrální území přestavby ŽUB“, přičemž není zřejmé, zda jde o všechny plochy na katastru města. Zpracovatelé varianty B – přisunuté pak na požádání dopracovali bilanci, která však zohledňuje pouze nově zabírané a opouštěné pozemky (tedy schází bilance současného stavu) a týká se etapy popsané následně v textu hodnocení kritéria.

Domníváme se, že úlohou posuzovatelského týmu nebylo při nedostatečných podkladech detailně zmapovat, zakreslit a následně vyčíslit všechny železniční plochy na katastru města pro obě varianty v konečném stavu, provedenou bilanci na expertní úrovni však pokládáme za dostatečnou pro určení pořadí variant a jejich bodové ohodnocení. Rozdíl v hodnocení byl stanoven výrazně ve prospěch varianty A.

Stanovisko ke zhodnocení kvality uvolňovaných železničních ploch je uvedeno v reakci na připomínku Ad. C1.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### ***Ad. „C4 - Významnost bariérového efektu“***

Ve specifikaci termínu „bariéra“ je zřetelně popsáno, o jak široký a komplikovaný pojem se jedná. Odstraňované koridory přestanou být bariérou tam, kde bránily prostupnosti území, zachovaný koridor s vytvořeným dostatečným vstupem však odstraní bariéru též. Kvantifikaci bariér založenou na vyčíslení délky koridorů tedy nepokládáme za správnou, podobně jako tvrzení, že „varianta B ponechává železniční trať jako bariéru“. Nedomníváme se, že lze tuto problematiku zjednodušit na konstatování, že bariérou je každá železniční trať.

Ve výkresu č. 7 autoři varianty B – přisunuté graficky naznačují světlejším valérem fialové barvy označující železnici ta místa, kde dochází ke zprostředkování území rozděleného tratí, tedy k odstranění bariéry (stejný grafický princip doplněný komentářem ostatně zvolili také autoři varianty A – odsunutá ve výkresu B2 „Schéma rozvoje městské zástavby“). Týká se to i území, kterým se opakovaně argumentuje v připomínkách k hodnocení celé řady kritérií, tedy oblasti západně od Svratky v sousedství křížení nákladového průtahu a „přerovky“. Toto rozvojové území je, dle našeho názoru, standardně dopravně přístupné.

Rozdíl v hodnocení byl stanoven ve prospěch varianty A.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

**Ad. „C5 - Rozsah demolic a závažnost zásahů do památkově chráněných a kulturně cenných objektů“**

Údaj o asanaci pěti menších objektů kromě zásahů do Masné burzy a haly tržnice jsme odvodili z několika textových zmínek a ze situace varianty A – odsunuté. Tyto budovy se v návrhu ocitají po realizaci oblouku komárovské spojky procházejícího střechou tržnice ve znehodnocené poloze, nicméně ke zbourání navrženy nejsou. Nenalezli jsme je ovšem ani ve výčtu zachovávaných chráněných staveb.

Zmíněné nepřesné konstatování bylo nicméně spíše ilustrativního charakteru, neboť celé hodnocení kritéria si vzhledem k podkladům nemohlo dělat ambice na vyčerpávající výčet demolic a zásahů do chráněných či kulturně cenných objektů v obou variantách. V dokumentaci pro územní řízení varianty A sice najdeme dlouhý výčet ploch asanačních opatření, jsou však obecného typu „asanace staveb pro rozšíření uličního prostoru...“, apod. Vedle toho pak nalezneme údaje o nakládání s některými památkově chráněnými objekty (citováno v textu subkritéria „Význam odlišností variant v rozsahu demolic“) včetně specifikace zásahů. Pro variantu B ani takovýto výčet neexistuje, i když v odpovědích na otázky položené expertním týmem byly údaje pro nejvýznamnější stavby doplněny. Obě varianty jsou hodnoceny velmi podobně s minimálním rozdílem, což je mimochodem předmětem jediné námítky zpracovatelského týmu B k bodovému ohodnocení kritérií tématického okruhu C (netýká se kupodivu kritérií hodnocených v jejich neprospěch). Také v oznámení SEA (INVESTprojekt NNC, 2004) je otázka zásahů do památkově chráněných objektů a hmotného majetku hodnocena 3:4 ve prospěch varianty B - přisunuté

Vzhledem k tomu, že rozsah zpracování varianty B – přisunuté neumožnil v některých případech posoudit konkrétní zásahy, byl zpracovatelský tým této varianty v průběhu práce expertního týmu dotázán m.j. i na případný zásah do objektu „Malá Amerika“. Budova není návrhem varianty B dotčena, takže tato připomínka není korektní.

Uvažované rozebrání a nové sestavení viaduktu Křenová ve variantě B souvisí v rozhodující míře s problematikou provozování tramvajových a trolejbusových linek pod nedostatečně vysokými oblouky chráněné stavby. Dá se proto očekávat, že k nějakému zásahu do tohoto objektu bude muset dojít v každém případě.

Větší rozsah zásahů do hodnotné památkově nechráněné zástavby je ve variantě A.

I při uvažování shora zmíněné nepřesnosti s přihlédnutím ke všem ostatním vlivům hodnotí expertní tým rozdíl mezi variantami ve výši 3% ve prospěch varianty B (6,64 – 6,86) jako správný.

Požadavek na přepracování indikátorového listu není akceptován.

**Ad. „C6 - Kvalita navazujícího řešení silniční sítě“**

Přestože lze do budoucna očekávat nárůst počtu osobních automobilů navazujících na meziměstské cesty vlakem, rozhodujícími zůstanou cestující z regionu, kteří budou IAD používat minimálně. Město přitom bude zajisté využívat nejrůznější nástroje k preferenci hromadné dopravy na úkor IAD v centru, takže předpovídanému dopravnímu kolapsu při zachování nádraží v centru bude možno zabránit. Hrubá bilance přemísťování osob k odsunutému nádraží vykazuje podstatně větší přepravní nároky u odsunuté varianty než u přisunuté. Ty budou řešeny převážně hromadnou dopravou a pěšky. Zpracovatel varianty A hodnotil podíl cestujících ve vazbě na hromadnou dopravu 70% a pěší dopravu 30%. Podíl IAD v tomto objemu nezmiňuje a i posuzovatelé se shodují v tom, že podíl cestujících IAD

nebude významný a bude narůstat více v nočních hodinách, kdy kvalita obsluhy MHD vůči cca 40 vlakům bude méně vyhovující.

Jak již bylo několikrát zmíněno, území západně od Svratky je ve variantě B dopravně korektně obslouženo, byť u komunikací překračujících nákladový průtah za cenu výškově diferencovaného řešení (nadjezdy).

Průvodní zpráva varianty B – přisunutá uvádí, že kolejové uspořádání ŽUB výškově umožňuje vedení VMO nad i pod kolejištěm a doporučuje levnější variantu s podjezdem VMO pod železničními objekty. To je i řešení předpokládané ŘSD u varianty A.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### ***Ad. „C10 - Vlastnické vztahy v území a nakládání se stavebními objekty včetně případných náhrad“***

Velká část území je z hlediska vlastnických vztahů a nakládání se stavebními objekty pro obě posuzované varianty shodná. Odlišnosti vykazují varianty v nakládání s opouštěnými železničními plochami patřícími ČD – varianta A – odsunutá na nich navrhuje převážně nekomerční využití, varianta B – přisunutá převážně komerční. To odůvodňuje rozdíl v hodnocení variant.

Dá se předpokládat, že všechny vlastnické vztahy musí být vyřešeny ve stupni stavebního povolení, nikoli územního rozhodnutí. Probíhající výkupy pro městskou infrastrukturu neznamenaají hladký výkup nemovitostí od vlastníků, jejichž námitky byly v územním rozhodnutí zamítnuty a kteří využijí všech zákonných prostředků, aby se výkupu bránili až po institut vyvlastnění.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### **D. „Finanční udržitelnost a příležitosti pro zapojení evropských fondů i veřejných rozpočtů“**

##### ***Ad. „D1 - Očekávané náklady celkově i v jednotlivých etapách. Soulad s vyššími územními záměry-možnost variabilního rozvoje“***

Ad a) Varianta B je situována převážně na drážních pozemcích, což má obecně vyšší nároky na organizaci drážního provozu, ale naopak velmi málo ovlivňuje zájmy třetích osob. Výjimku tvoří zábor pozemků (i pouze dočasný) na přeložku tratě Brno – Ponětovice (zejména ZPF). Při zpracování analýzy bylo v komentáři k oběma rozpočtům poukazováno na chybějící vyčíslení nákladů na výkup pozemků. Ani ve variantě A nelze z předaných rozpočtů toto jednoznačně identifikovat, vyčíslit a ověřit. V části H – náklady Studie souboru staveb není nikde jmenovitě uveden objem finančních prostředků na výkupy nemovitostí. Provedli jsme podrobné srovnání skladby IN varianty A a varianty B a jsou-li tyto náklady obsaženy v rozdílu mezi ZRN a CIN, u varianty A je tento rozdíl necelých 20 %, u varianty B je tento rozdíl cca 23%. Pokud jsou hrazeny výkupy z vedlejších nákladů stavby, uvažovali jsme shodnou situaci i u var. B.

Ad b) Stavební činnost varianty B se odehrává převážně na kolejišti osobního průtahu a dopady na osobní dopravu lze srovnávat se stavbou Nového spojení v Praze, kde jsou

výjezdy a vjezdy na Hlavní a Masarykovo nádraží pouze jednokolejné. S ohledem na to, že část nového nádraží ve variantě B využívá další uvolněné prostory, nejsou dopady na provoz tak dramatické, což bylo ověřeno v detailním návrhu postupu výstavby, který je součástí dokumentace. Stavební činnost varianty A se odehrává jak na uvolněných pozemcích, tak na provozovaných tratích. Nejhorší stav je mezi Dolním nádražím a Židenicemi. Zde dojde k dlouhodobému přerušení provozu, nebo k nákladným provizoriím. Bude ovlivněn provoz nákladního průtahu (jednokolejně), i odříznuta dvojkolejná trať na Vlársku. Mnohem nepříznivější bude stav v Židenicích, kdy bude dlouhodobě znemožněna jízda na Hlavní nádraží, nebo budou nutná nákladná provizoria (Židenice).

Dopady na provoz u obou variant byly proto vyhodnoceny jako srovnatelné, včetně propadu tržeb.

Nevíme, o co se opírá odhad těchto nákladů ve výši 5 mld. Kč (za tyto náklady například může být postaveno celé nové odstavné nádraží). Je evidentní, že k vyvrácení těchto odhadů by posloužilo to, že by obě hodnocené varianty byly technicky zpracovány do stejné podrobnosti před jejich posuzováním. To se však bohužel evidentně nestalo. Vědomí větších nejistot z hlediska možných IN jsme zohlednili větší nejistotou rozpočtu ve výši 50% a provedením citlivostní analýzy na zvýšení investičních nákladů v ekonomickém hodnocení analýzy nákladů a užitků, což je rozsah větší, než zmíněných 5 miliard. Kč.

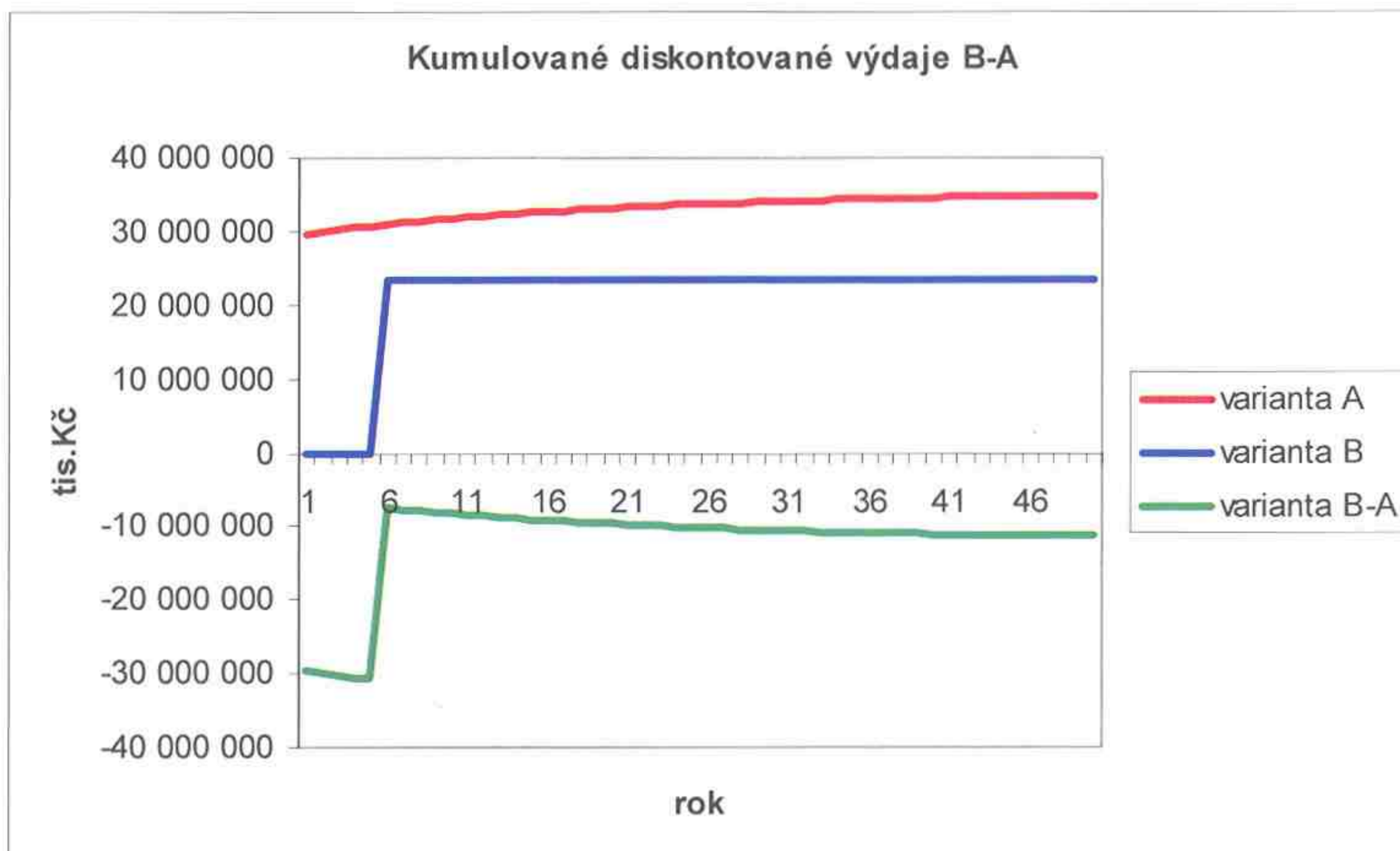
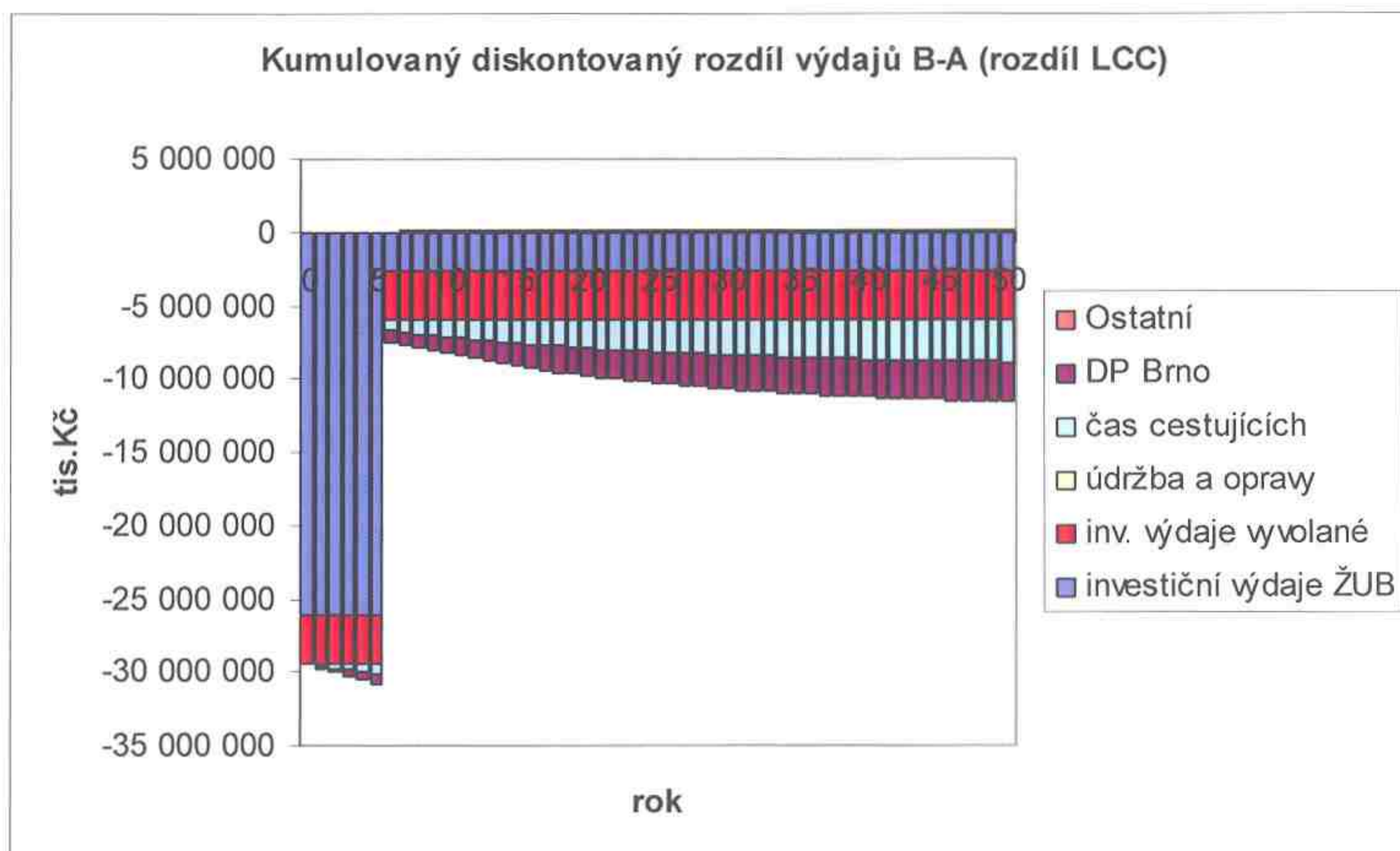
Protipovodňové zdi u vjezdu do podzemního nádraží jsou součástí řešení a s touto ochranou varianta B ve svém rozpočtu počítá (ověřeno dotazem na řešitelský kolektiv).

- Ad c) Srovnání IN obou variant bylo provedeno ve stálých cenách cenové úrovně roku 2007 (var A 29,42 mld. Kč, var. B 24,9 mld. Kč). Stálé ceny jsou ceny očištěné od vlivu inflace. Dle základních metodik se uvažují ekonomické náklady projektu, tzn. bez daní. Skutečný rok zahájení prací nelze ze zjevných důvodů (získání potřebných povolení a vlastnických práv k nemovitostem včetně případných soudních sporů a vyvlastnění – může trvat řadu let) definovat ani v jedné variantě (např. zahájení výstavby var A bylo uvažováno v loňském roce).

Zpoždění realizace varianty B oproti variantě A o 6 let při zvýšení nominálních nákladů o 3 mld. Kč finanční proveditelnost varianty B významně zlepšuje. NPV varianty B oproti variantě A se zvýší z 8,8 mld.Kč na 13,2 mld.Kč, což je roční přínos vyjádřený anuitou 725,4 mil.Kč.

I kdyby zvýšení IN varianty B za 6 let činilo 6,6 mld. Kč, i potom by se vlivem odložení investice její výhodnost oproti variantě A zvýšila. Čistá současná hodnota NPV by se zvýšila z 8,8 mld. Kč na 10,5 miliard Kč, což je roční přínos vyjádřený anuitou 577,8 mil. Kč ročně (tj. o 101 milionů více než ve výpočtu uvedeném analýze) – viz obrázky kumulovaného diskontovaného rozdílu výdajů.

To znamená, že zjednodušující předpoklady použité v ekonomických výpočtech v příloze č. 3 CBA jsou více ku prospěchu varianty A než varianty B.

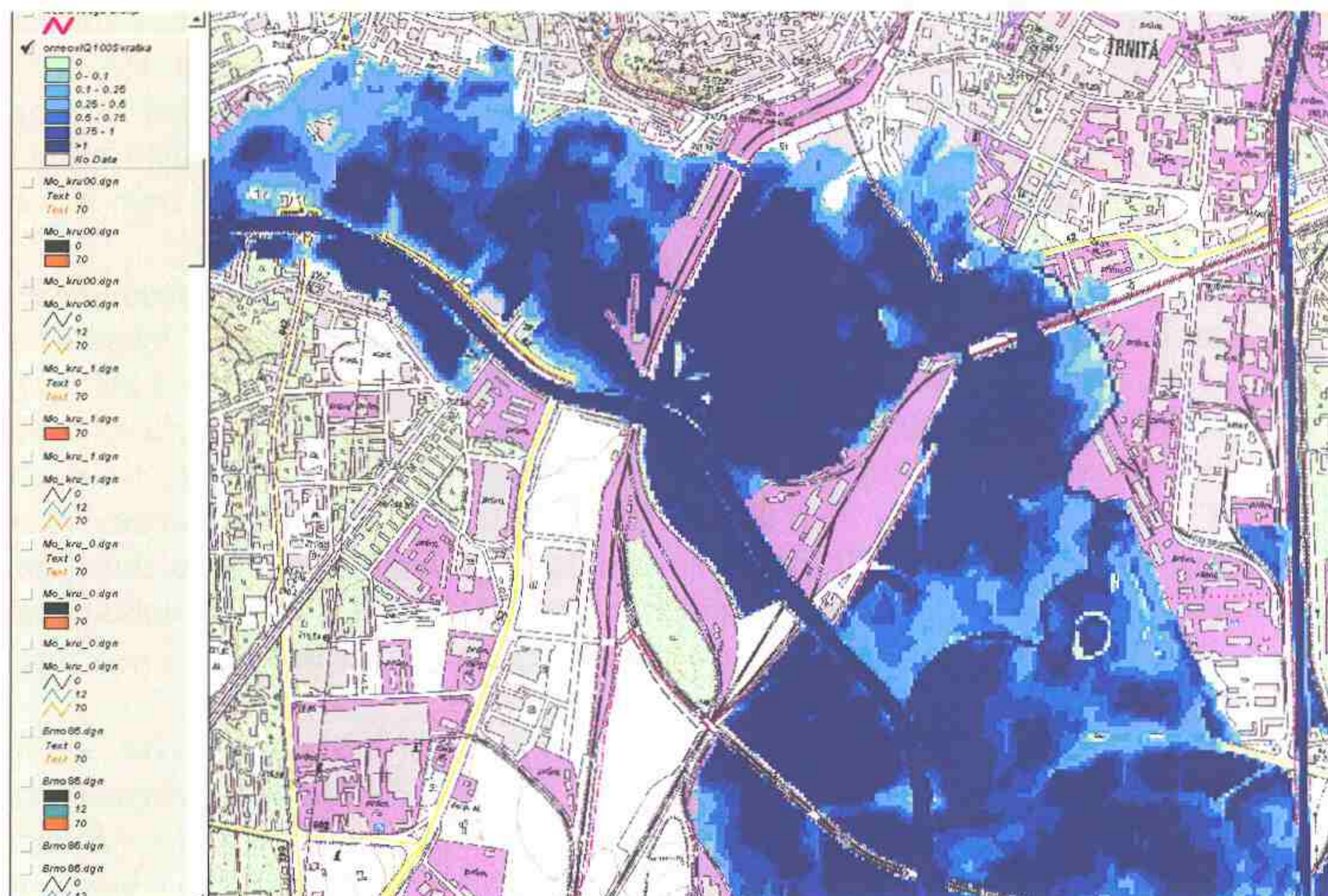


Ad d) Dle vyjádření řešitelského kolektivu var. B jim byly předány jednotkové ceny stavebních prací včetně rezervy FIDIC pracovníky SUDOP Brno, dle kterých byl sestaven rozpočet var. B. Z předaného rozpočtu varianty A není možné podíl rezervy FIDIC vyčíslit. Dne 10. 7. 2007 nám ing. Karel Janků (SŽDC, Stavební správa Olomouc) emailem zaslal, dle dohody z předchozího výrobního výboru, model financování varianty A s úpravami, které se v rozpočtu uvažují. Zde se konstatuje, že u staveb 200 + 300 bude zvýšena Rezerva FIDIC na 8%. Z těchto důvodů řešitelský tým uvažoval shodnou rezervu FIDIC u obou variant. Pokud je nyní tvrzeno, že byla použita rezerva ve výši 10%, a zbylých 10% mezi ZRN a CIN je ve shodné struktuře nákladů jako u var. B, tj. na pokrytí vedlejších n. včetně výkupů pozemků, průzkumů, měření, přípravné a projektové dokumentace a inženýrské činnosti, musel by být rozpočet označen za podhodnocený. Rozdíl mezi ZRN a CIN u varianty A je necelých

20 %, u varianty B je tento rozdíl cca 23%. Vliv citlivosti stanoveného pořadí výhodnosti variant na případnou rozdílnost IN je předmětem provedené citlivostní analýzy v ekonomických výpočtech v příloze č. 3.

Dle materiálů předaných 9. 7. 2007 povodím Moravy s. p. (ing. Vladislav Gimun) je niveleta současného terénu dolního nádraží nad úrovní stoleté vody (viz. níže uvedený obr. z předaného materiálu – pro neovlivněnou stoletou povodeň bez vlivu nádrží VD Vír a VD Brno v povodí Svratky nad Brnem).

Dle technických podkladů var. B je modernizovaný nákladní průtah na současné niveletě a částečně zvýšené niveletě až o cca 90 cm, což je tedy nad hladinou stoleté vody.



Dle informací, které zpracovatelský tým získal, jsou náklady VMO náklady ŘSD, které počítá s křížením kolejiště odstavného nádraží zahloubenou variantou z důvodu komplikace umístění pilířů v kolejišti, a umožňuje křížení trati relativně nenáročným mostním objektem. Křížení s „přerovkou“ a „vlárou“, pokud se uvažuje levnější varianta řešení VMO pod kolejištěm odstavného nádraží, tedy nevyvolává zhoršení vedení trasy VMO.

Přeložka nákladového průtahu do nové trasy Popovice u Rajhradu - Chrlice - Odb. Černovice a propojení Sokolnice – Modřice je ve variantě B výhledovou stavbou stejně jako realizace SJKD a VRT. Řešitelský tým vnímal tuto přeložku jako výhledově možné vymístění nežádoucí nákladní dopravy z města, stejně jako by to bylo možné u varianty A, kde nákladní doprava projíždí osobním nádražím (i jeho středem). Vymezení posuzovaných staveb bylo bez této přeložky, a to i v ostatních oblastech hodnocení, jinak by varianta B musela být v kritériích oblasti B a C hodnocena podstatně lépe.

Řešitelský tým se nedomnívá, že by náklady na městskou infrastrukturu v jižním segmentu města měly být započteny do rozpočtu přestavby ŽUB. Městská infrastruktura jižního segmentu města ve variantě B není vyvolanou investicí související s ŽUB a bude budována za jiným účelem než je přestavba ŽUB. Tato investice je ve variantě B nezávislá na přestavbě ŽUB a může být realizována v jiných časových horizontech podle potřeb skutečného rozvoje



území a s ohledem na možnosti financování z rozpočtu města. Ve variantě B činí vyvolaná investice 25 mil. Kč (viz str. 122 analýzy). Vliv započítání investice ve větší výši lze odečíst z grafu citlivostní analýzy (viz. Příloha č.3 Finanční udržitelnost – Analýza nákladů a přínosů, *Obrázek 7 Citlivost na neurčitost (zvýšení) investičních nákladů varianty B*). Z obrázku je zřejmé, že započtení nákladů na realizaci silničních komunikací, tramvajových tratí a inženýrských sítí v prostoru rozšířené jižní části města, přestože nejsou ve variantě B vyvolanou stavbou vyčerpává méně než polovinu prostoru pro zvýšení nákladů varianty B do bodu zvratu.

Obě varianty uvažují přemístění autobusového nádraží jako možnost nebo výhled, který není zahrnut do IN. Z hlediska dostupnosti ke stávajícímu AN Zvonařka byla proto varianta B hodnocena v příslušném kritériu hůře než varianta A. Pokud bychom akceptovali navýšení IN o přesun AN, museli bychom zásadně změnit hodnocení vztahů mezi ON a AN v neprospěch varianty A. Studie VPU ocenila náklady AN (s využitím společných odbavovacích zařízení s osobním nádražím) na 60 mil. Kč. Rovněž v hodnocení časových ztrát z přestupní vazby AN a ON bylo uvažováno s nevýhodnou vzájemnou polohou těchto nádraží ve variantě B.

Vymezení posuzovaného rozsahu přestavby ŽUB je dáno nejen technickým zadáním varianty A a varianty B, které bylo předáno zadavatelem jako základní podklad pro zpracování analýzy, ale i stejnou funkčností systému a srovnatelnou úrovní obsluhy. Je-li ve variantě A uváděno kvalitativní zlepšení dostupnosti letiště Brno Tuřany modernizací trati na Přerov a zřízení nové zastávky u letiště a varianta B má přeložku trati v tomto rozsahu zahrnutou v IN, bylo by nekorektní nezahrnout tuto část do nákladů varianty A. Navíc, jak jsme byli informováni, existovala dohoda při přípravě technického zadání pro obě varianty, že tyto náklady budou zahrnuty po společné styčné koncové body v obou variantách. Toto lze doložit zápisem z jednání zástupců obou variant přestavby ŽUB ze dne 15.1.2007.

Vyvolané náklady městské infrastruktury jsou započteny pouze jednou, jak je možné ověřit v textu analýzy na straně 120 až 121. Připomínka zřejmě vznikla chybným výkladem autora připomínky a neprostudováním IN uváděných ve stálých cenách v cenové úrovni roku 2007 v porovnání s přílohou č. 3 na straně 5. V textu analýzy na straně 120 a 121 jsou přepočteny IN var. A na cenovou úroveň roku 2007 (27,22 mld. Kč) a dále byl připočten náklad na tzv. ponětovickou spojku ve výši 2,2 mld. Kč, celkem tedy 29,42 mld. Kč. V příloze č. 3 na straně 5 jsou tyto IN rozděleny pouze dle předpokládaných investorů a ve výši opět 29,42 mld. Kč. Nejedná se tedy o další nespecifikované náklady.

Počet a především intervaly tramvajových linek 7, 9, 11, 12 k novému nádraží byly dimenzovány na přepravní proud cca 5-6 tis. cestujících ve špičkové hodině – přesně dle předpokládaného obrátu cestujících na osobním nádraží. Výpočet navýšení nákladů DPMB byl proveden pro toto dimenzování linek. Vyvolané provozní náklady MHD budou trvalé. Pokud se totiž v důsledku urbanizace zvýší poptávka po přepravě MHD z rozvojové zóny, bude nutné přepravní kapacity posílit a provozní náklady se opět adekvátně zvýší.

Z pohledu nákladů byl zhodnocen soulad s vyššími územními záměry. Var. B by si vyžádala na dopracování dokumentace v úrovni DUR náklad ve výši 327 mil. Kč, což je součástí CIN stavby. Již vynaložené náklady na dokumentaci DUR var. A, které byly dle sazebníku pro navrhování nabídkových cen projektových prací a inženýrských činností UNIKA odhadnuty na cca 350 mil. Kč (lze odečíst dokumentaci odstavného nádraží, kterou je možné plně přejmout pro variantu B, avšak doporučujeme optimalizaci pro prisunutou polohu nádraží), které by poté byly společenskou ztrátou. Tato ztráta je však menší než jednorocní společenský přínos varianty B oproti variantě A (tj. návratnost této ztráty je při rozhodnutí

v prospěch varianty B menší než 1 rok). Změna ÚP je možná nákladem několika mil Kč. Připomínka směřuje porovnání výhodnosti dvou variant s porovnáním jejich připravenosti. Potom preference pro variantu A jsou zdůvodňovány více stavem rozpracovanosti než vlastním prokázáním vyšší výhodnosti.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### **Ad. „D3 - Efektivita investice“**

Vzhledem k dostupným údajům o přínosech a nákladech jednotlivých variant a jejich ekonomickému ohodnocení, nebylo možné (ani nebylo úkolem dopracovávat chybějící studie v rámci analýzy) vyčíslit efektivitu jednotlivých variant. Zejména jsou neznámá objektivní data o nulové variantě nutné k vyčíslení efektivnosti posuzovaných variant. Z tohoto důvodu byla zvolena metoda ekonomických výpočtů s uvažováním rozdílových nákladů a přínosů se započtením investic způsobem „Over-night“, kterou byl vyčíslen přínos jednotlivých variant k efektivitě. Poskytnutý podklad Studie proveditelnosti nebyl opomenut, avšak protože je v rozporu s platnou metodikou a byl zpochybněn i NKU, byly údaje z tohoto podkladu, jakož i z ostatních podkladů, objektivizovány použitím metodiky nákladů a užitků (viz. Příloha č. 3). Pro variantu B nebyla studie proveditelnosti zpracována. Proto bylo hodnocení obou variant dle referenční verbálně numerické stupnice v oblasti obecně a společensky nepříznivých hodnot.

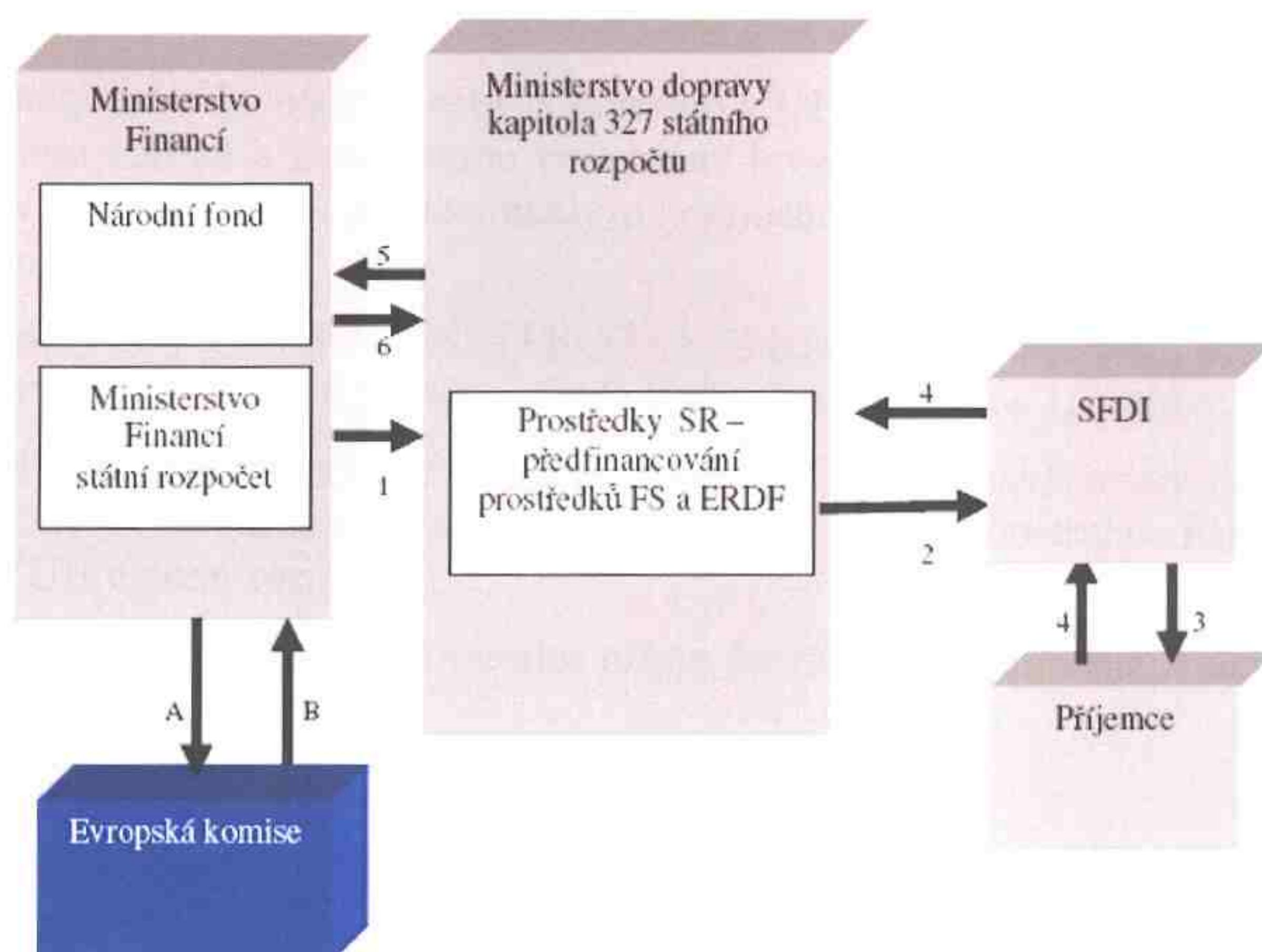
Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### **Ad. „D4 - Možnosti strukturovaného financování se zapojením zdrojů jednotlivých partnerů“**

Umístění projektu „průjezd uzlem Brno“ v OP Doprava je nutno považovat pouze za indikativní, údaje v něm uvedené mohou být zpřesňovány a měněny v průběhu programového období v souladu se schvalovacími procesy v rámci ČR. Umístění v tomto seznamu neznamená, že prostředky již byly přiděleny, natožpak dotace z EU. Pro čerpání dotací z EU je nutno splnit další nepominutelné podmínky. Jedná se zejména o uznatelné náklady, týkající se pouze koridoru, a výše dotace na uznatelné náklady byla vyčíslena v žádosti SŽDC na 7 mld. Kč. K získání této dotace je nutno absolvovat náročnou proceduru a (mimo jiné) prokázat akceptaci investice veřejností, pozitivní výsledek studie proveditelnosti a procesu EIA.

U varianty A model financování předpokládá využití zdrojů EU, SFDI a dluhové financování. Dluhová služba představuje jak závazek státu, tak i města. Varianta B neobsahuje investiční zásahy do infrastruktury města v takovém rozsahu jako varianta A, proto by závazek města u dluhové služby byl významně menší.

Obě varianty uvažují financování prakticky plně z veřejných zdrojů (varianta A uvažuje i s malým příspěvkem cca 3% z PPP, totéž lze očekávat i u var. B). Rozdílnost je tedy pouze v tom, zda přestavba ŽUB bude patřit v případě SFDI ke skupině projektů financované pouze ze SR nebo ke skupině financované ze SR, FS a ERDF (viz obr.). U varianty B model financování předpokládá využití zdrojů SFDI a dluhové financování. Financování z privátních zdrojů je nevýznamné, je menší než 5%. Podmínky pro ně se u obou variant prakticky neliší. Připravenost varianty B k připojení se k čerpání z fondů EU z programovacího období 2007-2013 (resp. 2015) je nízká a vyžadovala by akceleraci projektové a investorské přípravy.



*Pramen: OP Doprava*

Rozhodnutí ve prospěch varianty B neohrožuje vyčerpání fondů EU v OP Doprava (cca 180 miliard Kč), protože absorpční kapacita dopravních projektů činí 906 miliard Kč.

Expertní tým vnímá model financování v celém komplexu, kdy vzhledem k opožděné projektové přípravě varianty B její příležitost využití fondů EU spadá do konce programovacího období 2007-2013. Podmínkou poskytnutí zdrojů z fondů EU je v obou variantách prokázání ekonomické efektivity investice, což nebylo prokázáno. Vzhledem k vyšší hodnotě očekávaného užitku (viz CBA analýza a multikriteriální analýza) je pozice varianty B na financování z veřejných prostředků výhodnější, avšak vzhledem k nízkému stupni projektové přípravy je snížena (nikoli vyloučena) možnost financování z programového období 2007 – 2013 EU. Při zhodnocení těchto protichůdných hledisek byla v kritériu lépe hodnocena varianta A (A/B 6,4/4).

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

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

Připomínka směšuje náklady ŽUB a náklady města. Celkové náklady řeší kritérium D1 a kritérium D5 se týká pouze nákladů, mající vliv na rozpočtový výhled města. Podle shrnutí a zhodnocení shromážděných informací má na rozpočtový výhled města největší vliv vyvolaná investice 3,3 mld. Kč (v CÚ 2007) a roční zvýšení provozních nákladů DPMB. Není rozpor mezi údaji o dluhové službě v kritériu D4 a D5, neboť v kritériu D5 se jedná opět pouze o dluhovou bilanci města, nikoliv dluhovou bilanci SŽDC. U varianty B činí vyvolaná investice města 25 mil. Kč, o které se nepředpokládá, že bude kryta z úvěru.

Provizoria během výstavby za provozu a překládky inženýrských sítí spadají metodicky do nákladů přestavby ŽUB. Při prověřování stavebních postupů nebyla zjištěna potřeba tramvajových mostů, provizoria se předpokládají řešit na terénu, respektive na nových konstrukcích. Optimální zachování komunikačních propojů je předmětem řešení POV a týká se obou variant. Poskytnuté jednotkové ceny u varianty B, zejména mostních objektů, ukazují na značnou rezervu pro vyvolané a související investice s výstavbou těchto objektů. Rozsah

výluk lze snížit na noční nebo víkendová omezení provozu s náhradní autobusovou dopravou.

Přemístění autobusového nádraží nebylo zahrnuto v IN ani v jedné z variant. Je uvažováno ve výhledu u obou variant a není nutnou vyvolanou investicí s ohledem na malou významnost této vazby. Vztah mezi ON a AN je v analýze hodnocen ve prospěch varianty A při zachování stávající polohy AN.

Nutnost náhrady za parkoviště u OD TESCO ve variantě B je skutečností, která nemá vliv na hodnocení kritéria. Jedná se o náklad pod 1% z vyvolané investice 3,3 mld. u varianty A.

Překládka nákladového průtahu je výhledová možnost vyvést nákladovou dopravu a uvolnit drážní pozemky. Nejedná se o vyvolanou investici. Naopak rekonstrukce nákladního průtahu je investicí ŽUB v obou variantách.

Zpracovatelům není známa žádná investice města, která by byla zmařena změnou UPD.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

## **Analýza rizik**

### ***Ad „4.1 Riziko představitele projektu“***

Představitel projektu je v obou variantách SŽDC, s.o., a proto riziko tohoto představitele projektu z hlediska financujících institucí je naprosto stejné. Argumenty uváděné v připomínce se týkají jiných rizik.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

### ***Ad „4.2.1 Riziko překročení investičních nákladů“***

Nejistota investičních nákladů je zohledněna jak v rizikové analýze, tak i provedením citlivostní analýzy v analýze nákladů a užitků, kde je testováno zvýšení nákladů varianty B až do výše 37,4 miliard Kč.

Připomínka nemění experty stanovené pořadí výhodnosti variant z hlediska tohoto rizika, vyjadřuje je jinými slovy. Uváděné riziko překročení investičních nákladů pouze o 10-15% u varianty A neodpovídá zkušenosti expertního týmu ani nálezům NKÚ z realizace relevantních dopravních staveb. Požadované zvýšení nákladů varianty B o 9 miliard nemá oporu ve zpracované projektové dokumentaci.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

### ***Ad „4.2.2 Riziko nenaplnění modelu financování“***

Toto riziko je poměrně komplexní záležitost. U varianty A model financování předpokládá využití zdrojů EU, SFDI a dluhové financování. U varianty B model financování předpokládá využití zdrojů SFDI a dluhové financování. Přitom při progresu v přípravě není financování ze strukturálních fondů na závěr finančního období končící v roce 2015 vyloučeno.

Vládním usnesením č.457/2002 stanovený model financování je předpokládaná strategie nikoliv doklad, že je financování zjištěno.

Tvrzení typu

*Kvůli penězům se tak Brno přesouvá od debaty „přesunout nebo opravit“ k dilematu „přesunout nebo nechat být“*

anebo

*„Pokud se nerozběhne odsun, nerozběhne se nic“*

jež se objevují v tisku, jsou hrubým zkreslením problematiky financování dopravní infrastruktury z veřejných zdrojů.

Financování je závislé na důvěryhodnosti projektu. Ta se získává u financování z veřejných zdrojů na základě analýz nákladů a užitků a u financování z dluhové služby na základě analýz finanční proveditelnosti.

Financování z privátních zdrojů je nevýznamné, je menší než 5%. Podmínky pro ně se u obou variant prakticky neliší.

Expertní tým vnímá model financování v celém komplexu, a považuje riziko shora uvedeného nenaplnění modelu financování pro obě varianty v podstatě za rovnocenné.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### ***Ad „4.2.3 Riziko nedodržení harmonogramu výstavby“***

Riziko se týká dodržení harmonogramu výstavby, netýká se připravenosti přípravných prací. Varianta B bude mít jistě jiný harmonogram výstavby než varianta A, neboť jde o rozdílné stavby. Expertní tým předpokládá větší míru rizika u varianty B.

Připomínka nemění experty stanovené pořadí výhodnosti variant z hlediska tohoto rizika, vyjadřuje je jinými slovy.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### ***Ad .4.2.4 Riziko nedodržení projektových parametrů“***

Rizikem se rozumí riziko nedodržení projektových parametrů při výstavbě předpokládaných v projektové dokumentaci, nikoliv že provedení varianty B bude odpovídat projektové dokumentaci varianty A a naopak.

Je zřejmé, že projektová dokumentace jednotlivých variant se bude lišit, protože se jedná o rozdílné stavby. Nedodržení projektových parametrů bude záviset na kvalitě realizátorů stavby. Z toho důvodu se expertní tým shoduje na tom, že riziko obou variant je rovnocenné.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### ***Ad „4.2.5 Riziko podceněných nebo neprověřených stavebně technických komplikací“***

Připomínka nemění experty stanovené pořadí výhodnosti variant z hlediska tohoto rizika, vyjadřuje je jinými slovy.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### ***Ad „4.3.1 Riziko povolovacích a schvalovacích řízení a souladu s územním plánem“***

Připomínka nemění experty stanovené pořadí výhodnosti variant z hlediska tohoto rizika, vyjadřuje je jinými slovy. Zpoždění výstavby o 6 let u varianty B nemusí zhoršovat ekonomii projektu.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### ***Ad „4.3.2 Riziko odvolacích řízení a soudních sporů na vydaná rozhodnutí, nesouhlas veřejnosti, majetkoprávní problémy“***

Každé řízení v rámci stavebního zákona může být napadeno soudními spory. Toto riziko se musí brát v úvahu pro všechny projekty, i ty které ještě nemají zpracovanou příslušnou dokumentaci. Expertní tým se shoduje na tom, že riziko je pro obě varianty rovnocenné.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek. Riziko je rovnocenné.

**Ad „4.3.3 Environmentální riziko“**

Připomínka nemění experty stanovené pořadí výhodnosti variant z hlediska tohoto rizika, vyjadřuje je jinými slovy.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

**Ad „4.3.4 Riziko památkové ochrany objektů k využití nebo rekonstrukci“**

Připomínka nemění experty stanovené pořadí výhodnosti variant z hlediska tohoto rizika, vyjadřuje je jinými slovy.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

**Ad „4.4 Riziko dosažení tržeb“**

Expertní tým se shoduje na tom, že varianta A vzhledem k odsunu nádraží z centra zhoršuje konkurenceschopnost železniční dopravy a proto je riziko snížení tržeb pro železniční dopravu větší, než u varianty B, kde naopak umístění nádraží v centru zachovává významnou konkurenční výhodu. Omezení jsou dočasná, pokud zůstane nádraží v centru, jeho atraktivnost přitáhne cestující zpět i pokud by dočasně volili náhradní způsob dopravy.

Přestavba v přisunutě poloze má dopady přechodné, v odsunutě poloze dopady trvalé. Proto je riziko u varianty A větší než u varianty B.

Připomínka nemění experty stanovené pořadí výhodnosti variant z hlediska tohoto rizika, vyjadřuje je jinými slovy.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

**Ad „5.1 Riziko vyvolaných investičních nákladů MHD“**

Vyvolané investiční náklady v MHD jsou u varianty B zahrnuty ve výši 25 mil. Kč viz Analýza textová část D1, str. 121 a jsou v rizikové analýze zahrnuty. Vyvolané investice v MHD varianty B činí necelé 1% investičních výdajů MHD varianty A (3070 mil.Kč). Expertní tým trvá na stanoveném pořadí výhodnosti.

Připomínka nemění experty stanovené pořadí výhodnosti variant z hlediska tohoto rizika, vyjadřuje je jinými slovy.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

**Ad „5.2 Riziko vyvolaných provozních nákladů MHD“**

Posuzované riziko se týká trvalého zvýšení provozních nákladů. Vyvolané provozní náklady MHD na přepravu části cestujících vlakem budou v důsledku odsunu trvalé. Pokud se totiž v důsledku urbanizace zvýší poptávka po přepravě MHD z rozvojové zóny, což se dá předpokládat, bude nutné přepravní kapacity posílit a provozní náklady se adekvátně opět zvýší.

Připomínka nemění experty stanovené pořadí výhodnosti variant z hlediska tohoto rizika, vyjadřuje je jinými slovy. Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

Při konzultaci 14.8. 2007 byla vznesena otázka rizika přechodného zvýšení provozních nákladů během výluk. Pokud by bylo integrováno toto riziko přechodných jevů po dobu výstavby, posunulo by se riziko varianty B jak naznačeno na obrázku:



nenaplnění očekávaných účinků větší. Zadavatel má právo se při rozhodování tímto rizikem nezabývat a vnímat je v rámci rizik jiných.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### **Ad „6.1 Riziko prodloužení cestovní doby“**

Riziko bylo vyhodnoceno na základě kvantifikace cestovní doby provedené v rámci úlohy D3. Expertní tým se s provedeným výpočtem nadále ztotožňuje.

Připomínka nemění experty stanovené pořadí výhodnosti variant z hlediska tohoto rizika, vyjadřuje je jinými slovy.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### **Ad „6.3 Riziko nehodovosti a přepravy nebezpečného nákladu“**

Připomínka se nevyjadřuje k pořadí variant. Expertní tým nezpochybňuje riziko varianty B, pouze je hodnotí jako nižší.

Připomínka není akceptována jako vada a nedodělek.

#### **Připomínka mimo seznam**

Mimo předaný seznam připomínek schválený radou města byla pracovníky odboru územního plánování vznesena i otázka rizika omezení provozu na železničním nádraží po dobu výstavby ve vazbě na IDS JMK. Toto riziko přechodných dopadů po dobu výstavby se dotýká uživatelů infrastruktury a je větší varianty B. Přestavba ŽUB v přisunuté poloze bude vyžadovat dočasná omezení provozu na železničním nádraží po dobu výstavby ve větším rozsahu, než výstavba v odsunuté poloze.

*Hodnocení rizika omezení provozu na železničním nádraží po dobu výstavby ve vazbě na IDS JMK*

Pravděpodobnost	5		10 (B)			
	2	2 (A)				
	1	2				
	Dopad					

V Praze dne 24.8.2007