

## EXPERTNÍ POSOUZENÍ DOPADŮ VARIANT PŘESTAVBY ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO NA MĚSTO BRNO V OBLASTI DOPRAVNĚ-EKONOMICKÉ

Vyjádření k vybraným otázkám RMB:

**Jaký je dopad variant do cestovních dob, cestovního komfortu a přestupních vazeb pro:**

### a) Brňana cestujícího do Prahy, Ostravy, Vídně:

- Pro mezinárodní cesty, které jsou převážně nepravidelného charakteru, budoucí varianta polohy nádraží nehraje, z hlediska kvality dostupnosti centra, významnou roli pouze zdánlivě. Zkušenosti ze světa ukazují, že ekonomická efektivita vysokorychlostních tratí (VRT) vzrůstá při obsluze velkých aglomerací s několikamilionovou populací. V Brně, jako v celostátně významném centru osídlení, bude zastávka VRT zřízena zcela jistě, ale bez efektivní návaznosti na regionální linky, které posílí „nedostatečný“ populační význam Brna, bude ekonomika stanice VRT horší. Nádraží konvenční železnice a terminál VRT by proto měly být v přímém kontaktu. **Realizaci varianty A nebo B je tak nutné posoudit také s ohledem na zaústění VRT do města.** Tento aspekt předložená studie proveditelnosti ŽUB zvažuje pouze okrajově (viz též Proověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno, část II Koncepce dopravy, kap. 2.2.3, s. 9–10). **Za optimální variantu z hlediska funkčnosti zde považují umístění terminálu VRT v lokalitě B** pod Petrovem, a to z důvodu propojení relace Praha – Brno – Vídeň a Praha – Brno – Ostrava bez úvratě (úvratě by měla být realizována v trase Ostrava – Brno – Vídeň). Proti tomu varianta A nabízí řešení VRT bez úvratě na trase Ostrava – Vídeň, ale s nutnou úvratí ve směru Praha – Vídeň. Vzhledem ke klíčovému významu mezinárodní osy Berlín – Vídeň i ke klíčové vnitrostátní funkci v propojení tří největších sídelních aglomerací Česka považují vedení tratí ve variantě B za příznivější. Podle SP ŽUB se ovšem jedná o variantu s vyššími riziky spojenými zejména s tunelovým vedením nových VRT ve vnitřním městě, které není dosud podrobněji prověřeno (blíže strany 39 a 40). Domnívám se však, že klíčovým argumentem v rozhodování o podobě ŽUB by měla být na prvním místě funkčnost řešení, nikoliv dokumentační připravenost. **Terminál VRT a nádraží konvenční železnice v lokalitě B zároveň poskytne cestujícím jak efektivní přestup na dálkový vysokorychlostní železniční mód, tak lepší dostupnost cílů dojížděky v Brně pěšky i návaznou MHD.**
- Zkušenost ze zahraničí také ukazuje, že terminály VRT jsou významným rozvojovým impulzem. Město by proto mělo zohlednit lokalizaci terminálu v tomto kontextu. Pokud je jeho zájmem využít rozvojový potenciál stanice také pro historické centrum města (nejen pro tzv. jižní centrum), mělo by město usilovat o lokalizaci terminálu VRT pod Petrovem. Tato lokalita zároveň nijak nesnižuje potenciál komerčních aktivit v budoucím jižním centru, nádraží bude působit „na obě strany“ a jeho rozvojový potenciál bude lépe využit. Jižní centrum bude mít kvalitní pěší dostupnost i při realizaci varianty B (viz také současný příklad Tesca, které je rovněž „za tratí“) a v podstatě shodnou kvalitu dostupnosti jako z lokality A (není podstatné, zda se k němu přistupuje od řeky nebo od Petrova, vzdálenost je shodná). Přitom nedojde ke zhoršení pěší i dopravní dostupnosti historického centra, kde je lokalizována převážná část cílů dojížděky. **Pokud má nádraží být rozvojovým faktorem také pro historické centrum města, je nezbytné jeho zachování blíže centru, tj. ve variantě B.**

**b) Brňana cestujícího do práce v rámci města:**

- Podle Ročenky 1999 má MHD v Brně podíl na přepravních výkonech cca 40 %, individuální automobilová doprava (IAD) cca 60 %, což potvrzují i dopravní modely v SP ŽUB, díl B4). Zároveň platí, že výkony MHD rostou (podle VZ DPMB 2016). Kvalitní MHD je proto jasnou prioritou města. Brňany ovlivní poloha nádraží při vnitroměstských cestách vlakem a dále skutečnost, ***jak významný uzel MHD vznikne u nádraží v nové poloze***, jak se změní vedení linek apod. ***Přirozená křižovatka linek MHD ovšem u nádraží v přesunutě poloze „Řeka“ vzniknout nemůže***, neboť leží daleko od stávajícího „živého“ centra města (historický střed + Staré Brno/Poříčí), nepříznivě působí také bariérový efekt řeky, kde chybí most, a na druhém břehu Svratky nejsou lokality s koncentrací rezidenčních či pracovních funkcí, které by byly zdrojem nebo cílem přeprav. ***Vytvoření „umělého“ uzlu MHD v lokalitě „Řeka“ proto považují za problematické a nefunkční***. Úspory cestovního času cestujících využívajících MHD jsou uváděny jako vyšší v případě varianty B (s. 76, část A). Přesun nedoporučuji ani z hlediska tohoto typu cestujících.

**c) Návštěvníka města (turistu);**

- Poloha nádraží ovlivní zejména krátkodobé návštěvníky, kteří by chtěli město navštívit na několik hodin, např. při zastávce cestou mezi Prahou a Vídní. K takové zastávce bezesporu více motivuje poloha blíže historickému centru, tj. varianta B „Petrov“. Pro turisty, kteří ve městě plánují nocleh, nehraje rozdíl variant A a B roli. Rovněž poloha vůči výstavišti jako významnému cíli pracovních cest je v obou variantách podobná.

**d) Obyvatele regionu dojíždějícího do Brna do práce, do školy, za kulturou, sportem či jinými službami.**

- Brno má rozsáhlý pracovní mikroregion uzavřený denní pracovní dojížděnkou, ve které v roce 2011 žilo téměř tři čtvrtě milionu obyvatel. Proti předchozímu Sčítání (2001) brněnský dojížděnkový mikroregion územně expandoval zejména na sever a jihovýchod a populačně se zvětšil o 15 %. Nejsilnější dojížděnkové vztahy ukazují přiložené mapy. Železniční doprava pokrývá zejména vztahy s Tišnovem, Kuřimí, Boskovicemi, Blanskem a Adamovem, Hodonínem, Břeclaví a s jižním a jihozápadním zázemím (Hrušovany, Ivančice, Rosice aj.). Cíle kulturního charakteru jsou v současnosti dosažitelné z nádraží pěšky (popř. MHD), cíle zaměstnanosti pěšky nebo prostřednictvím návazné MHD, zejména tramvajových linek. Analýzy ukazují výrazná centra dojížděky v místech, kde sídlí velké instituce (ZSJ Kraví Hora, Pod Palackého vrchem) nebo obchodní centra (Slatina, Kejbaly aj.). Významná je rovněž dojížděka do středních a vysokých škol. Tyto lokality jsou většinou dostupné MHD, hodnocení variant nádraží je tedy v tomto smyslu odvislé od kvality budoucího přestupního uzlu MHD. Podle výše uvedených argumentů proto i zde považuji za celkově optimálnější variantu B „Petrov“.

**Jakým způsobem varianty ovlivní u těchto čtyř kategorií cestujících modální/intermodální volbu dopravního prostředku.**

- Realizace varianty „Řeka“ pravděpodobně povede ke zvýšení nutnosti přestupovat z vlaku na MHD, protože cíle dojížděky se obecně vzdálí. Tato komplikace může vést k přesunu části cestujících z oblastí mimo Brno k dojížděnce automobilem. Konečná volba dopravního prostředku bude ovšem záležet také na zohlednění restriktivních opatření vůči individuální automobilové dopravě (zpoplatnění parkování, nedostatek parkovacích míst apod.). Jako

perspektivní vidím podporu dojíždky vlakem z obcí, kde je to výhodné, s tím, aby cestující mohli odstavit své automobily již u nástupní stanice, mimo Brno. Tato praxe již spontánně funguje v okolí Prahy a město se ji chystá podporovat v rámci svého plánu udržitelné mobility ve spolupráci se Středočeským krajem. Pro přesednutí na vlak je ovšem poloha cílové stanice v Brně zásadní. Jako výhodnější se z tohoto hlediska opět jeví varianta „Petrov“. Uvedenou úvahu ovšem SP ŽUB přímo nedokládá.

#### **Jaké jsou ekonomické dopady změn cestovních dob v systému veřejné dopravy v jednotlivých variantách.**

- Cestovní doby se při realizaci varianty A „Řeka“ zvýší, neboť cíle dojíždky se vesměs vzdálí. Zřetelně to ukazují také dostupnostní mapy ve studii ŽUB. Budování infrastruktury MHD pravděpodobně padnou na vrub města, varianta A je proto z hlediska městského rozpočtu nákladnější (viz s. 149 a 265, díl B1)

#### **Jaký je dopad variant do strojních investičních nákladů DPMB (potřeba nákupu nových vozidel).**

- Jak jsem uvedl výše, nepovažuji za možné, aby u nádraží v přesunuté poloze „Řeka“ vznikl efektivní uzel MHD (bariérový efekt řeky, vzdálení se cílům dojíždky, které vesměs leží severně od Svatky – lokalita tedy postrádá výhodu polohy „uprostřed“ městského organismu). Realizace varianty A „Řeka“ vyžaduje investičně náročnou výstavbu tramvajových tratí a návazné infrastruktury, které ponese spíše město. Navýšení výkonů do značné míry odvisí od vedení nových tramvajových linek. Existuje riziko, že nové linky budou přetíženy pouze na několik zastávek mezi nádražím „Řeka“ a centrem města.

#### **SHRNUTÍ**

Realizaci varianty B „Petrov“ považuji za vhodnější zejména z následujících důvodů:

- Výhodnější poloha nádraží vůči zdrojům a cílům dojíždky všech typů cestujících, z přepravního hlediska výhodnější varianta pro cestující díky zachování (selektivně i zlepšení) stávající časové dostupnosti
- Existence přirozeného uzlu MHD, který v lokalitě A „Řeka“ nelze vytvořit
- Město nebude zatíženo masivní výstavbou nové infrastruktury MHD a investicemi do rozšíření vozového parku.
- Zachování/obnova současného dopravního systému pravděpodobně nepovede ke skokovým změnám v dělbě přepravní práce mezi veřejnou dopravou a dopravou individuální automobilovou
- Lokalita B je výhodnější i z hlediska umístění budoucího terminálu VRT, který zde lze realizovat ve směru Praha – Vídeň/Ostrava bez úvrati. Pro cestující regionální dopravou je výhodnější nádraží blíže centru města, které nabízí lepší dostupnost cílů dojíždky, a terminál VRT by měl být v přímém kontaktu s regionálním dopravním segmentem – zajistí to vyšší ekonomické přínosy provozu VRT.
- Lokalizace pod Petrovem nebrání rozvoji jižního centra, jehož dostupnost bude podobná jako z lokality A „Řeka“. Umístění pod Petrovem navíc příznivě ovlivňuje nejen budoucí Jižní centrum, ale rovněž vlastní centrum města (historický střed i Staré Brno, jemuž se nádraží mírně přiblíží)

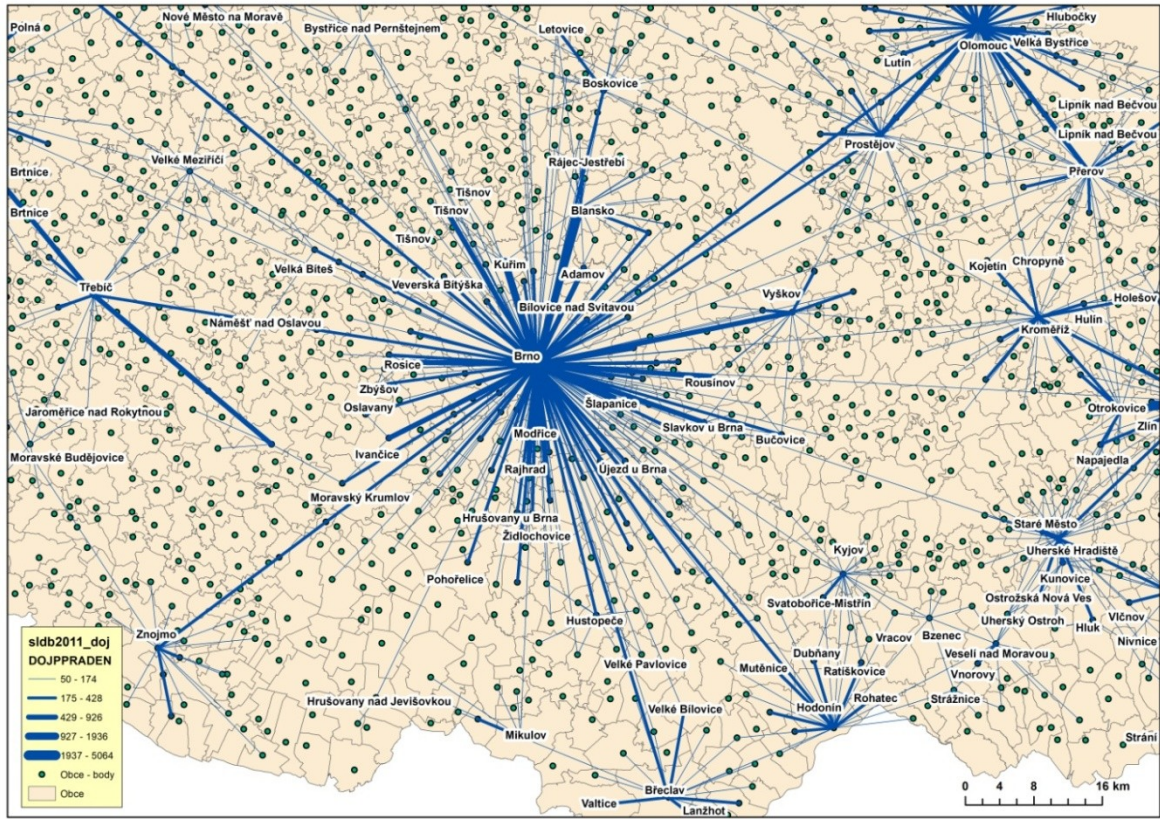
- Poloha vůči výstavišti je obdobná, poloha vůči turistickým atraktivitám a kulturním centrům (koncentrovaným zejména v centru města) je výhodnější. Lokalita B je tedy optimálnější i z hlediska dálkových/mezinárodních cest.

V Praze 18. 12. 2017

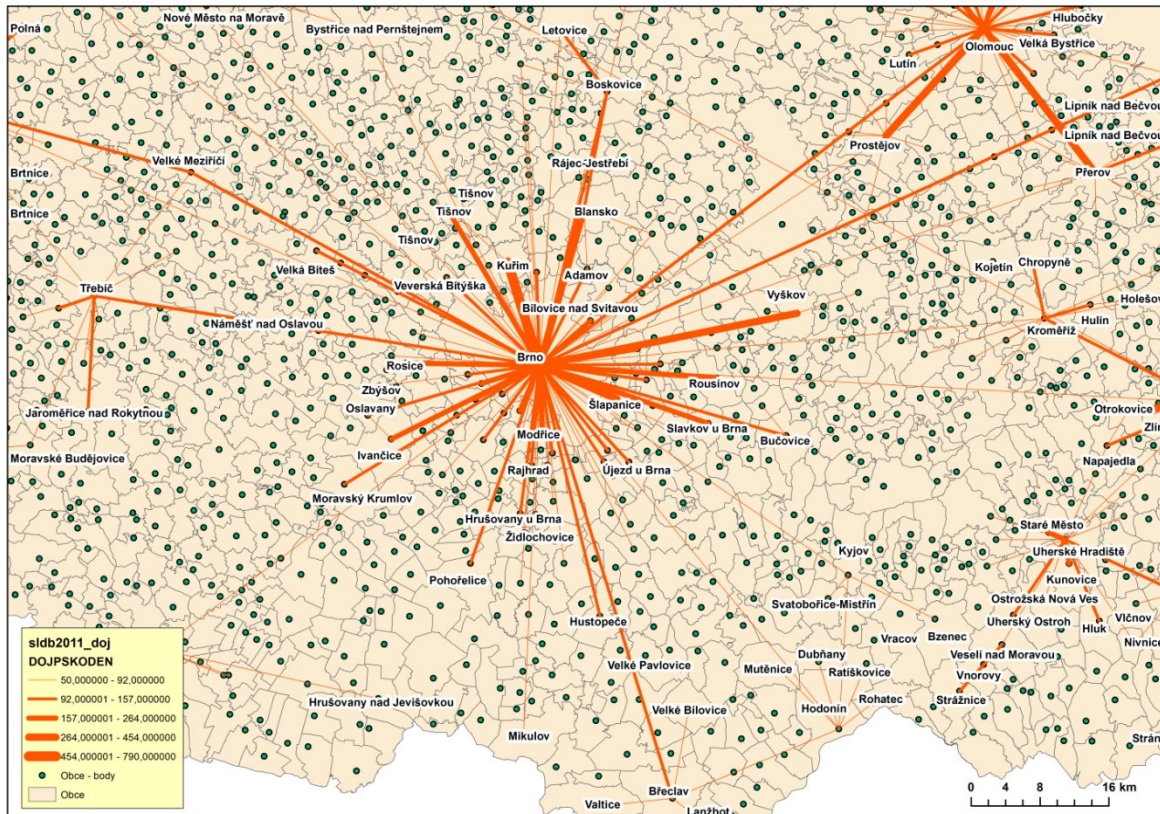
doc. RNDr. Miroslav Marada, Ph.D., v. r.

## MAPOVÁ PŘÍLOHA

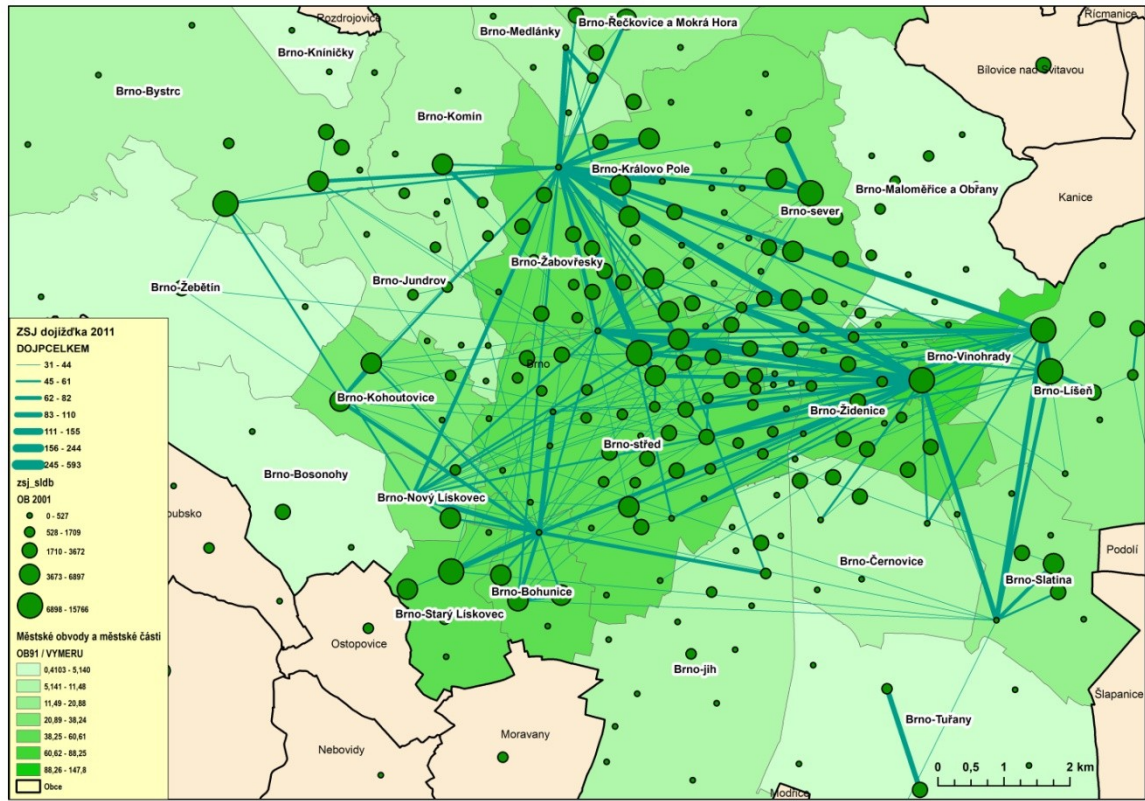
Hlavní směry denní pracovní dojíždky v okolí Brna (podle SLDB 2011)



Hlavní směry denní školské dojíždky v okolí Brna (podle SLDB 2011)



Dojížděkové vztahy mezi ZSJ v rámci Brna (podle SLDB 2011)



Postavení Brna v rámci Česka z hlediska dojížděkových vztahů (podle SLDB 2011)

