

ZADÁNÍ

Nezávislé expertní posouzení dopadů variant přestavby ŽUB na město Brno v oblasti dopravně-ekonomické

Cíl

Na základě výstupů Studie proveditelnosti přestavby Železničního uzlu Brno (ŽUB) formulovat hodnocení prověřovaných variant přestavby ŽUB z hlediska jejich dopadů na statutární město Brno jako:

- obec s povinností pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů;
- provozovatele systému městské hromadné dopravy;
- spoluinvestora přestavby ŽUB (staveb podmiňující městské infrastruktury).

Účel

Studie proveditelnosti ŽUB byla zpracována na základě objednávky Správy železniční dopravní cesty. Finální podobu Studie proveditelnosti ŽUB obdrželo statutární město Brno k prostudování a vyjádření stanoviska k jednotlivým posuzovaným variantám.

Účelem nezávislého expertního posouzení je zhodnotit všechny varianty posuzované ve Studii proveditelnosti ŽUB z pohledu zájmů oprávněně sledovaných městem Brnem, a to především:

- Efektivita fungování systému veřejné dopravy na území města Brna (návaznosti jednotlivých subsystémů dopravy, dopady na uživatele systému);
- Ekonomické dopady do rozpočtu města Brna (v rovině investiční i v rovině provozní).

Město Brno počítá s rozvojem lokality Jižního centra souběžně s realizací vybrané varianty ŽUB.

Otázky

Jaký je dopad variant do cestovních dob, cestovního komfortu a přestupních vazeb pro: Brňana cestujícího do Prahy, Ostravy, Vídně:

- Pro mezinárodní cesty, které jsou převážně nepravidelného charakteru, nehraje budoucí poloha nádraží významnou roli. Ovšem perspektivně je pro mezinárodní dopravu vysoce podstatné, kde bude lokalizován terminál vysokorychlostní železnice (VRT). Tento aspekt předložená studie proveditelnosti ŽUB, bohužel, zcela pomíjí. Za optimální variantu z hlediska funkčnosti, jakkoliv investičně náročnou, zde považují podzemní terminál VRT pod nádražím konvenční železnice pod Petrovem (varianta B), a to z důvodu funkční návaznosti na regionální vlakové spoje. Zkušenosti ze světa ukazují, že ekonomická efektivita VRT vzrůstá při obsluze velkých aglomerací s několikamilionovou populací. V Brně bude zastávka VRT jistě zřízena, ale bez efektivní návaznosti na regionální linky, které posílí „nedostatečný“ populační význam Brna, bude ekonomika stanice VRT horší. **Terminál VRT a Hlavní nádraží by proto měly být v přímém kontaktu.**
- 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 jižním centru, které bude mít z nádraží rovněž kvalitní pěší dostupnost (viz i současný příklad Tesca, které je také „za tratí“). Pro tento záměr je nezbytné zachování nádraží blíže centru, tj. varianta B.

Brňana cestujícího do práce v rámci města:

- Podle Ročenky 1999 má MHD v Brně podíl na přepravních výkonech cca 40 %, IAD 60 %. Lze předpokládat, že v současnosti jsou výkony zhruba v poměru 1:1. Celá polovina výkonů je tedy v MHD, navíc výkony rostou (podle VZ DPMB2016); kvalitní MHD je proto jasnou prioritou města. Brňany ovlivní poloha nádraží při vnitroměstských cestách vlakem (o jejich významu jsem údaje nenašel) a dále skutečnost, ***jak významný uzel MHD vznikne u nádraží v nové poloze***, jak se změní vedení linek apod. Tyto aspekty studie ŽUB dostatečně neřeší. ***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 Svatky nejsou lokality s koncentrací rezidenčních či pracovních funkcí, které by byly zdrojem či cílem přeprav. ***Vytvoření „umělého“ uzlu MHD v lokalitě Řeka“ proto považují za problematické a nefunkční.*** Přesun nedoporučuji ani z tohoto typu cestujících.

Návštěvníka města (turistu);

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

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, cíle zaměstnanosti pěšky nebo prostřednictvím návazné MHD, zejména tramvajových linek. Analýzy ukazují (viz mapa) výrazná centra dojížděnkky v místech, kde sídlí velké instituce (ZSJ Kraví Hora, Pod Palackého vrchem) nebo obchodní centra (Slatina, Kejbaly aj.). Významná je rovněž dojížděnkka 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 dojížděce 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 dojížděky 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 jí chystá podporovat v rámci svého plánu udržitelné mobility. Pro přesednutí na vlak je ovšem poloha cílové stanice v Brně zásadní. Jako výhodnější se z tohoto hlediska opět jeví varianta „Petrov“.

Definujte kritické body dopravní infrastruktury v jednotlivých variantách.

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 dojížděky se vesměs vzdálí. Zřetelně to ukazují také dostupnostní mapy ve studii ŽUB.

Jaký je dopad variant do přepravních výkonů MHD, které si objednává město Brno u DPMB (dopady do provozních nákladů DPMB), a jaké je s tím spojené očekávané navýšení/snížení kompenzace ze závazku veřejné služby.

- Zvýšení z podobných důvodů jako předchozí otázka.

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

- Jak jsem uvedl výše, nepovažuji za možné, aby u nádraží v přesunutě poloze Řeka“ vznikl efektivní uzel MHD (bariérový efekt řeky, vzdálení se cílům dojížděky, 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.

Jaký je dopad variant do investičního rozpočtu města v jednotlivých letech (nezbytné vyvolané investice a plánované doprovodné investice do nového využití ploch uvolněných železnicí).

Jaký dopad budou mít obě varianty na fungování města i obyvatele v době realizace stavby.

- V tomto smyslu budou vyšší dopady v případě realizace varianty B „Petrov“, která naruší provoz existujícího centrálního uzlu MHD. Realizace stavby nádraží, rekonstrukce kolejí apod. bude probíhat v lokalitě již nyní vyhrazené železnicí a dopad do provozu tramvajové dopravy nastane až v případě výstavby nových zastávek apod. Zvážit je třeba dopady budoucí výstavby terminálu VRT.

SHRNUTÍ

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

- Výhodnější poloha nádraží vůči zdrojům a cílům dojížděky 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 by měl být v přímém kontaktu s nádražím konvenční železnice.
- Lokalizace pod Petrovem nebrání rozvoji jižního centra, jehož dostupnost bude podobná jako z lokality A „Řeka“. Umístění pod Petrovem navíc příznivě ovlivňuje také vlastní centrum města (historický střed i Staré Brno, jemuž se mírně přiblíží)
- Poloha vůči výstavišti je obdobná, poloha vůči turistickým atraktivitám (koncentrovaným zejména v centru města) je výhodnější. Lokalita B je tedy optimálnější i z hlediska dálkových/mezinárodních cest.