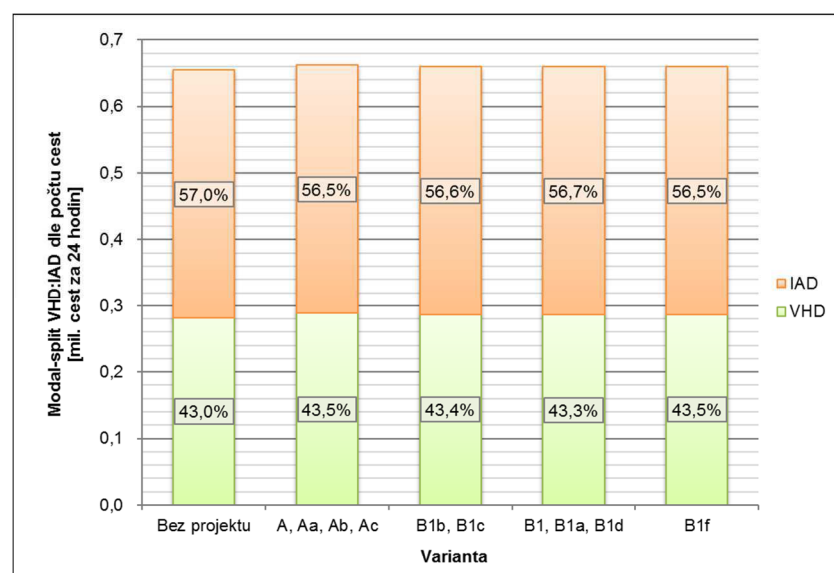


8.2 Porovnání přepravních ukazatelů

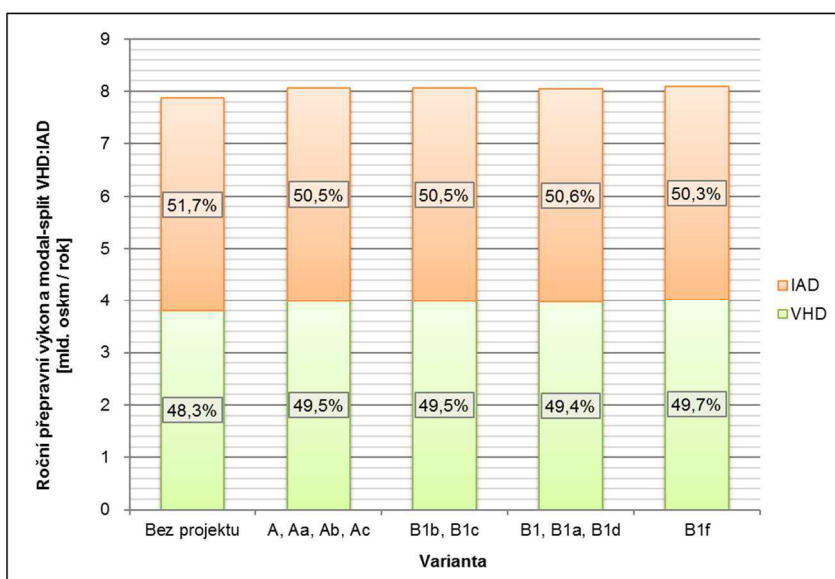
Pro účely srovnání výhledových přepravních ukazatelů byly jednotlivé podvarianty sloučeny do čtyř základních skupin, v jejichž rámci lze předpokládat v zásadě homogenní výsledky a závěry přepravní prognózy. Vlastní porovnání se pak týká konkrétně pěti vybraných charakteristik, mezi něž patří modal-split dle počtu cest a dle přepravních výkonů, přepravní zatížení regionálních a dálkových vlaků na hranicích města Brna, obrát cestujících na nejvýznamnějších železničních stanicích a zastávkách v Brně, úspora vnímané cestovní doby oproti variantě Bez projektu, a rovněž přepravní dopady výlukové činnosti během vlastní realizace projektu. Všechny uváděné hodnoty popisují očekávaný cílový stav v cílové časové horizontu roku 2050.

Z hlediska výhledového modal-splitu lze vedle absolutního navýšení celkové přepravní poptávky VHD i IAD u všech skupin projektových variant očekávat zvýšení procentuálního podílu veřejné dopravy oproti variantě Bez projektu, a to jak na počtu cest, tak na přepravních výkonech. V případě modal-splitu dle počtu cest VHD a IAD je rozdíl mezi variantou Bez projektu a projektovými variantami relativně nízký a pohybuje se na úrovni cca 1 %. Výsledky jednotlivých projektových variant se vzájemně téměř neliší, přičemž očekávaný poměr počtu cest VHD:IAD činí cca 43,5:56,5 %.



Graf 27 - Výhledový modal-split VHD:IAD dle počtu cest

Výraznější změny mezi stavem bez projektu a s projektem lze očekávat v případě podílu veřejné dopravy na přepravních výkonech, který je příznivě ovlivněn zkvalitněním nabídky zejména v dálkové železniční dopravě. Rozdíl mezi projektovými variantami a variantou Bez projektu spočívá jak v absolutním celkovém přepravním výkonu v řešeném území (nárůst v projektových variantách o cca 200 mil. osobokilometrů za rok), tak v relativním podílu veřejné dopravy, který je v projektových variantách vyšší o cca 3 %.

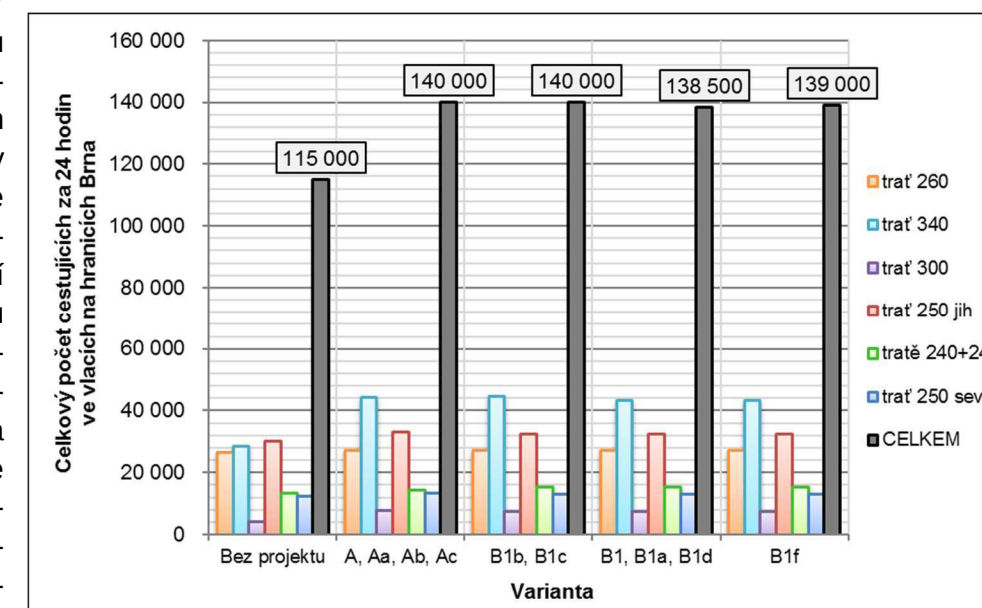


Graf 28 - Výhledový modal-split VHD:IAD dle přepravních výkonů

Výsledný poměr přepravních výkonů VHD:IAD v projektových variantách činí cca 50:50 %, přičemž nejvyšší podíl VHD lze očekávat konkrétně u podvarianty B1f, zatímco ostatní podvarianty vykazují z pohledu relativního podílu VHD mírně horší výsledek. Výsledek varianty B1f je však dán delšími přepravními časy na železnici. V projektových variantách dochází ke zkrácení přepravních časů, proto je zvýšený přepravní výkon v těchto variantách způsoben vyšším počtem cestujících ve veřejné dopravě.

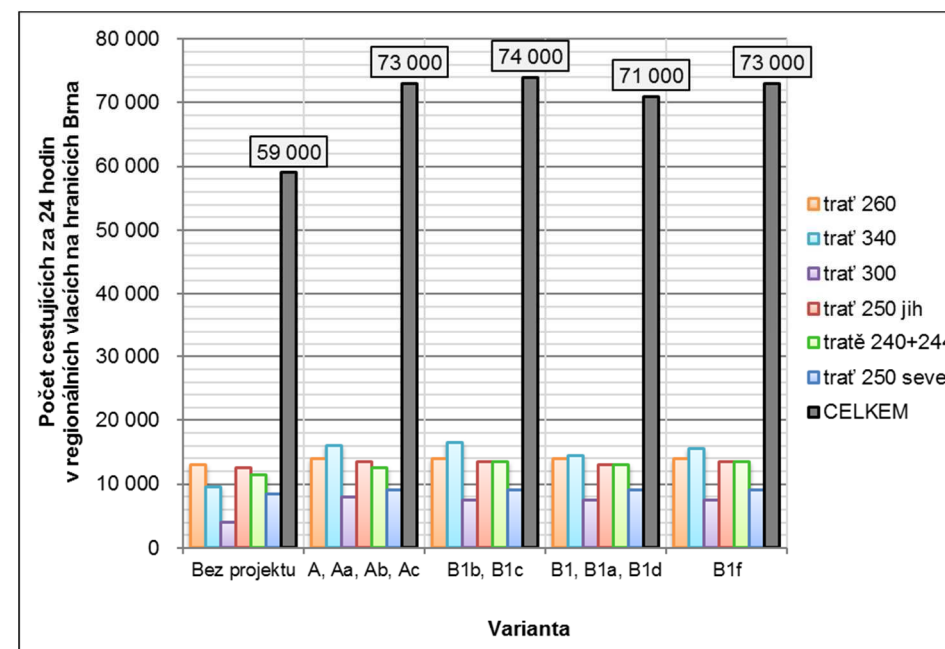
Pozitivní efekty všech projektových variant na přepravní poptávku ve veřejné dopravě jsou patrné rovněž z vyhodnocení přepravního zatížení v železniční osobní dopravě. Zatímco v případě varianty Bez projektu se suma počtu cestujících v profilech železničních tratí na hranicích města Brna pohybuje na úrovni cca 115 tis. za 24 hodin, v projektových variantách dochází díky vyššímu rozsahu a kvalitě nabídky železničního spojení k celkovému nárůstu o 23 – 25 tis. na úroveň cca 138 – 140 tis. cestujících za 24 hodin. Nejvýznamnější podíl na tomto navýšení mají železniční tratě směřující do oblasti východně a jihovýchodně od Brna, tedy trať 340 směr Vyškov, resp. Slavkov u Brna a trať 300 směr Sokolnice-Telč. Důvodem je zejména skutečnost, že v těchto relacích dochází ve všech projektových variantách k výraznému navýšení počtu vlakových spojů oproti variantě Bez projektu, a tedy ke zvýšení atraktivity železniční dopravy a přesunu části cestujících ze systému individuální automobilové dopravy, případně též z některých souběžných linek regionální autobusové dopravy.

Graf 29 - Srovnání celkového počtu cestujících ve vlacích na hranicích Brna

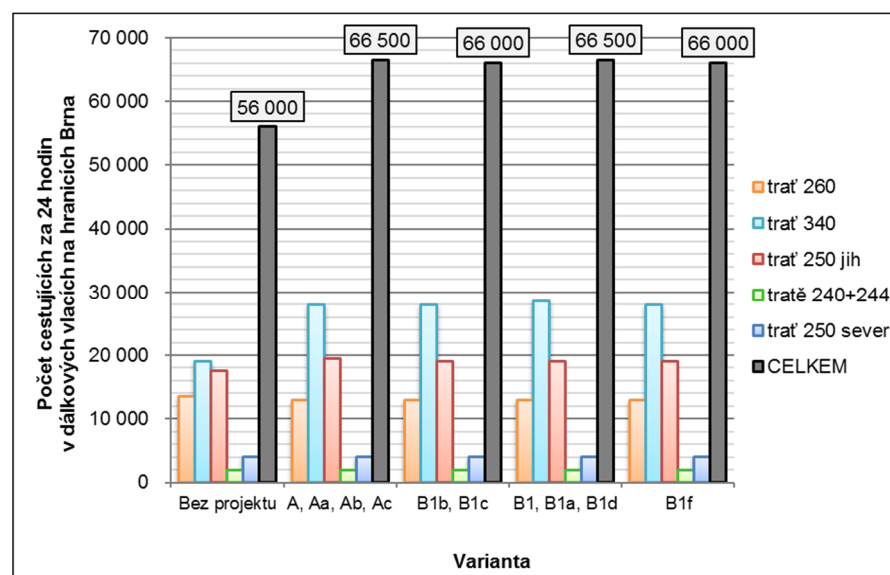


Z hlediska přepravního zatížení vlaků regionální dopravy lze na hranicích města Brna oproti variantě Bez projektu očekávat nejvýraznější nárůst počtu cestujících ve variantách B1b a B1c (celková úroveň zatížení cca 74 tis. cestujících za 24 hodin), mírně nižší hodnoty vykazují varianty Ax a B1f (cca 73 tis. cestujících za 24 hodin) a nejnižší zatížení (cca 71 tis. cestujících za 24 hodin) lze předpokládat ve variantách B1, B1a B1d. U všech železničních tratí vstupujících do oblasti ŽUB přitom dochází k nárůstu zatížení regionálních vlaků v rozmezí několika set (v případě tratí 240+244, 250 a 260) až několika tisíc cestujících za 24 hodin (v případě tratí 300 a 340). Rozdíly mezi projektovými variantami v tomto případě souvisejí kromě jiného zejména s provozní koncepcí a trasováním regionálních vlaků na trati 340, jež se liší v závislosti na konkrétní skupině podvariant.

Graf 30 - Srovnání počtu cestujících v regionálních vlacích na hranicích Brna

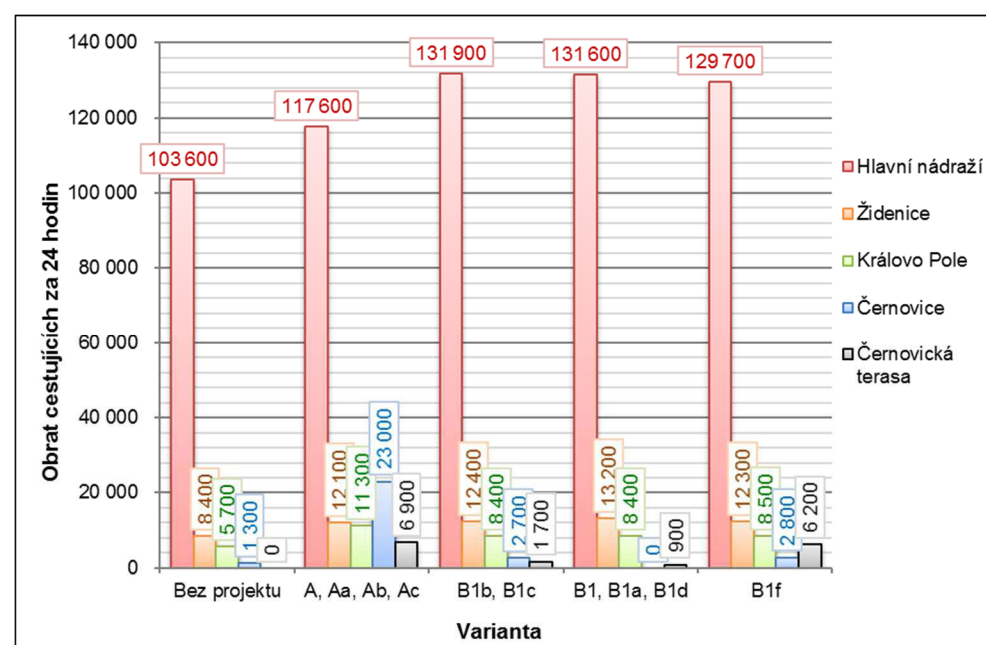


Z hlediska dálkových vlaků lze rovněž očekávat nárůst přepravního zatížení na hranicích Brna ve všech projektových variantách, a to přibližně o 10 tis. až na úroveň cca 66,5 tis. cestujících za 24 hodin. Rozdíly mezi jednotlivými podvariantami jsou zde přitom méně významné než u vlaků regionální dopravy a pohybují se v řádu stovek cestujících za 24 hodin. Z pohledu jednotlivých železničních tratí je klíčová zejména relace Brno – Přerov (trať 340), kde nárůst počtu cestujících v dálkových vlacích oproti variantě Bez projektu činí cca 9 tis. cestujících za 24 hodin, a v menší míře též relace Brno – Břeclav (trať 250 jih), kde lze v projektových variantách očekávat nárůst zatížení dálkových vlaků o cca 1,5 – 2 tis. cestujících za 24 hodin. U zbývajících železničních tratí vstupujících do oblasti ŽUB jsou rozdíly v přepravním zatížení vlaků dálkové dopravy zanedbatelné.



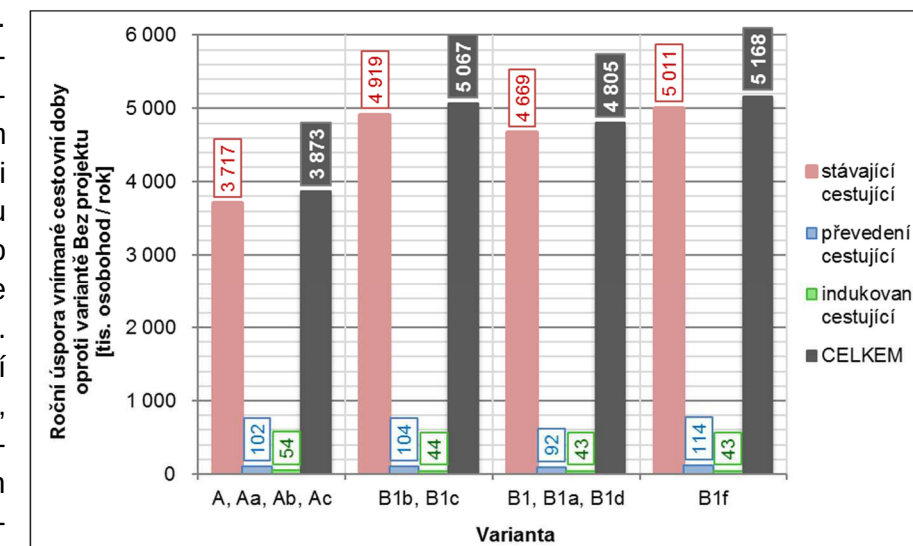
Graf 31 - Srovnání počtu cestujících v dálkových vlacích na hranicích Brna

Jedním z přímých důsledků výše popsaného růstu přepravního zatížení vlaků regionální a dálkové dopravy ve stavu s projektem oproti stavu bez projektu je navýšení souhrnného obratu cestujících v železničních stanicích a zastávkách na území města Brna. Kromě předpokládaného zprovoznění několika zcela nových železničních zastávek lze v závislosti na konkrétní projektové variantě očekávat významné změny dosahovaného obratu cestujících též na některých stávajících zastávkách v souvislosti s celkovou změnou jejich dopravního a přepravního významu. V případě stanice Brno hlavní nádraží dochází k nejvýznamnějšímu nárůstu obratu oproti variantě Bez projektu ve variantách B1x (cca 26 – 28 tis. cestujících za 24 hodin). Varianty Ax, v nichž se stanice Hlavní nádraží nachází v nové poloze, vykazují nižší nárůst obratu oproti variantě Bez projektu (cca 14 tis. cestujících za 24 hodin), nicméně současné u nich lze očekávat obrat v sousední zastávce Brno-Černovice na úrovni cca 23 tis. cestujících za 24 hodin, tedy výrazně vyšší úroveň přepravního vytížení než ve variantě Bez projektu a všech podvariantách B1x.



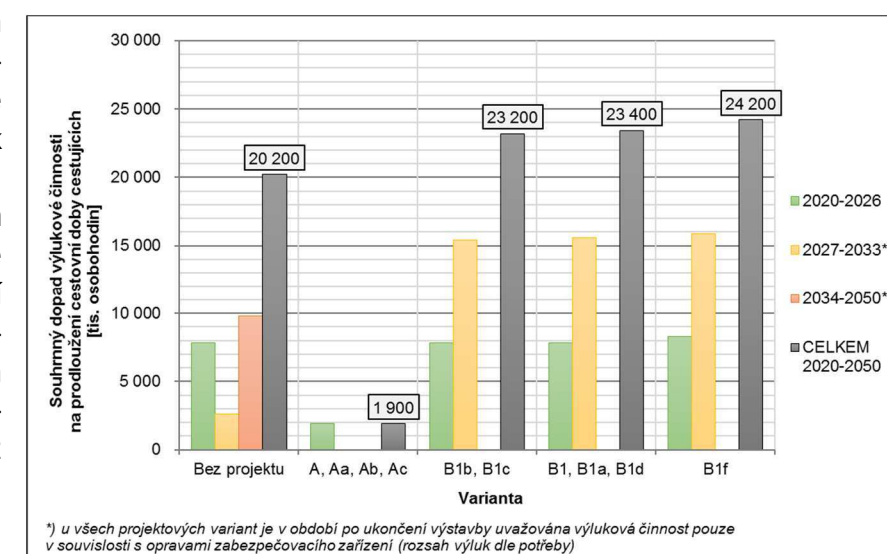
Graf 32 - Srovnání obratu cestujících na vybraných železničních stanicích a zastávkách

Z hlediska časových úspor všech cestujících v řešeném území oproti variantě Bez projektu lze ve všech posuzovaných projektových variantách očekávat celkově převažující pozitivní vliv navrhovaných úprav dopravní nabídky VHD, a projekt jako takový se tedy z pohledu tohoto kritéria ukazuje jako jednoznačně smysluplný a přínosný. Celková roční úspora vnímané cestovní doby u variant Ax dosahuje přibližně 3,9 mil. osobohodin, varianty B1x vykazují celkové časové úspory o cca 1 – 1,3 mil. osobohodin ročně vyšší než varianta A, přičemž nejvýhodnější výsledky lze očekávat u podvariant B1b, B1c a B1f, kde se předpokládá celková roční úspora vnímané cestovní doby pohybuje na úrovni cca 5,1 mil. osobohodin. Nejvýznamnější podíl na celkové časové úspoře má obecně skupina stávajících cestujících, kde dochází rovněž k největším rozdílům mezi jednotlivými projektovými variantami, jak je patrné z přiloženého grafu. Úspory času se liší dle konkrétních relací. Zjednodušeně však lze pro dominantní postihnoutou skupinu cestujících, což jsou vztahy mezi Brnem a regionem, potažmo externími zónami, vyhodnotit průměrnou denní úsporu času pro jednoho cestujícího na úrovni 4 minut ve variantě A a 5 minut ve variantě B. Tyto uspořené minuty odpovídají pro 180 tisíc cestujících denně, což je zhruba počet denně vystupujících a nastupujících cestujících na železničních stanicích a zastávkách na území města Brna.



Graf 33 - Srovnání časové úspory oproti variantě Bez projektu

Vedle výše uvedených přínosů v podobě časových úspor po dokončení konkrétní projektové varianty je nicméně nutné uvažovat rovněž s negativními dopady vyplývajícími z výlukových opatření během trvání vlastní výstavby. V případě varianty Bez projektu souvisí výluková činnost se zajištěním provozuschopnosti stávající infrastruktury a souhrnný dopad na prodloužení cestovní doby cestujících v letech 2020-2050 se pohybuje na úrovni cca 20,2 mil. osobohodin. V případě variant Ax je předpokládáno období realizace v letech 2020-2026, přičemž souhrnný dopad výlukové činnosti dosahuje úrovně cca 1,9 mil. osobohodin. V případě varianty B je uvažován pozdější termín realizace (2026-2033), přičemž před rokem 2026 se předpokládá stejné schéma výluk jako ve variantě Bez projektu. Z tohoto důvodu, a také s ohledem na objektivně vyšší rozsah výlukové činnosti, jsou souhrnné přepravní dopady výlukových opatření za období 2020-2050 v případě všech podvariant B1x nejzávažnější a pohybují se v rozmezí cca 23,2 – 24,2 mil. osobohodin.



Graf 34 - Srovnání dopadů výlukové činnosti na prodloužení cestovní doby