

9 Vyhodnocení variant řešení projektu

9.1 Vyhodnocení plnění cílů projektu

Při návrhu řešení projektu byla snaha o takové konkrétní provedení projektu, aby bylo maximalizováno dosažení stanovených cílů. Jednotlivé varianty jsou v mnoha ohledech a dosahovaných parametrech odlišné a logicky tak i plnění stanovených cílů se liší. Pro každý cíl je provedeno vyhodnocení jeho naplnění pro jednotlivé varianty, souhrnně jsou pak vyhodnoceny v přehledné tabulce na konci kapitoly.

Zkrácení celkových cestovních dob ve veřejné hromadné dopravě

U všech projektových variant řešení přestavby ŽUB bylo navrženo zlepšení dopravní nabídky železniční dopravy v podobě zkrácení jízdních dob a navýšení počtu spojů. Zároveň byly realizovány vhodné úpravy stávající sítě dopravní infrastruktury pro MHD a s tím i úpravy provozní koncepce systému MHD. Součástí návrhu řešení projektu je i realizace nových železničních terminálů a zastávek, které umožní lepší obsluhu dotčených území železniční dopravou. Všechny tyto úpravy vedly ke zkrácení cestovních dob cestujících ve veřejné dopravě oproti variantě Bez projektu. Konkrétní dosahované úspory cestovních dob se liší dle jednotlivých variant, a to jak z hlediska úspory času v dopravním systému v řešeném území jako celku, tak i z hlediska konkrétních úspor času ve vybraných přepravních relacích, v jednotlivých dopravních systémech a v jednotlivých typech cest od dálkových až po místní. Přestože je v celkovém dopravním systému dosahováno úspor času ve všech variantách, dojde v určitých dílčích relacích naopak k prodloužení cestovních dob.

Ve variantě A je dosahováno celkově velmi vysoké úspory času cestujících. V železniční dopravě dochází k největším časovým úsporám cestujících ze směru od Vyškova a Slavkova. K vysokým úsporám dochází rovněž u cestujících ze směru od Břeclavi. Na ostatních tratích dochází k menší úspoře času, kdy pouze pro cestující ze směru od Blanska dochází naopak k mírnému prodloužení cestovních dob. U cestujících, kteří využívají výhradně pouze systém MHD dochází ke zkrácení cestovních dob ve všech subsystémech – v tramvajové, trolejbusové i autobusové dopravě. V případě převedené a indukované dopravy dochází ke zkrácení cestovních dob ve všech převedených vztazích, vyjma vztahu mezi přesunem z MHD do železniční dopravy a z IAD do MHD, ve kterých dochází k mírnému prodloužení cestovních dob. Celkově je v případě varianty A dosahováno roční úspory času cestujících ve veřejné dopravě ve výši necelých 4 milionů osobohodin. K uvedené výsledné hodnotě úspory času je nutné doplnit, že v sobě neobsahuje část přínosů z úspory času převedených a indukovaných cestujících související z modernizací trati Brno – Přerov. Z uvedených hodnot úspory času cestujících ve veřejné dopravě lze jednoznačně považovat stanovený cíl za naplněný.

Ve variantě B je dosahováno rozdílných hodnot úspor času pro jednotlivé podvarianty, což je dáno jejich rozdílnou dopravní nabídkou a rozdílným návrhem realizace nových železničních zastávek. Souhrnně dochází u všech podvariant B k úspoře času cestujících v celkovém dopravním systému. V železniční dopravě dochází oproti variantě A k úspoře času cestujících ve všech železničních osobní dopravou obsluhovaných směrech, tedy i ve směru od Blanska. Celkově je pak úspora cestovních dob u všech podvariant B vyšší, než u varianty A. U cestujících, kteří využívají systém MHD dochází stejně jako u varianty A k úspoře času cestujících ve všech subsystémech, přičemž úspora času cestujících v celém systému MHD je výrazně vyšší. V případě převedených a indukovaných cestujících dochází oproti variantě A k úspoře času cestujících ve všech převedených vztazích, přičemž celková hodnota je pro obě základní varianty velmi podobná. Celkově je v případě varianty B dosahováno roční úspory času cestujících ve veřejné dopravě ve výši přibližně 5 milionů osobohodin. I zde je nutné doplnit, že v uvedených hodnotách není zahrnuta část přínosů z úspory času převedených a indukovaných cestujících související z modernizací trati

Brno – Přerov. Z uvedených hodnot úspory času cestujících ve veřejné dopravě lze jednoznačně považovat stanovený cíl za naplněný.

Zvýšení počtu cestujících ve veřejné hromadné dopravě přesunem z IAD

Pro všechny varianty řešení přestavby ŽUB byl navržen oproti variantě Bez projektu výrazně kvalitnější systém veřejné hromadné dopravy. Realizace moderní kapacitní infrastruktury, včetně nových železničních terminálů a zastávek, umožní kvalitnější provozování systému železniční osobní dopravy s vyšším počtem spojů a v kratších jízdních dobách. Díky tomu a také díky vhodným úpravám návazností na systém MHD, dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a obecně veřejné hromadné dopravy jako celku oproti individuální automobilové dopravě. Zvýšená konkurenceschopnost železniční dopravy se projeví větším zájmem cestujících o tento druh dopravy a jejich odklonem od cestování automobily. Celkově dojde ke zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy na celkovém modal-splitu u všech variant. Z hlediska přepravního výkonu bude podíl veřejné hromadné dopravy na celkovém modal-splitu v případě varianty Bez projektu necelých 40 %, kdežto o projektových variant přibližně 45 %. Tento stanovený cíl tak bude naplněn u všech navrhovaných variant.

Zlepšení podmínek provozu nákladní dopravy

U všech variant řešení ŽUB bylo dbáno na to, aby byly vytvořeny vhodné podmínky pro bezpečný a spolehlivý provoz nákladní železniční dopravy. Při návrhu řešení byl kladen důraz na vytvoření dostatek kvalitních tras pro tranzitní nákladní železniční dopravu nejen v období celého dne, ale i v období přepravních špiček osobní železniční dopravy. Zpracováním návrhu odpovídajícího provozního řešení železniční dopravy a posouzením kapacity a stability jízdního řádu prostřednictvím simulace železničního provozu, bylo dosaženo splnění odpovídajících podmínek u všech variant řešení přestavby ŽUB. Výjimkou je varianta A, a její podvarianta Aa, které z důvodu objektivně méně vhodného traťového uspořádání zapojení tratí od Břeclavi a od Střelice do hlavního nádraží, vykazuje menší spolehlivost pro nákladní dopravu. Celkově lze hodnotit tento cíl jako dosažený u všech variant, vyjma variant A, Aa, u kterých byl naplněn pouze částečně z důvodu snížené spolehlivosti tranzitní nákladní železniční dopravy. Nutno však dodat, že stávající podmínky pro provoz nákladní železniční dopravy jsou již nyní dobré, a tak dosažení tohoto cíle lze chápat spíše jako vyhovění potřebám, než jako zlepšení.

Snížení negativních účinků dopravy

Pro každou variantu je navrhována modernizace železničního uzlu v celém řešeném území. Součástí je vždy i modernizace mostů, železničního spodku a železničního svršku. Tato moderní infrastruktura bude vyvolávat menší hlukové ztížení, než současná zastaralá infrastruktura v nedobré technické stavu. Součástí návrhu řešení všech variant je rovněž i realizace protihlukových opatření. Pro zajištění železničního provozu se předpokládá nasazení modernizovaného vozového parku s výrazně lepšími provozními parametry, včetně nižšího působení hluku. Kombinací těchto faktorů dojde z plošného hlediska ke snížení hlukové zátěže z železniční dopravy. Každá varianta má různé územní vedení infrastruktury s různými intenzitami železničního provozu. Proto jsou hlukové dopady na jednotlivé lokality různé.

Ve variantě A bude opuštěn stávající průtah osobní dopravy, proto budou jeho přilehlá území oprostěna od stávajícího působení hluku z osobní železniční dopravy. Ke snížení hlukové zátěže pak dojde v intravilánu Šlapanic z důvodu přesunu dálkové železniční dopravy na novou trať mimo Šlapanice. Důraz na protihlukovou ochranu bude nutné klást zejména v lokalitě stávajícího dolního nádraží, průtahu do Židenic a průtahu do Ponětovic, kde bude zvýšena intenzita železniční dopravy. Určitým negativem v tomto ohledu bude zásah do památkově chráněných objektů v areálu Masné burzy v případě alternativ A, Ab. Z tohoto důvodu lze hodnotit v těchto alternativách hodnotit dosažení tohoto cíle s mírným negativem.

Ve variantě B dochází stejně jako u varianty A ke zlepšení hlukové situace v intravilánu Šlapanic, jelikož i v této variantě se realizuje nová trať pro dálkovou dopravu mimo Šlapanice. Oproti variantě A však zůstává využíván stávající průtah pro osobní dopravu. Bude tak nutné realizovat odpovídající protihluková opatření v této části ŽUB. Konkrétní řešení protihlukových opatření se bude odvíjet od zvoleného využití ploch v blízkosti železniční infrastruktury. Hluková situace v lokalitě stávajícího dolního nádraží a navazujících průtahů ve směru Židenic a Slatiny se liší dle konkrétní podvarianty řešení ŽUB. Stejně se liší hluková situace v lokalitě Komárovské spojky. Jelikož se předpokládá realizace odpovídajících protihlukových opatření u všech variant do úrovně naplnění zákonem požadovaných maximálních hlukových hodnot, je u všech variant vyhodnocen tento cíl jako splněný.

Snížení nákladů na provozuschopnost železniční infrastruktury

U všech variant řešení ŽUB je uvažováno s modernizací železniční infrastruktury na celém řešeném území, a to pro všechny subsystemy (železniční svršek a spodek, mosty, trakce, atd.). Náhradou stávajícího špatného technického stavu infrastruktury za novou nebo modernizovanou, bude snížena potřeba provádění cyklických oprav pro zachování provozuschopnosti. Zároveň bude optimalizován rozsah kolejíšť a budou odstraněny již nepotřebné části železniční infrastruktury. Kombinací těchto faktorů bude naplněn stanovený cíl u všech navrhovaných variant.

Zlepšení podmínek pro rozvoj území Trnitá-Heršpická

Pro každou variantu řešení přestavby ŽUB je navrženo vedení železniční infrastruktury v území Trnitá-Heršpická s konkrétním záborem ploch nutných pro železniční dopravu. Zároveň však dochází k opačnému efektu v případech, kdy jsou opouštěny dále nepotřebné drážní plochy a dále nabízeny k hodnotnějšímu využití. Kombinace těchto faktorů vede k tomu, že je část území Trnitá-Heršpická různě ovlivněna železniční infrastrukturou.

V případě varianty A se realizací jednoho uceleného koridoru pro osobní i nákladní dopravu v průtahu I.TŽK a opuštěním stávajícího průtahu pro osobní dopravu vytváří velký prostor pro efektivní využití opuštěných drážních ploch. To se projeví ve zvýšenou bonitou těchto ploch. Zároveň bude odstranění stávajícího průtahu pro osobní dopravu představovat snížení bariérového efektu v území, což umožní realizaci nových dopravních propojení a tím i zlepšení kvality systému veřejné hromadné dopravy. Díky těmto faktorům varianta A tento cíl beze zbytku naplňuje.

V případě varianty B se liší územní zásahy v lokalitě Trnitá-Heršpická dle jednotlivých podvariant. Společná je však základní koncepce řešení spočívající v realizaci oddělených průtahů I.TŽK pro osobní a nákladní dopravu. Stávající bariérový efekt osobního průtahu zůstává prakticky beze změny. Jednotlivé podvarianty se dále liší konkrétním řešením hlavního nádraží, kdy první řešení uvažující s poloměry nástupišť 300 m maximálně využívající stávajících drážních ploch a minimalizují zábor mimodrážních, kdežto druhé uvažující s minimálními poloměry nástupišť 500 m více zasahuje do stávajících mimodrážních ploch a vyvolává demolici OD TESCO. Dalším rozdílným faktorem je zapojení tratí od Přerova a Veselí nad Moravou, kdy ve všech variantách dochází ke zkapacitnění současných traťových úseků od Chrlic a z Komárovské spojky. U varianty B1c navíc dochází k realizaci jednokolejné traťové spojky, která protíná území Trnitá-Heršpická. U varianty B je tak tento cíl splněn pouze částečně opuštěním nepotřebných ploch a u varianty B1c a varianty s řešením hlavního nádraží dle B500 dochází navíc k výrazným zásahům do území.

Zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti dopravy

Pro každou variantu řešení přestavby ŽUB je navrženo technické řešení v podobě výstavby zcela nové železniční infrastruktury dle moderních standardů. Součástí návrhu řešení projektu je i realizace nového moderního zabezpečovacího zařízení včetně výbavy systémem ETCS a GSM-R. Realizací nové železniční infrastruktury bude zároveň odstraněn současný nevyhovující technický stav, který je příčinou častých

poruch infrastruktury a s tím spojených dopadů na spolehlivost dopravy. Koncepce kolejového řešení ŽUB je navržena tak, aby vyhověla provozním požadavkům železničního provozu a byl umožněn spolehlivý provoz železniční dopravy i v případě jízdy vlaků, které přenášejí zpoždění z okolní sítě. Kombinací výše uvedených faktorů bude dosaženo splnění tohoto cíle u všech variant.

Zvýšení komfortu cestujících

Návrhy řešení všech variant přestavby ŽUB v sobě zahrnují realizaci moderních, prostorných a bezpečných prostor pro cestující pro cestující, včetně prvků pro bezpečný pohyb osob se níženou schopností pohybu a orientace. Přestože se koncepce řešení přestavby ŽUB liší mezi navrhovanými variantami, jsou pro jednotlivé návrhy použity jednotné standardy a principy technického řešení. Uvažované dimenzování prostor pro cestující odpovídá zvyšující se přepravní poptávce a parametry nástupišť jsou navrhovány tak, aby byl umožněn komfortní a bezpečný nástup a výstup cestujících z vlakových souprav. Určitou výjimkou je v tomto ohledu návrh řešení hlavního nádraží varianty B s využitím poloměrů nástupišť o minimální hodnotě 300 m. Přestože se jedná o normami povolenou minimální hodnotu, jsou komfort s bezpečností cestujících při nástupu a výstupu z vlaku u nástupiště s takovým poloměrem sníženy díky větší mezeře mezi hranou nástupiště a vstupem do železničních souprav. Přesto se i v tomto případě jedná o značné zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících oproti stávajícímu stavu. Tento cíl byl tedy splněn u všech variant řešení přestavby ŽUB s výhradou k navrhovaným parametrům nástupišť v B300.

Zvýšení atraktivity okolí železniční infrastruktury

Navržená řešení přestavby ŽUB představují určitý potenciál souběžné, či dodatečné revitalizace přilehlých ploch. Při realizaci přestavby ŽUB se nabízí možnost demolice nepotřebných objektů a vyklizení nevyužívaných ploch. Tyto plochy mohou složit po dobu realizace přestavby ŽUB staveništním potřebám a po dokončení realizaci mohou být využity k vhodným účelům. Realizace tak významného rozvojového prvku, jako je nové hlavní nádraží s denním obratem více než 100 tisíc cestujících bude velkým impulzem pro realizaci návazných komerčních objektů. Realizace nového hlavního nádraží a souvisejících komerčních objektů bude klást velké nároky na kvalitu a funkčnost řešení veřejných prostranství, pěších zón, terminálů a zastávek MHD a ostatní dopravní infrastruktury pro individuální automobilovou dopravu a cyklistickou dopravu. Všechny navrhované varianty řešení přestavby ŽUB představují výrazný rozvojový potenciál lokalit přilehlých k železniční infrastruktuře. U variant A pak navíc významně vzrůstá potenciál budoucího využití ploch po opuštěné trati od Břeclavi. Technické řešení železniční infrastruktury obsahuje prvky protihlukové ochrany a rovněž je navrženo odpovídající výškové řešení umožňující prostupnost infrastruktury a omezení bariérového efektu. Tento cíl byl tedy splněn u všech variant.

Zvýšení prestiže města Brna

Jako již několikrát v minulosti, je i nyní dán opětovně prostor pro diskuzi nad výsledným řešením přestavby železničního uzlu Brno, ze které vzejde rozhodnutí o výsledné podobě řešení, které bude následně projektově připravováno a realizováno. Je jen na politických představitelích města Brna, občanských sdruženích a další brněnské veřejnosti, zda dosáhne shody nad cílovým řešením přestavby ŽUB, které budou společně podporovat i v budoucnu. Jak vyplývá z dosahovaných přínosů projektu, bude realizace jakéhokoliv z navržených řešení projektu představovat řadu přínosů pro celou společnost, zejména pak pro cestující a pro obyvatele města Brna. Úspěšná realizace projektu by byla velkým úspěchem zejména pro město Brno, které by tak bylo vnímáno jako úspěšné město schopné realizace takto významné investice a navíc cestující přijíždějící na moderní hlavní nádraží by měli pozitivní první dojem z nádraží i města. Realizaci jakéhokoliv navrhované varianty tak bude tento cíl splněn.

Dosažení technické úrovně a parametrů železniční infrastruktury odpovídající soudobým legislativním a normovým požadavkům

Ve všech projektových variantách je technické řešení navrženo tak, aby bylo dosaženo požadovaných parametrů. Toho se podařilo docílit ve všech sledovaných subsystémech, kterými jsou infrastruktura (INF), subsystém řízení a zabezpečení (CCS) a subsystém energetika (ENE). Pro infrastrukturu se pak definují dále požadavky na řešení tunelů (SRT) a zajištění vhodných podmínek v dopravních terminálech pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (PRM). Problematické se ukazuje pouze plnění požadovaných rychlostních parametrů pro nákladní dopravu, kdy z důvodu husté zastavby a stísněných prostorových podmínek není možné dosáhnout takových geometrických parametrů kolejí, které by umožnily provoz nákladních vlaků v požadovaných traťových rychlostech. U tohoto parametru bude nutné využít úlevová opatření a výjimky.

Odstranění nevyhovujícího technického stavu železniční infrastruktury

Ve všech projektových variantách se navrhuje kompletní modernizace železniční infrastruktury. Touto modernizací bude nahrazen současný špatný technický stav železniční infrastruktury. Navržena je kompletní rekonstrukce nebo výstavba nových mostních objektů. Dále se uvažuje s výstavbou nových nástupišť a železničního svršku. Vyměněny budou rovněž i prvky trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. Realizací nové železniční infrastruktury bude dosaženo nižší poruchovosti, a tím vyšší stability a bezpečnosti železničního provozu.

Vytvoření vhodných podmínek pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Ve všech projektových variantách je navržena realizace nových nástupišť v požadovaných parametrech. Přístup na všechna nástupiště je bezbariérový. Na nástupištích jsou realizovány bezpečnostní pásy a vodící linie pro bezpečný pohyb osob, včetně osob se sníženou schopností orientace. Stejně tak v dopravních terminálech jsou prostory pro cestující navrženy tak, aby byl umožněn bezpečný a kvalitní pohyb cestujících.

Zlepšení přestupních vazeb mezi železniční dopravou a městskou hromadnou dopravou

Ve všech projektových variantách je navrženo řešení přestupů mezi železniční dopravou, autobusovou dopravou a městskou hromadnou dopravou tak, aby byly přestupní doby krátké a přestupní trasy bezpečné a komfortní. Ve variantě A se navrhuje autobusové nádraží integrované do hlavního nádraží, před kterým je navržen nový přestupní uzel MHD. Ve variantě B se navrhuje nové autobusové nádraží v blízkosti hlavního nádraží. Z železničního nádraží jsou navrženy přístupy na zastávky MHD i na autobusové nádraží. V ostatních železničních stanicích a zastávkách jsou navrženy vhodné přestupní návaznosti na zastávky MHD.

Zvýšení kapacity železničního uzlu pro osobní a nákladní železniční dopravu

Ve všech projektových variantách je navržena přestavba železničního uzlu, při které dojde k výstavbě nových hlavních nádraží s vyšším počtem staničních kolejí a nástupištních hran. Realizací nového hlavního nádraží se výrazně navýší kapacita infrastruktury umožňující navýšení rozsahu osobní železniční dopravy. Zároveň je navrženo zvíce kolejnění stávajících traťových úseků či realizace nových tratí, čímž bude rovněž

umožněno navýšit počet spojů osobní železniční dopravy. Navýšením kapacity železniční infrastruktury bude v tomto ohledu, kromě již uvedeného hlavního nádraží, dosaženo zejména v zapojení tratí od Přerova a Veselí nad Moravou. Součástí návrhu řešení ŽUB je i realizace nového odstavného nádraží, čímž bude navýšena kapacita pro krátkodobé i dlouhodobé odstavení souprav.

Dosažení koordinace se souvisejícími záměry rozvoje železniční infrastruktury

Technické řešení železniční infrastruktury i provozní řešení železniční dopravy byly ve všech projektových variantách navrženy tak, aby bylo vhodně navázáno na budoucí realizaci okolních záměrů na železniční síti v okolí města Brna. V tomto ohledu je ve všech projektových variantách dosaženo vhodných technických parametrů a kapacity pro zapojení tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou. Zároveň je navrženo vhodné zapojení trati od Střelic, čímž bude umožněno dosažení odpovídající provozní koncepce regionální osobní železniční dopravy. V případě realizace kterékoliv projektové varianty řešení ŽUB tak nebudou znehodnoceny investice do rozvoje okolní železniční sítě. Určitým problémem může být nevhodná časová koordinace, kdy dojde k realizaci okolních záměrů podstatně dříve, než dojde k realizaci přestavby ŽUB.

Vytvoření podmínek pro rozvoj území města Brna jižně od stávajícího hlavního nádraží včetně rozvojové zóny Heršpická

Ve všech projektových variantách dochází k redukci drážních ploch v území Trnitá-Heršpická. Tato redukce uvolní dotčené plochy pro jejich lepší využití. Ve variantě A dochází k opuštění železničního průtahu pro osobní dopravu, včetně opuštění stávajícího hlavního nádraží a přilehlých železničních ploch. Tímto bude odstraněna významná bariéra v území a uvolněny významné plochy, což bude představovat vyšší potenciál pro kvalitní rozvoj v území Trnitá-Heršpická. Ve variantě B zůstává zachována stávající průtah pro osobní dopravu, ovšem dojde k jeho výrazné modernizaci, včetně zásadní přestavby hlavního nádraží. Součástí této modernizace bude i realizace protihlukových opatření a realizace mostních konstrukcí s vyššími podjezdovými výškami. Díky tomu bude snížen negativní dopad bariérového efektu železniční infrastruktury na rozvoj území Trnitá-Heršpická. Vliv této bariéry v území však bude i nadále patrný, proto budou oproti variantě A vytvořeny podmínky pro rozvoj území Trnitá-Heršpická pouze částečně.

Vytvoření podmínek pro budoucí realizaci zaústění vysokorychlostních tratí

Ve všech projektových variantách byla převzata koncepce budoucího řešení zapojení vysokorychlostních tratí do ŽUB. V každé projektové variantě bylo navrženo technické řešení železniční infrastruktury ŽUB tak, aby bylo v budoucnu umožněno zapojení VRT do ŽUB bez výrazné přestavby již vybudovaných částí infrastruktury a zároveň, aby nedocházelo k výraznému omezení železničního provozu během dostavby částí infrastruktury VRT. Ve variantě A je uvažované řešení zapojení VRT stabilizované a přiměřeně investičně a technicky náročné. Toto řešení nevyžaduje realizaci předběžných objektů pro samotné budoucí zapojení VRT. Ve variantě B je uvažované řešení zapojení VRT investičně a technicky náročné z důvodu realizace nové podzemní stanice a tunelových úseků pod centrem města Brna. Zároveň toto řešení vyžaduje předběžnou realizaci některých stavebních objektů. V tomto ohledu lze naplnění tohoto cíle hodnotit u varianty A jako splněné, kdežto u varianty B jako částečně splněné.

	A	Aa	Ab	Ac	B1	B1a	B1b	B1c	B1d	B1f
Zkrácení celkových cestovních dob ve veřejné hromadné dopravě (průměrná roční úspora času cestujících v mil. osobohodin / v mil. Kč)	3,9 / 1 330	3,9 / 1 330	3,9 / 1 330	3,9 / 1 330	4,8 / 1 770	4,8 / 1 770	5,1 / 1 860	5,1 / 1 860	4,8 / 1 770	5,2 / 1 890
Zvýšení počtu cestujících ve veřejné hromadné dopravě přesunem z IAD (změna modal-splitu ve prospěch VHD počet cest/přepravní výkon v %)	+0,5/+1,2	+0,5/+1,2	+0,5/+1,2	+0,5/+1,2	+0,3/+1,2	+0,3/+1,2	+0,4/+1,2	+0,4/+1,2	+0,3/+1,2	+0,5/+1,4
Zlepšení podmínek provozu nákladní dopravy	ZHORŠENÉ	ZHORŠENÉ	NEUTRÁLNÍ	NEUTRÁLNÍ	NEUTRÁLNÍ	NEUTRÁLNÍ	NEUTRÁLNÍ	NEUTRÁLNÍ	NEUTRÁLNÍ	NEUTRÁLNÍ
Snížení negativních účinků dopravy (průměrné roční náklady externalit v mil. Kč)	100	100	100	100	145	145	170	170	145	110
Snížení nákladů na provozuschopnost železniční infrastruktury (průměrná roční úspora nákladů na provozuschopnost v mil. Kč)	310	310	310	310	300	290	300	300	290	280
Zlepšení podmínek pro rozvoj území Trnitá-Heršpická (Zvýšení bonity pozemků v mil Kč.)	2 500	2 500	2 500	2 500	1 490	1 490	1 220	1 390	1 550	1 220
Zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti dopravy	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zvýšení komfortu cestujících	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zvýšení atraktivity okolí železniční infrastruktury	ANO	ANO	ANO	ANO	VĚTŠINOVĚ	VĚTŠINOVĚ	VĚTŠINOVĚ	ČÁSTEČNĚ	VĚTŠINOVĚ	VĚTŠINOVĚ
Zvýšení prestiže města Brna	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO

Tabulka 13 - Přehledné vyhodnocení plnění stanovených celospolečenských cílů

	A	Aa	Ab	Ac	B1	B1a	B1b	B1c	B1d	B1f
Dosažení technické úrovně a parametrů železniční infrastruktury odpovídající soudobým legislativním a normovým požadavkům	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Odstranění nevyhovujícího technického stavu železniční infrastruktury	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Vytvoření vhodných podmínek pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zlepšení přestupních vazeb mezi železniční dopravou a městskou hromadnou dopravou	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zvýšení kapacity železničního uzlu pro osobní a nákladní železniční dopravu	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Dosažení koordinace se souvisejícími záměry rozvoje železniční infrastruktury	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Vytvoření podmínek pro rozvoj území města Brna jižně od stávajícího hlavního nádraží včetně rozvojové zóny Heršpická	ANO	ANO	ANO	ANO	VĚTŠINOVĚ	VĚTŠINOVĚ	VĚTŠINOVĚ	ČÁSTEČNĚ	VĚTŠINOVĚ	VĚTŠINOVĚ
Vytvoření podmínek pro budoucí realizaci zaústění vysokorychlostních tratí	ANO	ANO	ANO	ANO	ČÁSTEČNĚ	ČÁSTEČNĚ	ČÁSTEČNĚ	ČÁSTEČNĚ	ČÁSTEČNĚ	ČÁSTEČNĚ

Tabulka 14 - Přehledné vyhodnocení plnění stanovených provozních cílů