MĚSTSKÁ RYCHLODRÁHA BRNO

PŘÍSPĚVEK KE ZLEPŠENÍ PROJEKTU MODERNIZACE PRŮJEZDU BRNO
PŘÍSPĚVEK PRO LEPŠÍ VAZBY DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ MĚSTA A REGIONU

Návrh **základní etapy** Městské rychlodráhy prezentovaný v této fázi projektu (ŽUB) reaguje nejen na jeho kritická místa, ale především na současné trendy v rozvoji dopravních systémů pro osobní dopravu.

Umístění regionálního kontaktu do jižní polohy vyvolává povinnost dimenzovat městský systém s výrazným navýšením výkonů (a samozřejmě i vozového parku). Objektivní prodloužení cestovní doby bude vyhroceno dopady komplikovaného průjezdu a zapojování do stávajícího systému. Navíc si všimněme parametru užitečnosti průjezdu regionálních souprav (hrazených rovněž z veřejných prostředků - JMK) po území města Brna a jeho přínosu pro dostupnost území města (která by se měla stále zlepšovat). Pokud tedy máme od roku 2004 k dispozici v našem regionu jeden z nejlépe organizovaných systémů integrované veřejné dopravy, snažme se tedy o maximální využití každého ze subsystémů v maximálně možné míře. Jednotný tarifní systém totiž stírá cenové rozdíly a zcela ruší cenové bariéry a prolamuje uzavřenost každého z dopravců.

Návrh, který respektuje a podporuje princip jednoho hlavního nádraží (v jižní poloze na průtahu), se snaží využít některých dopravních koridorů, které jsou dnes železnicí využívány a do budoucna možná zůstanou jedinými dobře prostupnými trasami pro dosažení okrajových částí města a samozřejmě i centrální části – i přesto, že stávající ÚPmB s některými traťovými úseky nepočítá. Jako určitá novinka může být chápána kolejová dráha v tzv. Bulváru navržená v tzv. úrovni +1. Je to totiž úroveň, která odpovídá výšce kolejiště nového nádraží i kolejiště stávající trasy v centru. Při šířce Bulváru cca 50 m by se mohlo jednat o dobře zakomponované dílo do prostoru a území. Tramvajová trať by pak v tomto profilu nebyla realizována.

Systémový komentář

Kolejová dráha pro regionální osobní dopravu musí umožnit a nabídnout udržení tzv. průjezdného modelu jednotlivých regionálních spojů. Pro dosažení tohoto efektu je třeba zajistit zapojení kolejových tratí „přerovky“ a komárovské spojky do jižního zhlaví nového osobního nádraží, přesněji do jeho severních kolejí a udržet v provozu drážní těleso v úseku Koliště – Bubeníčkova (Židenice) a obě koleje v úseku Černovice – Komárov („komárovská spojka“ a „přerovka“). Vlastní komárovská spojka v poloze podél řeky Svitavy ponechaná v provozuschopném stavu může nabídnout vyšší variabilitu pro trasování jednotlivých linek.

S návazností na stav přípravy koridoru pro budoucí trasu VMO v jeho jižním segmentu je reálné dosáhnout technické a stavební koordinace obou dopravních aktivit (železnice, VMO). S ohledem na charakter regionálního provozu je možné uvažovat v místě dnešního hlavního nádraží s pouhým průjezdem souprav po minimálním počtu kolejí.

Takto uspořádané kolejové schéma umožní logické a efektivní vedení linek IDS jak s regionálním dopadem, tak i následným dopadem pro obsluhu území vlastního města Brna (oblast Holásky/Tuřany, Brněnské Ivanovice i Komárov). Výše zmíněné drážní koridory budou do doby stabilizace novým ÚPmB užívány stávajícím provozně-legislativním režimem. Nicméně lze předpokládat, že termín schválení nového ÚPmB předstihne termín zprovoznění ŽUB. V tomto případě je pak problematika provozování vybraných drážních těles v event. provozně-legislativním provizoriu spíše v oblasti teoretické.

Dopravně-organizační komentář

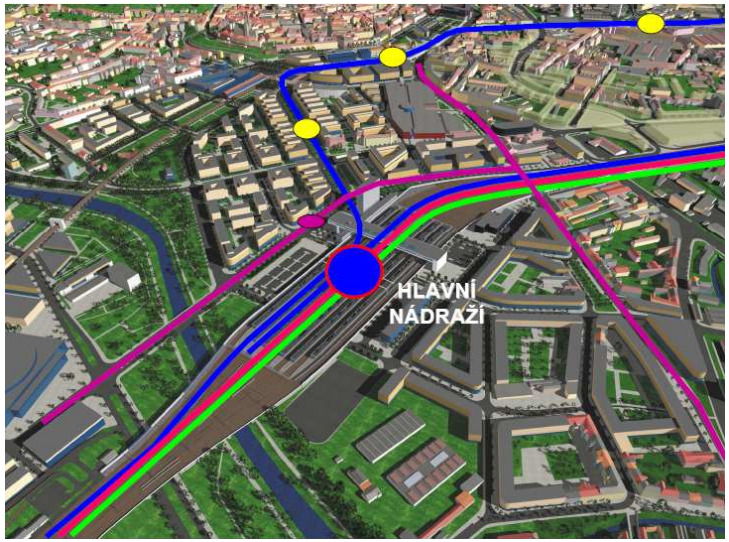
Z hlediska nabídky spojů lze počítat s (výchozím, současným) intervalem 30 minut mezi spoji na jednotlivých směrech (Tišnov - Vranovice, Letovice - Křenovice, Střelice - Kuřim) - pak můžeme dosáhnout průměrného intervalu 10 minut mezi spoji na průjezdu městským úsekem.

Jako zcela samostatná kapitola, nicméně jako nedílná součást rozvoje kolejového systému v Brně, se nabízí otázka vedení „lehké“ kolejové dopravy k odbavovací hale Letiště současně s novou možností obsluhy průmyslových zón Černovická i Šlapanická terasa.

Stavebně-finanční komentář

Stavební objemy původně plánované na přemostění areálů na Masné a v Černovicích mohou vytvořit podmínky pro financování objektů ve prospěch jižního zapojení komárovských tratí a „štíhlejší“ projekt v Židenicích společně

s event. finanční spoluúčastí dalších partnerů projektu mohou vytvořit podmínky pro realizaci nadzemního úseku v Bulváru. Parametry nově navržených kolejových spojení musí umožnit provoz regionálních souprav, dálková i nákladní doprava pojedou po hlavním koridoru.



Návrh městské rychlodráhy

a) podporuje a doplňuje realizaci MODERNIZACE PRŮJEZDU
b) podporuje princip JEDNO HLAVNÍ NÁDRAŽÍ
c) podnět pro ZLEPŠENÍ PROJEKTU
d) územní rozhodnutí pro stavbu Přestavba železničního uzlu Brno neboří , ale doplňuje
e) podnět pro úpravu technického řešení, vymezeného územním rozhodnutím

f) respektuje podmínky pro provoz dálkové osobní a nákladní dopravy
g) zlepšuje podmínky pro organizaci regionálních linek a spojů
h) podporuje „průjezdný“ režim regionální dopravy
i) zlepšuje parametry přestupních vzdáleností i dostupnosti regionální dopravy
j) umožňuje „rozmělnit“ přestupní vazby mezi jednotlivými subsystémy do více míst
k) zvyšuje potenciál železnice pro obsluhu města i dostupnost regionu

l) je podnětem pro přípravu nového Územního plánu města Brna

Městská rychlodráha představuje **základní kámen dalšího rozvoje** infrastruktury veřejné dopravy jako nezbytné podmínky pro další úspěšný postup v organizaci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

V případě přijetí návrhu „Městské rychlodráhy“ jako systémového řešení a doplnění projektu „Přestavba železničního uzlu Brno“ se **základní etapa** rychlodráhy musí promítnout do prací na stávajícím projektu.

Opatření **základní etapy** spočívají především
- v umožnění zapojení dvou stávajících traťových úseků do projektu ŽUB
- v nahrazení tramvajové dráhy v Bulváru dráhou regionální na mostním objektu.

Je logické, že návrh vyvolává **další náměty a otázky**, mezi které patří mj.
- možnosti dalšího rozvoje kolejového regionálního systému především z pohledu synergického přepravního efektu na území krajského města,
- souvislosti naplnění funkcí severojižního kolejového diametru,
- možnosti provázanosti kolejových systémů regionu a města.

Ty jsou pak určeny pro diskuzi, která se rovněž blíží a to v rámci projednávání konceptu nového územního plánu města Brna.

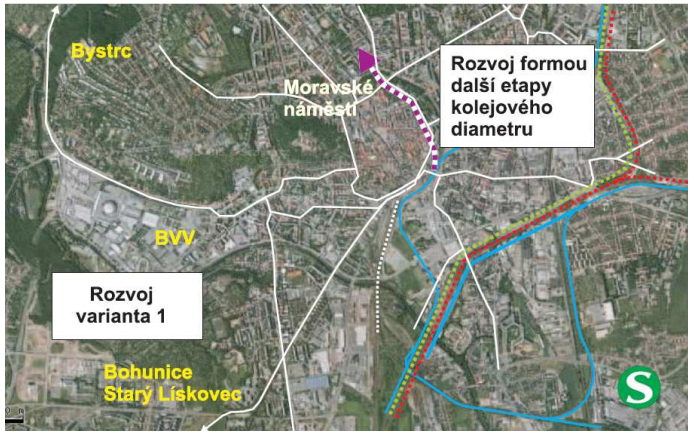
Možnosti rozvoje systému Městské rychlodráhy

Stavby základní etapy systému Městské rychlodráhy (tj. jižní zapojení a trať v Bulváru) vytváří podmínky pro další rozvoj dopravního systému, založeném na kolejových systémech jednotlivých vlastníků (ČR - SŽDC, Statutární město Brno). Jednotlivé rozvojové varianty mohou odrážet především situaci ve vývoji drážních vozidel a v rozsahu kooperace systémů při řešení dopravních zátěží.

Rozvojová varianta 0

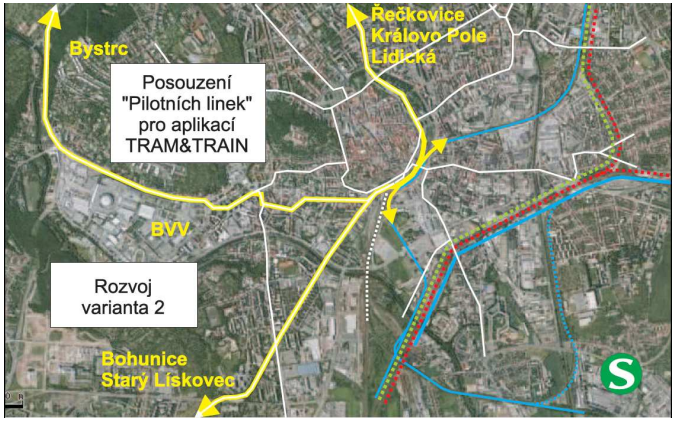
Kolejový systém pro regionální dopravu zůstává po realizaci základní etapy městské rychlodráhy stabilizovaný.
Kolejový systém pouliční dráhy se nadále vyvíjí jako izolovaný. Jsou realizována pouze opatření v rámci programu ***Pilotních linek*** *na trasách stávajících linek 1 a 8.*

Rozvojová varianta 1



Varianta umožňuje volbu rozvoje severojižního diametru podpovrchovým úsekem pod centrální částí města – ve variantě i pro vozidla TRAM&TRAIN (nejsou však podmínkou za předpokladu zapojení diametru do železniční tratě v ose Královo Pole).
Kolejový systém pouliční dráhy se nadále vyvíjí jako izolovaný s možným rozvojem ***Pilotních linek****.*

Rozvojová varianta 2



Podmíněna především vozidly technologie TRAM&TRAIN a schopností vybraných částí pouliční kolejové sítě (v návaznosti na Pilotní linky) přizpůsobit se provozu těchto vozidel (radiály Bystrc včetně zkvalitnění úseku Hybešova-Mendlovo náměstí, Lidická-Štefánikova, Bohunice-Starý Lískovec).

Rozvojová varianta 3

Podmíněna vozidly technologie TRAM&TRAIN ve vazbě na schopnosti vybraných částí pouliční kolejové sítě (v návaznosti na Pilotní linky) přizpůsobit se provozu těchto vozidel (radiály Bystrc včetně zkvalitnění úseku Hybešova-Mendlovo náměstí, Lidická-Štefánikova, Bohunice-Starý Lískovec)..
Varianta umožňuje volbu rozvoje severojižního diametru podpovrchovým úsekem pod centrální částí města – ve variantě i pro vozidla TRAM&TRAIN (nejsou však podmínkou za předpokladu zapojení diametru do tratě v ose Královo Pole)

Bez povšimnutí by neměly zůstávat takové etapy rozvoje, které budou v relaci s dopravním efektem a účinkem ve vztahu k investičním i provozním nákladům a ve vztahu reálnosti realizace. Z tohoto úhlu pohledu se jeví mj. zajímavá úvaha o etapě podpovrchového řešení mezi zastávkami Brno-střed a Moravské náměstí s dosažením vlečkového systému v oblasti Ponavy s funkčním zapojením do žst. Brno-Královo Pole.

Uvedený výčet rozvojových variant není dogmatem. Je neúplným výčtem možných variant rozvoje, které by měly být podrobeny věcné a systémové analýze včetně vyhodnocení návazností na doposud sledované projekty.

Ing. Josef Veselý, předseda komise dopravy RMB
Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 1 601 67 BRNO
vesely.josef@brno.cz
únor-březen 2008