

**Analýza návrhů úprav dopravního
řešení a zavedení přímých spojů
z Hustopečska do Brna**

souhrnný materiál

Březen 2010



Materiál navazuje na jednání dne 4. 12. 2009 ve Velkých Němčicích, na kterém vyplynul požadavek obcí na návrh zavedení přímých spojů do Brna na úkor zrušení některých spojů a zachování stávajícího objemu výkonů.

Parametry současného spojení:

- **Vyšší četnost spojů.** Např. spojení Brno – Křepice odpoledne
Dříve: 11:45, 13:40P, 14:45P, 15:00, 15:45P, 16:30P 17:15, 18:20, 20:00, 22:30
IDS: 11:43P, 12:43P, 13:43P, 14:43P, 15:12P, 15:43P, 16:43P, 17:43P, 18:43P, 20:12P, 21:45P, 22:30P
(P – spojení s přestupem) Dříve tedy 10 spojů z toho 6 přímých, nyní 12 spojů s přestupem. V trase linky 521 se zvýšil např. počet spojů z 17 na 25.
- **Nižší cena pro cestující** Před IDS zaplatil cestující z Křepic do Brna při ceně jedné jízdenky na autobus 32 Kč a předplatní jízdence v Brně 530 Kč měsíčně cca 1810 Kč. Nyní zaplatí 1470 Kč. Toto zlevnění jízdného je za současných financí možné pouze za cenu využití páteřní železnice.
- **Lepší oběhy pro dopravce, snížení plateb za vjezd na Zvonařku.** Před IDS se zprůměrované výkony v u všech dopravců v oblasti pohybovaly kolem 50 tis. vzkm/rok na autobus, nyní se pohybují kolem 66 tis. vzkm, což mimo jiné umožnilo výraznou obnovu vozidlového parku.
- **Zkrácení cestovní doby do centra města Brna.** Využitím přestupu na vlak dochází ke zkrácení cestovní doby do centra města Brna. Dříve trvala cesta z Křepic do Brna na Zvonařku 52 minut. Nyní vychází cestovní doba na 50 minut. Připočteme-li docházkovou vzdálenost Zvonařka – Hlavní nádraží vychází cestovní doba o cca 10 minut kratší. V současné době od 7.3.2010 je dočasně jízdní doba o 5 minut delší z důvodů stavebních prací a kyvadlového provozu řízeného světelnou signalizací mezi Židlochovicemi a Nosislaví. U přímého autobusového spojení do Brna by byla nyní cestovní doba ještě výrazně delší, protože k dalšímu prodloužení jízdní doby dochází z důvodů stavebních prací na silnici I/52.
- **Zvýšení počtu přestupů.** Výše uvedené parametry z hlediska četnosti spojů, nižší ceny, lepších oběhů autobusů pro dopravce a zkrácení cestovních dob jsou za cenu přestupů na železnici. Bez využití páteřního systému železnice by nebylo možné za současné ekonomické situace ve veřejné dopravě těchto parametrů dosáhnout.

Analýza návrhů úprav dopravního řešení:

1. Přímé spoje ve špičkách pracovních dnů a stejný počet vypravených autobusů

Byly zpracovány jízdní řády linek 521, 522 a 612, kde je na každé lince navrženo vždy po 4 spojích ráno do Brna s příjezdy mezi 6 až 8 hodinou ranní a odjezdy z Brna v odpolední špičce mezi 14 až 16 hodinou odpolední z Brna a s tím spoje oběhově související.

Tato úprava dopravního řešení při stejném počtu vypravených autobusů jako v současné době znamená nemožnost zajistit některé spoje ve špičkách pracovních dnů v době, kdy autobusy nově zajišťují spoje do Brna a proto nemohou již zajistit některé spoje v oblasti.

Z nejdůležitějších se jedná zejména o tyto problémy:

- prodleva mezi spoji linky 521 do Hustopečí od 6:10 do 7:35 hod.,
- nedostatečná kapacita školních spojů do Hustopečí,
- chybějící spoje pro školáky do Židlochovic – prodleva od 6:57 do 8:12,
- chybějící spoje pro školáky do Klobouk u Brna,
- chybějící spoje pro školáky do Šitbořic,
- prodleva mezi spoji z Hustopečí pro školáky od 13:19 do 14:44,
- nedostatečná kapacita spojů po 14 hodině z Hustopečí,
- chybějící spoje pro školáky od Židlochovic ve směru na Šitbořice - prodleva 12:17 až 15:32

Nyní zajišťuje spojení v oblasti v době školní špičky 12 autobusů (10 autobusů BORSu a 2 autobusy VYDOSu). Před IDS zajišťovalo dopravu v oblasti v době školní přepravní špičky 15 autobusů (8 autobusů BORSu, 6 autobusů Tourbusu a 1 autobus ADOSY)

V této variantě nelze zajistit při současném počtu autobusů přímé spoje do Brna a zároveň spojení pro školáky do Hustopečí, Židlochovic, Klobouk u Brna, Velkých Němčic, Šitbořic, Diváků, Nikolčic a dalších škol. Tato varianta by znamenala revoluci v dojížděcích do škol a znamenala zajištění dopravy pouze do vybraných škol z určitého směru, nikoliv takovou roztržitost ve školní dojížděci jako je to v současné době.

Výkony jsou v této variantě nižší než v současné době, protože km délky rušených spojů, na které není volný autobus jsou větší než km délky spojů prodloužených do Brna.

IDS JMK je založen na standardech dopravní obslužnosti schválených ZJMK. Podkladem pro schválení byla studie Útvaru dopravního inženýrství Brněnských komunikací v roce 2002. Z hlediska ekonomického z této studie vyplynulo, že naplnění standardů bez dopravní optimalizace bude stát Jihomoravský kraj 150 - 200 mil. Kč/rok. Pokud bude provedena dopravní optimalizace bude ekonomická náročnost 40 – 50 mil. Kč.

Bylo schváleno postupné naplňování standardů v souvislosti se zaváděním IDS a dopravní optimalizací.

Požadavky na přímá spojení mohou zvyšovat ekonomickou náročnost nebo snížení standardu dopravní obslužnosti pro JMK.

2. Přímé spoje ve špičkách, zvýšení počtu autobusů na stejný počet jako před IDS, cca stejný rozsah výkonů

Byly zpracovány jízdní řády linek 521, 522 a 612, kde je na každé lince navrženo vždy po 4 spojích ráno do Brna s příjezdy mezi 6 až 8 hodinou ranní a odjezdy z Brna v odpolední špičce mezi 14 až 16 hodinou odpolední z Brna a s tím spoje oběhově související.

V této variantě při navýšení počtu autobusů jsou zajištěny stávající školní vazby byť někde s delší čekací dobou. Dochází zde však ke zhoršení nabídky spojení oproti současnému stavu, jedná se o návrat ke stavu před IDS. Jedná se zejména o:

- spojení do Hustopečí v ranní a odpolední špičce v cca 60-ti minutovém intervalu místo stávajícího 30-ti minutového (příjezdy 6:10, 7:00, 7:35, a odpoledne z Hustopečí v 12:49, 13:44, 14:44, 15:44, 16:19 a 18:19), což je víceméně návrat ke stavu před IDS, z kapacitních důvodů musí být před některé spoje vkládány posily do nejbližší obce z autobusů jiných linek. To ale vyvolá změnu oběhů a zhoršení návazností u dalších linek v oblasti.
- z důvodů zachování stejného rozsahu výkonů jako v současné době zrušeno po 1 páru v podvečerní době na linkách 521, 522 a 612 a prodloužení z 60-ti minutového intervalu na 120 minut – většinou je navrženo ke zrušení spojení kolem 19 hodiny z Brna. Možno variantě zrušit spojení kolem 18 hodiny z Brna nebo případně kolem 20 hodiny z Brna, což by ale znamenalo, že z Brna by bylo spojení kolem 19 hodiny a dále až kolem 22 hodiny.
- na lince 521 v dopoledních hodinách zrušen 1 pár spojů Dochází tak k prodloužení na 120-ti minutový interval místo stávajícího 60 –ti minutového.

I při stejném rozsahu výkonů je tato varianta však výrazně ekonomicky dražší. Jedná se o nárůst cca 3 - 6 mil. Kč ročně, podle podmínek dohodnutých s dopravci a městem Brnem.

Současná ekonomická situace ve veřejné dopravě:

Oproti rozpočtu, který byl schválen pro rok 2009 došlo pro rok 2010 ke snížení dotace na dopravní obslužnost zajišťovanou autobusovou dopravou o **64,7 mil. Kč**, tj. o 12 %.

Z těchto důvodů došlo k několika vlnám omezování jízdních řádů linek IDS JMK. Nejvýraznější byly:

- od 13.12.2009
- od 1.2.2010
- od 7.3.2010

K dnešnímu dni došlo k úspoře přes 1 mil. vzkm za rok, což je přes 4 tis. km za jeden pracovní den.

Redukce spojů vzhledem k vývoji a nárůstu počtu cestujících oproti stavu před IDS v oblasti nebyla směřována do linek 521, 522 a 612.

Pokud by však nedošlo k integraci a nedošlo k optimalizaci dopravního řešení a nebyl zaznamenán nárůst počtu cestujících, muselo by dojít k redukci počtu spojů.

Návrhy úprav dopravního řešení:

V občasné době jsou ekonomicky reálné vzhledem k vývoji rozpočtu JMK tyto úpravy dopravního řešení:

1. Linka 612

Změna spočívá v zavedení ve směru od Boleradic na lince 612 v ranní špičce 1 páru přímých spojů, který by ze Sokolnic pokračoval po lince 73 do Brna – Tuřan na zastávku Hanácká. Vedení tohoto je směřováno do doby, kdy nenavazují v Sokolnicích jiné spoje linky 73 a kdy je přestupní doba na linku 40 10 minut. U spoje s příjezdem v 5:31 do Sokolnic lze tuto změnu realizovat bez přidání autobusu.

Toto řešení umožní lepší vazbu pro cestující do oblasti Tuřan a Černovic na okraji Brna, pro které není výhodný přestup na vlak v Sokolnicích pro rychlé spojení do centra Brna.

2. Linka 541

Po vybudování okružní křižovatky v Hustopečích je možné upravit dopravní řešení a změnit trasu linku 541, která by byla nově vedena závlekm přes zastávku Hustopeče, ÚNZ a spoje od Klobouk u Brna by byly připojovány v Šakvicích, žel. st. na vlaky linky R5. Spojení Hustopeče – Šakvice (obec) by bylo zajišťováno samostatnými spoji. Toto řešení umožní:

- rychlé spojení na Brno z Hustopečí s přestupem na vlaky linky R5 nejen ze zastávky Hustopeče, aut. st. ale i ze zastávek Hustopeče, ÚNZ a Hustopeče, Nádražní.

Ze zastávky Hustopeče, ÚNZ tak cestující získají spojení do Brna, hl. nádraží za 41 minut namísto stávajících 57 minut s přestupem v Hrušovanech nebo bez nutnosti docházet na zast. Hustopeče, aut. st. vzdálené 800 metrů.

- přímé spojení k poliklinice pro obce Horní Bojanovice, Boleradice, Morkůvky a Klobouky u Brna
- pro obce jmenované v předcházejícím bodu se rovněž zlepší přestupní vazby na linku R5 jak na Brno tak na Břeclav

3. Linka 542

Na základě požadavků na zajištění přímé vazby k zastávce Hustopeče ÚNZ i ze směru linky 542 od Velkých Pavlovic a Staroviček je připravováno prodloužení spoje číslo 11, který odjíždí z Velkých Pavlovic v 06,55 hodin a přijíždí do Hustopečí v 07,10 hodin prodloužení k zastávce ÚNZ. U druhého alternativního spoje č. 9 prodloužení není možné z oběhového důvodu, protože autobus se následně po příjezdu 6:40 vrací v čase 6:42 zpět do Velkých Pavlovic. V tomto případě je zajištěn přestup na autobus linky 164 s odjezdem 6:41, případně linky 521 s odjezdem 6:49.

4. Linka 522

Změna v úpravě prvního ranního spoje linky 522, který by z Židlochovic pokračoval bez přestupu po lince 505 do Brna na Zvonařku. Touto úpravou by byl zaveden první ranní přímý spoj do Brna stejně tak, jak je již veden poslední přímý večerní spoj z Brna.

Vzhledem k tomu, že časová poloha tohoto spoje je volena tak, aby cestující stíhali rozjezd autobusů městské dopravy v 5:00 u hlavního nádraží (nyní příjezd vlakem na hlavní nádraží v 4:51) tato úprava by znamenala nutnost uspořádání autobusů linky 522 z Šitbořic z 3:36 na min. 3:31 tak, aby byl dostatečný čas v Brně na pěší docházku ze Zvonařky na hlavní nádraží.

Na rozdíl od úprav u linek 612 a 541, je u této změny na lince 522 na zvážení, jestli více cestujícím lépe nevyhovuje současný stav, neboť úpravou dopravního řešení by sice měli

přímý spoj do Brna, ale prodloužila by se jim cestovní doba a museli by jít pěšky ze Zvonařky na hlavní nádraží.

5. Výlukový jízdní řád linek 521 a 522

V souvislosti s částečnou uzavírkou ulice Žerotínovo nábřeží v Židlochovicích je v době od 7.3.2010 do cca poloviny července 2010 zaveden u linek 521 a 522 výlukový jízdní řád. Uzavírka je částečná, kdy z důvodů opravy komunikace je provoz sveden do jednoho jízdního pruhu a řízen světelnou signalizací. Vzhledem k tomu, že uvedené linky mají na své trase zajištěnu řadu návazností (zejména v Židlochovicích na autobus linky 505 směr Brno a v Hrušovanech u Brna na vlak linky S3 směr Brno), došlo v úseku dotčeném uzavírkou k prodloužení jízdní doby, aby nedocházelo k následnému zpoždování nebo dokonce ujíždění přípojů. Tímto prodloužením jízdní doby, které na jednom páru spojů činí 10 minut navíc, však s sebou přináší rozsáhlejší změnu v obězích vozidel, kdy již není možné zachovat všechny časové polohy platné do změny jízdního řádu od 7.3.2010. Nakonec tedy byla zvolena varianta, kdy došlo k časovému posunu převážně dopoledních spojů linky 522, tedy těch méně vytižených spojů, než například v odpolední dopravní špičce. V této souvislosti ovšem došlo k připomínce týkající se zajištění školní vazby z Nikolčic do Křepic. Konkrétně to tedy znamená, že odjezdy ze zastávky Nikolčice, škola směr Křepice jsou nyní v časech 13:11 a 14:11, místo původních časů 12:49 a 13:49 (srovnání s JŘ linky 522 platném od 13.12.2009). Rozdíl je tedy v tom, že uvedené spoje vyjíždí z Nikolčic do Křepic o 22 minut později, což však s ohledem na výše uvedené skutečnosti znamená, že školní vazba je zajištěna, byť s delší čekací dobou. Pokud bychom však uvedené spoje linky 522 uspíšili o 30 minut tak, aby školní vazba Nikolčice-Křepice byla zajištěna zhruba podle původních jízdních řádů, došlo by následně k situaci, kdy by na trase linky 522 nebyla zajištěna jiná školní vazba v požadovaném čase. Konkrétně se jedná o spojení z Hustopečí směr Kurdějov, Diváky, kdy by uspíšením spojů linky 522 byly časy odjezdů z Hustopečí následující: 12:12, 13:12, 14:12. Chyběl by tedy spoj linky 522 s odjezdem ve 13:42 z Hustopečí, který podle výsledků dopravního průzkumu je obsazen cca 25-ti cestujícími. Jak je již uvedeno výše, změna jízdního řádu je pouze přechodná a vyvolaná částečnou uzavírkou v Židlochovicích. Po ukončení této uzavírky (cca polovina července tohoto roku) dojde u výše uvedených spojů k jejich návratu do původních časů. Domníváme se však, že pokud bychom změnu jízdních řádů linek 521 a 522 v souvislosti s částečnou uzavírkou v Židlochovicích neprovedli, docházelo by ze strany obcí a občanů k připomínkám, z jakého důvodu není dodržován jízdní řád a mohlo by to v některých případech mít za následek i ujíždění přípojů.

6. Dílčí zrychlení vybraných spojů linky 612

V souvislosti s úpravou jízdních řádů od 1. 2. 2010 došlo k přesměrování vybraných spojů na trasu Těšany - Nesvačila – Sokolnice místo delší trasy Těšany – Moutnice – Telnice – Sokolnice, které umožnilo zkrácení o 2 až 5 minut.

7. Úpravy jízdních řádů linky 109 a 551

Z důvodů ekonomických úspor od 1. 2. došlo k omezení počtu spojů na lince 109 v úseku Klobouky - Brno. Vzhledem k oběhům autobusů a nutnosti úspor ve snížení počtu autobusů došlo také ke zrušení 1 páru spojů Kobyly – Klobouky – Brno. V souvislosti s vytižením spoje linky 109 s odjezdem v 5:59 z Klobouk do Brna je připravováno posílení tohoto spoje v pondělky, kdy je počet cestujících nejvyšší. Na základě výsledků dopravních průzkumů dojde buď k rovnoměrnějšímu rozvržení spojů, které by mělo eliminovat přeplnění uvedeného spoje nebo bude uvedený spoj posílen zařazením dalšího autobusu navíc.