

Váš dopis značky / ze dne
BVIN 04320/2020/KAT/Drg. / 4.9.2020

naše značka
CJ 14793/2020

vyřizuje / linka

Brno
30.9.2020

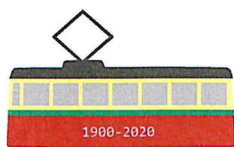
Vážený pane starosto,

dovolte, abych navázal na komunikaci ve věci změn organizace dopravy a reagoval na Vaše další doplňující informace k danému tématu.

Potvrzuji, že za uplynulé období jsme i my obdrželi několik připomínek k provozu městské hromadné dopravy (MHD) na Vinohradech. Někteří z pisatelů sami zmiňují, že je k této aktivitě osobně vyzýváte, aby byla odezva veřejnosti ještě silnější. Věřte, že aktuální situace nemění nic na faktu, že zajištění dopravy ve Vaší městské části věnujeme dlouhodobě zvýšenou pozornost. To mj. vyústilo v úpravu trasy linky 78 po skončení výlukového opatření souvisejícího s uzavírkou Zábrdovického mostu v závěru minulého roku. V tomto kontextu jsme neustále kritizováni ze sousední Líšně, že Vaší městské části věnujeme až podezřele nadstandardní péči.

Jen jako poznámku prosím přijměte drobné historické upřesnění k autobusové lince 78. Do konce roku 2012 obsluhovala jen velmi malou část sídliště pouze po jeho severovýchodním okraji prostřednictvím zastávek Vlčnovská, Prušánecká a Mikulovská. Na konci loňského roku se Vám vrátila ve zcela jiných parametrech, kdy projíždí většinu sídliště přes zastávky Čejkovická, Bořetická, Mutěnická, Pálavské náměstí, Bzenecká a Mikulovská. Dříve tedy linka 78 obsluhovala pouze tři zastávky, dnes je jich šest. Kvalitativní rozdíl je skutečně zásadní.

Ve Vašem dopise zmiňujete, že organizaci dopravy na Vinohradech nepovažujete za nijak „oslnivou“, spíše naopak. Asi se shodneme, že v každé diskuzi je určitý prostor pro subjektivní názory a hodnocení. Za naši stranu to plně respektuji. Současně zde však je místo i pro objektivní hodnocení, které vychází z reálného chování uživatelů MHD. Právě to jsme zohlednili v rámci aktuální úpravy organizace dopravy. Jako jedna z mála městských částí máte dlouhodobě výrazně diferencovaný charakter ranní a odpolední přepravní špičky. Ranní odjezd je rozdělen rovnoměrně na dvě přibližně identické skupiny cestujících využívajících buď přímou jízdu bez závleku směr Černá Pole a širší centrum města v oblasti Konečného náměstí anebo preferujících trasu přes Starou osadu s přestupem na tramvaje do centra. Odpoledne zcela jednoznačně vede, v některých předcházejících průzkumech až 80 %, cesta přes Starou osadu, přičemž jen výrazně menší část využívá přímé spoje od kasáren do Vinohrad. Právě z tohoto důvodu jsme v ranní špičce okopírovali tento model a přibližně polovina spojů jede závlekem přes Starou osadu a srovnatelná část jede přímo bez závleku. Naopak v odpolední špičce jsme pro atraktivní nabídku počtu spojů ze Staré osady do Vinohrad nastavili jízdu všech spojů závlekem. Skutečně jsme zde nevymýšleli žádnou inovaci, ale pouze se přizpůsobili reálnému chování cestujících – Vašich obyvatel.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlídky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz

Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463

Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013





Pokud se na diskutovanou problematiku podíváme pouze optikou přepravní relace z Pálavského náměstí na Starou osadu a zpět, tak ani zde není možno přijmout jednoznačné tvrzení, že se situace dramaticky zhoršila en bloc. V ranní špičce měl jízdní řád linky 27 v jedné hodině průměrně 8-9 spojů s průměrnou hodinovou nabídkou kapacity 595 osob. Stávající nabídka spojů z Vinohrad na Starou osadu je 7-8 spojů s průměrnou hodinovou nabídkou kapacity 900 osob. Odpoledne dříve odjíždělo ze Staré osady vždy 8 spojů za hodinu s nabídkou kapacity 560 míst. Aktuální jízdní řád pak nabízí dokonce 10 spojů za hodinu s nabídkou až 1200 míst !! Pozitivní rozdíl nabízené kapacity v obou hodnocených obdobích je dán nasazením kloubových vozidel oproti standardním trolejbusům dříve vypravovaným na linku 27.

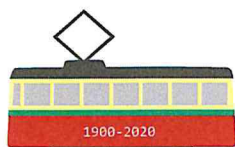
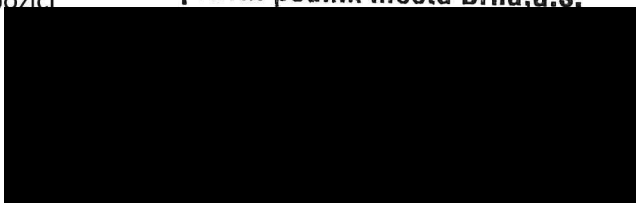
V uplynulém období měsíce září jsme nezhálehali a provedli dopravní průzkum reálné situace v profilu ulice Rokytovy. Ranní špička jednoznačně potvrdila dřívější údaje o rozdělení odjezdu na dvě srovnatelné skupiny s mírně větší preferencí přímých trolejbusů. Průměrná obsazenost těchto spojů cca 50 osobami, oproti trolejbusům na Starou osadu s průměrně 40 cestujícími. Dovoluji si připomenout, že kloubový trolejbus má kapacitu 120 osob, tj. přímé spoje měly maximálně jednotlivě stojící cestující a spoje na Starou osadu mohly mít ještě nějaké jednotlivé volné místo k sezení. Z pohledu pravidelnosti provozu byla většina ranních spojů do centra v čase dle jízdního řádu, maximálně se zpožděním do 3 minut. V ranní špičce tedy reálně nenastává žádný z Vámi uvedených negativních efektů. Odpoledne je pak průměrné obsazení kloubových trolejbusů 45 osobami. Logicky předpokládaná větší nepravidelnost reálného plnění jízdního řádu pak způsobuje odchylky v obsazenosti vozidel od 20 do 70 cestujících. Nicméně podobné občasné nepravidelnosti jsme pozorovali i na lince 27, protože tato nepravidelnost v obsazení není způsobena jen případným zpožděním trolejbusů z městského okruhu, ale také občasnými nárazovými příjezdy tramvají do uzlu Stará osada. Z hlediska reálného intervalu mezi spoji v drtivé většině nepřesáhl 9 minut a pouze ve třech ojedinělých případech za celou odpolední špičku dosáhl hodnoty 12, resp. 13 minut. Pak ale vždy následovaly další 2-3 vozy linek 25 a 26 ve velmi komfortním intervalu 4-5 minut s poměrně velkým výběrem míst k sezení. Negativní dopad lze pak tedy připustit pouze u relativně malé skupiny cestujících za celou odpolední špičku.

Přijměte rovněž moje poděkování za Váš konstruktivní návrh v závěru Vašeho dopisu. Budeme se jím v dalším období ještě podrobně zabývat a budeme provádět další dopravní průzkumy. Nicméně v prvotním hodnocení bychom si asi pravděpodobně nemohli dovolit až tak výrazné snížení špičkové kapacity páteřní trolejbusové trasy v oblasti od Mendlova náměstí přes Úvoz, Konečného náměstí, okolí Lužánek až do Černých Polí. Dalším významným faktorem, který nám ve velmi blízkém období vstoupí do diskutované oblasti, je výstavba souboru VMO Tomkovo náměstí – Rokytova, kdy dojde k dlouhodobému přerušení provozu trolejbusů mezi Husovicemi a Židenicemi. Musíme se tedy společně připravit především na toto období, které zásadně zasáhne do přepravních proudů jednotlivých módů dopravy.

V závěru prosím dovoluji připomenutí dřívějšího sdělení, že změny v provozu MHD byly realizovány na drtivé většině brněnských linek MHD, a především byly vyvolány aktuálním neutěšeným obdobím s nemocí Covid-19, zejména pak jeho negativními ekonomickými dopady. Rozhodně tak nebylo naším zájmem Vaši městskou část jakkoliv poškodit, ale naopak v ekonomických mantinelech najít nějaké funkční řešení.

Děkuji za pochopení a v případě potřeby jsem k dispozici

Dopravní podnik města Brna a.s.



120 let zahájení provozu
elektrické tramvaje v Brně



90 let zahájení provozu
autobusové dopravy v Brně

Dopravní podnik města Brna, a. s.

Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno, Doručovací číslo: 656 46, telefon: 543 171 111, www.dpmb.cz, dpmb@dpmb.cz

Společnost je zapsaná v OR vedeném KS v Brně, oddíl B, vložka 2463

Společnost je držitelem certifikátů ČSN EN ISO 9001:2016 a ISO/IEC 27001:2013

