Městská hromadná doprava v Brně dnes a zítra

Městská hromadná doprava v Brně má dlouhou historii, která se začala psát již 17. srpna 1869. Tehdy do ulic města a také poprvé na území našeho státu vyjela kolejová vozidla tažená koňským spřežením. Brno se od té doby podstatně zvětšilo, mnohonásobně vzrostl počet jeho obyvatel a stalo se důležitým centrem hospodářského, politického a kulturního života.

Dnešní systém městské hromadné dopravy (MHD) v Brně je a nadále musí zůstat preferovaným systémem, protože pouze jeho kvalitní fungování může zaručit udržitelný rozvoj města – tedy dostupnost všech městských funkcí bez zbytečného zatěžování města individuální automobilovou dopravou.

„Udržitelný rozvoj města" je sice výraz v dnešní době často používaný, ale jeho princip je již dlouhou dobu hlavní zásadou územního plánování.

Dodržování zásad udržitelného rozvoje znamená „naplnění potřeb současné generace, aniž by byly ohroženy možnosti naplnit potřeby generací příštích".

Z dopravního hlediska to znamená zejména neomezovat přirozenou mobilitu obyvatel (cesty do zaměstnání, za službami i za rekreací), ale zároveň nabídnout takový druh dopravy, která umožní uspokojit potřeby obyvatel, ale bude šetrnější k životnímu prostředí. V systému dopravy ve městě je takovou alternativou veřejná hromadná doprava.

Obecně můžeme rozdělit systém veřejné hromadné dopravy na drážní dopravu, což neznamená pouze železniční, ale i tramvajovou a trolejbusovou trakci, a nekolejovou – tedy autobusovou dopravu.

Integrovaný dopravní systém

V Brně je do dneška nosným systémem MHD tramvajová doprava, která tvoří jeho osu. Díky segregovaným úsekům tramvajových tratí a preferenci vozů MHD na křižovatkách je možné relativně rychle a komfortně propojit centrum města s velkými bytovými komplexy v okrajových částech (např. Bystrc nebo Líšeň). Proč je obsluha centra města založena právě na tramvajích a trolejbusech? Protože je jejich provoz ekologický – nedochází k přímé produkci exhalací.

Trolejbusová doprava slouží také k dopravní obsluze území, má i funkci spojovací například mezi tramvajovou a autobusovou dopravou.

Autobusy hrají výraznější roli v Integrovaném dopravním systému Jihomoravského kraje, který se na území kraje zavádí v etapách postupně od roku 2004. Integrované systémy jsou dalšími z tzv. udržitelných druhů dopravy.

S integrovaným dopravním systémem úzce souvisí i přestupní terminály, které propojují veřejnou hromadnou dopravu (tzv. modré autobusy, železnice) a systém MHD v Brně. Přestupní terminály poskytují cestujícím, kteří do Brna přijíždějí z okolních obcí autobusovou nebo železniční dopravou, možnost bezproblémových přestupů.

V rámci přestavby železničního uzlu by měly být vybudovány přestupní terminály mezi železničními tratěmi a MHD při ulici Vídeňské, Olomoucké a Bubenčkově. Dále se připravuje výstavba přestupního terminálu ve Starém Lískovci. Železniční zastávka na Lesné je dnes již v provozu.

Důležitá je i rekonstrukce nynějších přestupních uzlů na území města, jako jsou ty na Mendlově náměstí, v Joštově ulici nebo před hlavním nádražím. Tyto prostory by měly umožnit nejen samotný rychlý přestup, ale nabídnout i služby a příjemné prostředí pro cestující, kteří čekají na další spoj.

Italská analýza brněnské dopravy

Všechny rozvojové projekty na území Brna počítají s rozšířením systému veřejné hromadné dopravy. Základním dokumentem, kterým se řídí rozvoj města, je Územní plán města Brna. Ten v souvislosti s navrhovanou urbanizací a rozvojem území navrhuje i postupné rozšiřování tras MHD tak, aby byla zajištěna kvalitní obsluha.

Loni byla na základě dohody mezi italským ministerstvem výrobních činností a Ministerstvem dopravy ČR zpracována dokumentace s názvem Generální projekt pro městskou hromadnou dopravu města Brna, která z grantu italské vlády posuzovala současný stav a výhledové záměry našeho systému MHD. Italští odborníci v analýze posoudili efektivitu navrhovaných řešení v rámci MHD a životaschopnost celého systému městské hromadné dopravy. V práci byly obsaženy i některé nové náměty na řešení problémů v dopravě, které budeme dále rozvíjet a zapracovávat do nového územního plánu.

Základem systému MHD i nadále zůstává tramvajová doprava. V Územním plánu města Brna je již zakotveno prodlužování některých současných tramvajových tratí, mezi nimi:

- Bystrc – Kamechy
- Merhautova – Lesná
- Purkyňova – Medlánky
- Starý Lískovec – Bosonohy
- Komárov – Dolní Heršpice, Přízřenice
- propojení tramvajovým tunelem pod Špilberkem mezi Mendlovým náměstím a přestupním uzlem Česká

Tramvajový systém by měl být do budoucna posílen tzv. severojižním kolejovým diametrem, ale jeho problematika je natolik obsáhlá, že by si zasloužila samostatné povídání.

Inovace a nové trasy v trolejbusové dopravě:

- Heršpická – Vojtova – Vinohrady – Kejbaly – kampus Masarykovy univerzity
- propojení linek z Červeného kopce s linkami do Králova Pole
- propojení linek ze Slatiny přes Starou osadu směrem na Líšeň a Vinohrady
- nahrazení některých autobusových linek trolejbusovými

Tyto navrhované změny jsou v podstatě pokračováním postupného vylučování autobusové dopravy z centra města, se kterým se v Brně započalo již v devadesátých letech minulého století. Právě tehdy Brno začalo progresivně řešit problematiku přeplnění centra autobusy nahrazením elektrickou trakcí.

V evropském kontextu je počet cestujících městskou hromadnou dopravou něco, čím se i při dnešní klesající tendenci stále ještě můžeme pochlubit. MHD v Brně používá cca 55 procent cestujících, zatímco v Evropě 20–30 procent cestujících z celkového objemu osobní dopravy ve městě.

Záměrem města Brna je stále zkvalitňovat a rozšiřovat celý systém městské hromadné dopravy tak, aby byl dostupný většině Brňanů a jeho využití pro ně bylo jednoznačně výhodné. A aby počet těch, kteří při cestě po městě dají před osobním automobilem přednost veřejným dopravním prostředkům, nadále neklesal, ale naopak se zvyšoval.

Ing. ZDEŇKA ŠAMÁNKOVÁ,
Mgr. IVA MACHALOVÁ,
Odbor územního plánování a rozvoje MMB

Patří tramvaj do centra?

Úkolem hromadné dopravy je zabezpečit přepravu pro všechny občany včetně invalidů, důchodců a ostatních obtížně se pohybujících spoluobčanů, a to do všech částí města – tedy i do centra, kde je vyloučena individuální doprava z důvodu pěší zóny. Dopravní podnik se své úlohy ale může úspěšně zhostit jen v případě, kdy mu nebudou kladeny překážky ke zkvalitnění služeb. V brněnském případě se ani nejedná o to, zda má pěší zónou projíždět tramvaj a zda to někomu vadí nebo nevadí, ale především o to, jak centrum zpřístupnit všem občanům – zejména v situaci, kdy na rozdíl od velkoměst nemáme v Brně metro.

(Lidové noviny, 9. ledna 2007)

Nesouhlasíme s tím, aby se po osmi letech do středu Brna pravidelně vrátily tramvaje. Patří tam cukrárničky a kavárničky, ne strach touto ulicí vůbec projít. Doufám, že nebude nikdo chtít, aby se tramvaje vrátily do Zámečnické a Koblížné ulice, tam také přeci jezdily. Ale to Brno jinak vypadalo, teď, kdy ulicí proudí davy lidí v kterékoli denní době, je naprosto neuvážené se tímto návrhem na radnici vůbec zabývat. Můj manžel obtížně nastupuje do dopravních prostředků, ale velice rád si, svým tempem, vždy prošel Českou i náměstí Svobody – a určitě není mezi Brňany sám.

(Lidové noviny, 17. ledna 2007)

Úvodní citace čtenářských příspěvků z Lidových novin poměrně přesně vystihují názorové rozštěpení obyvatel města Brna na provozování tramvajové dopravy v trase Joštova – náměstí Svobody – Masarykova. Chceme-li být ještě přesnější, můžeme se opřít o průzkumy z roku 1997, které byly uskutečněny v souvislosti s vypsáním soutěže na řešení náměstí Svobody. Z nich vyplynulo rozdělení občanů dokonce na čtyři skupiny:

1. První skupina chtěla tramvajovou dopravu ponechat. Argumentovala především přístupností centra pro starší občany či tělesně postižené. Připouštěla však, že by nemuselo jít o provozování „normální" tramvaje, ale například o jednokolejku či historické tramvaje.
2. Druhá skupina chtěla tramvajovou dopravu vyloučit. Odůvodňovala svůj názor tím, že do centra města netrvá z jednotlivých okružních zastávek cesta déle než deset minut a jsou ji schopni ujít i starší občané.
3. Třetí skupina navrhovala ukončit tramvajovou dopravu na náměstí Svobody (odtud by se vracela na Českou) a tramvaj z Masarykovy třídy zcela vyloučit. Shodně s předešlou skupinou lidé namítali, že Masarykova třída je jedinou vhodnou pěší ulicí bulvárového typu. Rádi by ji viděli plnou zeleně, vybavenou lavičkami a přístřešky proti nepohodě, aby si tam mohli starší či unavení lidé odpočinout.
4. A konečně čtvrtá skupina navrhovala alternativní formy dopravy. Ve svých vizích uváděla „oddrátované" náměstí Svobody a Masarykovu třídu a potřebnou dopravu navrhovala vyřešit netradičně, např. pomocí elektromobilů.

Jak to v životě bývá, každá skupina měla kus pravdy, a proto bylo velmi obtížné tento oříšek rozlousknout pouze na podkladě různících se názorů. Stručně můžeme shrnout nejčastější argumenty „pro a proti" tramvajové dopravě v centru do následujících bodů.

Argumenty příznivců tramvajové dopravy:

- zajištění dopravní obsluhy centrální části města pro všechny skupiny obyvatel (podle současného průzkumu Dopravního podniku města Brna využívá zastávky Zelný trh a Náměstí Svobody pro výstup a nástup cca 5 300 cestujících za den)
- zajištění obousměrného spojení bez přestupu do uzlů Hlavní nádraží a Česká z dalších místních částí (Masarykova čtvrť, Husovice, Maloměřice a Obřany)
- tramvaj v pěší zóně je možno vnímat jako městotvorný prvek. O tom svědčí celá řada příkladů z evropských měst (Strasburk, Grenoble, Štýrský Hradec, Linec, ale i Bratislava, Liberec a Olomouc)
- při omezené rychlosti tramvajových souprav v pěší zóně nehrozí bezpečnostní a ekologická rizika
- pravidelný tramvajový provoz umožňuje stálé a okamžité využití trasy pro případné operativní odklony provozu z ulic Rooseveltovy a Husovy

Argumenty odpůrců tramvajového provozu:

- tramvaj omezuje návštěvníky centra v pohybu po pěší zóně – rozděluje Masarykovu ulici na „dopravní a pobytový koridor" (např. náměstím Svobody prošlo v roce 1997 denně až sto tisíc osob)
- centrum města je dostupné (byť s menším komfortem) ze zastávek MHD na „hradebním okruhu"
- tramvajová linka neslouží k dopravní obsluze historického centra, ale především pro rychlejší tranzit mezi uzly Hlavní nádraží a Česká
- tramvajový provoz brání rozvoji jiných aktivit (restaurační zahrádky, posezení, zeleň apod.)
- tramvajový provoz obtěžuje obyvatele hlukem a vibracemi

Za deset let od konání posledních výzkumů na toto téma se samozřejmě mohla situace změnit. Navíc občané měli možnost na vlastní kůži vyzkoušet, jak náměstí a Masarykova třída fungují s tramvají i bez ní. Proto bychom se chtěli obyvatel města Brna – především těch, kteří se v centru pohybují – znovu zeptat na jejich názor.

Připravili jsme anketní lístek, který je k dispozici nejen v tomto čísle Brněnského Metropolitanu, ale v elektronické podobě i na adrese www.brno.cz a v Urban centru v Mečové ulici.

Kromě toho v březnu budou lidé dotazováni přímo v ulicích města. Při této příležitosti bychom rádi oslovili i obchodníky, kteří v zóně podnikají, poněvadž i jejich názory mohou být velmi zajímavé.

Vyplněné anketní lístky můžete do 6. dubna 2007 poslat na adresu Kancelář strategie města MMB, Dominikánské náměstí 1, 601 67 Brno, nebo odevzdat na kterékoliv vrátnici MMB na Dominikánském nebo Malinovského náměstí, případně i do Urban centra. Těšíme se na vaše názory.

PhDr. RADOSLAVA CICVÁRKOVÁ,
socioložka Kanceláře strategie města MMB

Dopravní podnik v číslech

Vozový park musí být pro svou rozsáhlost a stáří (průměrný „věk" tramvají je téměř 25 let, trolejbusů 11,5 roku a autobusů 8,5 roku) každoročně obnovován – nakupujeme nová vozidla nebo ta stará alespoň rekonstruujeme, jednak abychom je obohatili o moderní prvky (elektrická výzbroj, sedadla, informační systém apod.), jednak abychom prodloužili jejich životnost.

Při prodloužení životnosti tramvaje na třicet let je potřeba nakupovat nejméně deset tramvají ročně, abychom nahradili vyřazená vozidla. Obdobně lze dojít k číslu deset trolejbusů (jejich životnost je patnáct let) a pětadvacet autobusů (s životností dvanáct let) ročně. Problémem však je nedostatek zdrojů pro tyto investice. Dnešní článková nízkopodlažní tramvaj totiž stojí téměř šedesát milionů korun, kloubový nízkopodlažní trolejbus třináct milionů a kloubový nízkopodlažní autobus osm milionů.

Nyní má Dopravní podnik města Brna uzavřeny rámcové smlouvy s firmou Škoda Transportation Plzeň na dodávky stovky nízkopodlažních tramvají do roku 2017, s firmou Škoda Electric Plzeň na dvacet jedna kloubových nízkopodlažních trolejbusů do roku 2009 a s firmou Iveco CZ Vysoké Mýto pětapadesát převážně nízkopodlažních autobusů také do roku 2009. V roce 2007 zakoupíme dvě tramvaje, tři trolejbusy a třináct autobusů.

Dopravu řídí satelit

Ve srovnání s ostatními městy České republiky můžeme ve vozovém parku pozorovat současný trend, kterým je podíl nízkopodlažních vozidel – 15 procent tramvají, 36 procent trolejbusů a 15 procent autobusů je nízkopodlažních.

Při obnově vozového parku se podíl nízkopodlažních vozidel snažíme co nejvíce zvýšit, proto budou při rekonstrukcích všechny tramvaje typu KT8 postupně vybaveny nízkopodlažním středním článkem. Vzroste také počet velkokapacitních tramvajových souprav s využitím nízkopodlažních vlečných vozů a rozšíří se rekonstrukce současných souprav na typ Vario LF a K3RN s nízkopodlažními částmi. Do všech nízkopodlažních trolejbusů budou zabudovány nájezdové plošiny pro vozíčkáře.

Vozový park Dopravního podniku města Brna momentálně tvoří 318 tramvají, 143 trolejbusů a 300 autobusů.

V roce 2005 byl na dopravním dispečinku dopravního podniku dokončen unikátní řídicí a informační systém, který nemá v České republice svým rozsahem obdoby. Prostřednictvím GPS *(satelitního navigačního systému – pozn. red.)* umožňuje řídicímu centru získávat v každém okamžiku dokonalý přehled o skutečné poloze vozidel a jejich vztah k odchylkám vůči jízdnímu řádu. Současně se podstatně zvýšila kvalita akustických i vizuálních informací pro cestující.

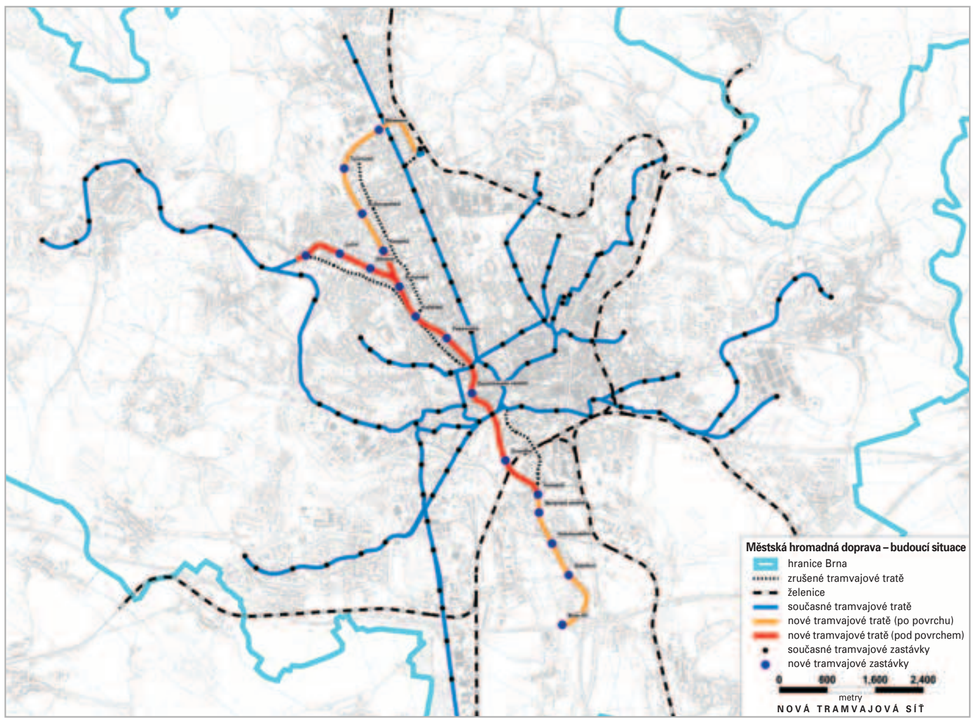
Systém rovněž zjednodušuje práci řidičům, neboť jim v každém okamžiku poskytuje přehled o odchylkách od jízdního řádu, umožňuje jim automatické stavění vlakové cesty na výhybkách apod. Dalším pozitivním přínosem je i hlasová informační komunikace se slepci prostřednictvím povelových ovladačů při nástupu a výstupu z vozidla.

Do budoucna je potřeba se více zaměřit na optimalizaci průjezdu přes světelně řízené křižovatky, segregaci trasy pro vozidla městské hromadné dopravy, úpravy zastávkových prostorů a další opatření, která povedou nejen ke zvýšení oběžné rychlosti vozidel. Právě zvyšování oběžné rychlosti je jednou z cest jak snížit provozní náklady hrazené z rozpočtu města.

Lze to dokumentovat na jednoduchém příkladě: dnes je na nejzatíženější tramvajové lince číslo 1 ve špičce v provozu 29 tramvajových souprav s oběžnou rychlostí 18,4 km/h. Pokud by se na lince podařilo zvýšit oběžnou rychlost na pouhých 20 km/h, postačilo by na linku při stejné přepravní kapacitě vypravit pouze 27 tramvajových souprav, což by zákonitě vedlo ke snížení nákladů na provoz nebo jejich efektivnějšímu využití.

Tramvajový provoz také výrazně ovlivňuje kvalita dopravní cesty. Dopravní podnik provozuje tramvaje na třinácti linkách, kolejová síť měří 171 kilometrů. V této síti je včetně vozoven 358 kolejových výhybek. Je zřejmé, že i tato síť vyžaduje údržbu a rekonstrukce. Zatím se ji daří rekonstruovat v období letních prázdnin, kdy přepravní nároky v celé síti MHD klesají. Letos o prázdninách chystáme rekonstrukci kolejového trojúhelníku Joštova – Česká, na niž by měla navazovat rekonstrukce tramvajové tratě v Rašínově ulici a o víkendových výlukách rekonstrukce kolejových objektů u Semilassa. V letošním roce bude provedena také rekonstrukce další části tramvajové tratě do Modřic a několik menších kolejových akcí. V příštích dvou letech počítáme s generální rekonstrukcí ulice Husovy.

Ing. RUDOLF JOHN,
technický ředitel DPMB
JAN SEITL,
vedoucí dopravního odboru DPMB



ANKETA – TRAMVAJ V CENTRU

1. Jak často navštěvujete centrum města nebo jím procházíte?
a) denně (i několikrát)
b) několikrát za týden
c) několikrát za měsíc
d) méně často

2. Z jakého důvodu chodíte do centra města? (můžete uvést i více možností)
a) bydlím zde
b) pracuji zde
c) navštěvuji příbuzné či známé, kteří zde bydlí
d) pouze procházím do jiné části města
e) za nákupy a službami
f) navštěvuji stravovací zařízení, kavárny, bary apod.
g) za kulturou a zábavou, do klubů apod.
h) na procházky, schůzky se známými
i) z jiného důvodu – uveďte prosím jakého: .....

3. Používáte někdy k dopravě přes centrum či do centra tramvajovou linku č. 4?
a) ano, pravidelně
b) ano, občas
c) ne, nikdy

4. Pokud ano, jezdíte s ní do centra města (na náměstí Svobody či na Masarykovu), nebo spíše centrem jen projíždíte a na těchto ulicích nenastupujete ani nevystupujete?
a) vystupuji (nastupuji) v centru pravidelně
b) vystupuji (nastupuji) v centru občas
c) centrem jen projíždím

5. Přál(a) byste si, aby i nadále jezdila přes náměstí Svobody a Masarykovu třídu tramvaj, ať již moderní, či historická souprava, nebo jste spíše pro vyloučení tramvajové dopravy z centra?
a) jsem pro tramvajovou dopravu v centru
b) jsem proti tramvajové dopravě v centru
c) je mi to jedno

6. Pokud preferujete tramvaj nebo je vám to jedno, dáváte přednost normální lince (dnešnímu stavu), nebo spíše historické tramvaji s omezeným okruhem (na Nové Sady) a s běžným jízdným?
a) normální linka
b) historická tramvaj
c) kombinace obou možností
d) nevím, nemám názor

Pro ty, kteří tramvaj chtějí:

7. Proč si myslíte, že by měla jezdit tramvaj v centru města?
a) umožňuje dostupnost centra i pro méně pohyblivé skupiny občanů
b) je městotvorným prvkem, centrum oživuje
c) je to součást historické tradice
d) jiná odpověď: .....

Pro ty, kteří tramvaj nechtějí:

8. Proč si myslíte, že by tramvaj v centru města být neměla?
a) je nebezpečná pro chodce
b) omezuje pohyb pěších a život v centru
c) provoz je příliš hlučný
d) jiná odpověď: .....

9. Pohlaví: a) muž b) žena

10. Věk: .....

11. Bydliště:
a) Brno – ulice či městská část: .....
b) mimo Brno