

**PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUHY  
STATUTÁRNÍHO MĚSTA BRNA  
PRO ROKY 2025 až 2039**

**Březen 2023**

# OBSAH

ÚVODNÍ INFORMACE .....	5
<b>1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU .....</b>	<b>7</b>
1.1 ŠIRŠÍ SOCIOEKONOMICKÉ SOUVISLOSTI .....	9
1.1.1 <i>Predikce vývoje počtu obyvatel v okrese Brno-město v letech 2020–2039</i> .....	10
1.1.2 <i>Hospodářský význam Brna</i> .....	14
1.1.3 <i>Napojení Brna na zahraničí</i> .....	14
1.1.4 <i>Spolupráce s obcemi v Brněnské metropolitní oblasti</i> .....	18
1.2 POPIS ZAPOJENÍ PŘEPRAVNÍCH SLUŽEB DPMB DO IDS JMK .....	19
1.3 VZÁJEMNÁ BILANCE DOPRAVNÍCH VÝKONŮ PŘI ZAJIŠŤOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MEZI ÚZEMÍM MĚSTA BRNA A JIHMORAVSKÉHO KRAJE .....	20
1.4 PŘÍNOSY IDS JMK PRO MĚSTO A OBČANY MĚSTA BRNA .....	21
1.5 NÁVAZNOST MĚSTSKÉ DOPRAVY V BRNĚ NA DÁLKOVÉ A REGIONÁLNÍ LINKY IDS JMK .....	22
1.6 VEDENÍ LINEK MĚSTSKÉ, LINKOVÉ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA BRNA .....	24
1.7 LINKY VEŘEJNÉ DOPRAVY OBSLUHUJÍCÍ ÚZEMÍ MĚSTA BRNA KE DNI 1. 1. 2022 .....	27
<b>2 LEGISLATIVNÍ ZAKOTVENÍ .....</b>	<b>50</b>
2.1 LEGISLATIVNÍ RÁMEC A KOMPETENCE OBJEDNATELŮ .....	50
2.2 ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH .....	52
2.3 POSTUP OBJEDNATELE V PŘÍPADĚ PŘÍMÉHO ZADÁNÍ .....	53
<b>3 ROZVOJOVÉ PROJEKTY PLÁNOVANÉ PRO OBDOBÍ 2025–2039 .....</b>	<b>55</b>
3.1 OČEKÁVANÝ ROZVOJ INFRASTRUKTURY PRO VHD NA ÚZEMÍ MĚSTA BRNA V OBDOBÍ 2025–2029 .....	55
3.1.1 <i>VMO Tomkovo náměstí</i> .....	59
3.1.2 <i>Prodloužení tramvaje Kamechy</i> .....	60
3.1.3 <i>Výstavba lanové dráhy Pisárky – Kampus</i> .....	61
3.1.4 <i>Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Maloměřice</i> .....	64
3.1.5 <i>Rekonstrukce ŽST Brno – Královo Pole</i> .....	65
3.1.6 <i>Terminál IDS Starý Lískovec</i> .....	66
3.1.7 <i>Prodloužení tramvaje do Medláněk</i> .....	66
3.1.8 <i>Průraz Hybešova, příp. přeložka z Mendlova náměstí do Pekařské</i> .....	67
3.1.9 <i>Obnovení tramvajové tratě Stránská skála – Holzova</i> .....	68
3.1.10 <i>Tramvajová trať Černovickým trianglem</i> .....	69
3.1.11 <i>Zavedení linky nekolejové dopravy areálem Zbrojovky</i> .....	70
3.1.12 <i>Zavedení linky nekolejové dopravy přes Červený kopec</i> .....	70
3.1.13 <i>VRT Velká Bíteš – Brno – Šakvice</i> .....	71
3.1.14 <i>Dopravní stavby realizované mimo Brno</i> .....	72
3.1.15 <i>Železniční uzel Brno (ŽUB)</i> .....	72
3.1.16 <i>Prodloužení tramvaje a linky 26 do Bosonoh</i> .....	74
3.1.17 <i>Tangenciální spojka Halasovo náměstí – Štefánikova čtvrt'</i> .....	75

3.1.18	<i>Prodloužení drážní dopravy na Lesnou.....</i>	76
3.1.19	<i>Prodloužení tramvaje Kasárna Řečkovice .....</i>	77
3.1.20	<i>Tramvaj Juliánov – Líšeň.....</i>	78
3.1.21	<i>Tramvaj Křenová – Cejl.....</i>	79
3.1.22	<i>Brněnská třída.....</i>	79
3.1.23	<i>Tramvaj Gajdošova.....</i>	80
3.1.24	<i>Tramvaj Králův mlýn .....</i>	81
3.2	<b>PŘEDPOKLÁDANÉ VÝZNAMNÉ URBANISTICKÉ AKCE.....</b>	82
3.3	<b>VOLBA UKONČENÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ – SMYČKY VS. ÚVRATĚ .....</b>	83
3.3.1	<i>Rámcová typologie ukončení tramvajových tratí .....</i>	84
3.3.2	<i>Kritéria pro volbu smyček nebo úvratí.....</i>	90
3.4	<b>ROZVOJ VOZOVÉHO PARKU .....</b>	93
3.4.1	<i>Kapacita vozidel.....</i>	93
3.4.2	<i>Řešení bezemisní dopravy v návaznosti na evropskou a národní legislativu .....</i>	94
3.4.3	<i>Rozvoj nekolejové dopravy.....</i>	95
3.5	<b>ROZVOJ DISPEČINKU, ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH A DALŠÍCH SOUČÁSTÍ VHD .....</b>	97
<b>4</b>	<b>PŘEDPOKLÁDANÝ ROZSAH A ROZVOJ VEŘEJNÉ DOPRAVY A PŘEPRAVY .....</b>	<b>99</b>
<b>5</b>	<b>PRINCIPY ZAHRNUTÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY OBJEDNÁVANÉ SMB DO IDS JMK.....</b>	<b>110</b>
5.1	<b>TARIF .....</b>	110
5.1.1	<i>Ceny jízdného.....</i>	111
5.1.2	<i>Předprodej jízdenek – prodejní místa IDS JMK.....</i>	112
5.1.3	<i>Vývoj Tarifu IDS JMK v dalších letech .....</i>	113
5.1.4	<i>Proces změny Tarifu IDS JMK.....</i>	113
5.2	<b>SMLUVNÍ PŘEPRAVNÍ PODMÍNKY .....</b>	114
5.3	<b>ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH .....</b>	114
5.4	<b>SYSTÉM SPOLEČNÉHO FINANCOVÁNÍ.....</b>	115
5.5	<b>ÚPRAVY SMLOUVY O SKUPINĚ ORGÁNŮ POSKYTUJÍCÍCH INTEGROVANÉ VEŘEJNÉ SLUŽBY V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH.....</b>	116
<b>6</b>	<b>DOPORUČOVANÝ OBSAH SMLOUVY S DOPRAVCEM.....</b>	<b>117</b>
<b>7</b>	<b>STANDARDSY KVALITY VEŘEJNÉ DOPRAVY V BRNĚ .....</b>	<b>120</b>
7.1	<b>NÁVRH STANDARDŮ KVALITY SLUŽEB VEŘEJNÉ DOPRAVY OBJEDNÁVANÉ STATUTÁRNÍM MĚSTEM BRNEM</b>	
	121	
7.1.1	<i>Standardsy technické .....</i>	122
7.1.2	<i>Standardsy provozní .....</i>	130
7.1.3	<i>Standardsy komunikace s cestujícími.....</i>	136
7.2	<b>KONTROLA STANDARDŮ.....</b>	140
<b>8</b>	<b>ROZVOJ LODNÍ DOPRAVY .....</b>	<b>141</b>

<b>9</b>	<b>ZAJIŠTĚNÍ NAPOJENÍ MĚSTA BRNA A JIHOMORAVSKÉHO KRAJE NA SÍŤ MEZINÁRODNÍCH LETECKÝCH LINEK.....</b>	<b>142</b>
<b>10</b>	<b>NÁVRH ŘEŠENÍ SYSTÉMOVÉHO PROPOJENÍ MĚSTSKÉ DOPRAVY S ALTERNATIVNÍMI DRUHY DOPRAVY .....</b>	<b>144</b>
<b>11</b>	<b>SHRnutí DALŠÍHO ROZVOJE SLUŽEB SNIŽUJÍCÍCH ZATÍŽENÍ VNITŘNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤE MĚSTA BRNA.....</b>	<b>147</b>
11.1	SYSTÉM REZIDENTNÍHO PARKOVÁNÍ.....	147
11.2	PARKOVIŠTĚ P+R .....	148
11.3	ROZVOJ ŽELEZNICE NA ÚZEMÍ BRNA .....	149
11.3.1	<i>Přestupní terminál Brno – Starý Lískovec: .....</i>	<i>149</i>
11.3.2	<i>Rekonstrukce stanice Brno-Královo Pole + 1. traťové koleje Maloměřice – Kuřim: .....</i>	<i>149</i>
11.3.3	<i>Přestavba stanice Modřice.....</i>	<i>150</i>
11.3.4	<i>Modernizace stanice Brno-Slatina a nové zastávky Černovická terasa, Brno – letiště.....</i>	<i>150</i>
11.3.5	<i>Terminál Videňská .....</i>	<i>150</i>
11.3.6	<i>Modernizace zastávek Brno – Černovice, Brno-Židenice .....</i>	<i>151</i>
11.4	PREFERENCE VOZIDEL VHD NA SVĚTELNĚ ŘÍZENÝCH KŘÍŽOVATKÁCH.....	152
11.5	SEGREGACE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ, ZŘIZOVÁNÍ VYHRAZENÝCH JÍZDNÍCH PRUHŮ PRO VHD .....	152
11.6	ROZVOJ SPOLUPRÁCE S DALŠÍMI MĚSTSKÝMI FIRMAMI (MĚSTSKÝ EKOSYSTÉM) .....	153
<b>12</b>	<b>MANAŽERSKÉ SHRnutí .....</b>	<b>154</b>
<b>13</b>	<b>PROJEDNÁNÍ PLÁNU DOPRAVY S JIHOMORAVSKÝM KRAJEM – VYPOŘÁDÁNÍ PŘÍPOMÍNEK .....</b>	<b>158</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....</b>	<b>162</b>
	<b>PŘÍLOHA: PŘEDPOKLÁDANÁ VÝŠE KOMPENZACE – FINANČNÍ MODEL .....</b>	<b>164</b>

## ÚVODNÍ INFORMACE

V roce 2019 došlo zákonem 367/2019 Sb. k novele zákona 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících. Tato změna vstoupila v účinnost dne 1. 10. 2020. Zákon 194/2010 Sb. §5 tak nově stanovuje, že stát, kraje a obce objedávající veřejnou dopravu (objednatelé) jsou povinni zpracovávat Plány dopravní obslužnosti území.

Plány musí obsahovat následující informace:

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- harmonogram a způsob integrace, pokud se objednatelé podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- maximální tarify pro cestující, mají-li být stanoveny objednatелеm,
- další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie

V §8 písm. c) pak dále zákon stanovuje, že objednatel je povinen zajišťovat dopravní obslužnost tak, aby veřejné služby v přepravě cestujících byly poskytovány v souladu s jím pořízeným plánem dopravní obslužnosti území platným v okamžiku uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících nebo, poskytuje-li veřejné služby v přepravě cestujících objednatel sám, v okamžiku zahájení jejich poskytování.

Plán dopravní obsluhy Statutárního města Brna pro roky 2025 až 2039 je dokumentem, který obsahuje nastavení parametrů veřejných služeb zejména v oblasti rozsahu, kvality a ceny za poskytované služby. Cílem plánu je zpracovat dlouhodobý výhled provozu městské hromadné dopravy a připravit podklady pro výběr dopravce pro období 2025-2039. Tento plán je jedním z podkladů pro uzavření nové smlouvy o závazku veřejné služby v přepravě cestujících. Uzavření nové smlouvy mezi městem Brnem a Dopravním podnikem města Brna, a.s. je předpokládáno v roce 2024 tak, aby nová patnáctiletá smlouva mohla plynule navázat na současný smluvní vztah objednatele s dopravcem. Výsledný plán dopravní obsluhy je město Brno dle legislativy povinno projednat s Jihomoravským krajem.

V úvodní kapitole je věnována pozornost stávajícímu stavu veřejné dopravy v Brně, pozici Brna jako města uprostřed střední Evropy a Jihomoravského kraje a z toho vyplývající nutnost propojení systému MHD s ostatními druhy regionální i nadregionální dopravy. Po této části následuje stručné shrnutí legislativy upravující uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících.

Třetí kapitola prezentuje rozvojové projekty plánované pro období 2025–2039. Zde jsou nastíněny očekávané úpravy infrastruktury a jejich dopad na změny linkového vedení VHD. Cenným zdrojem pro zpracování této části byla data poskytnutá Kanceláří architekta města Brna, Dopravního podniku města Brna a Odboru dopravy Magistrátu města Brna. Dále byla řešena otázka, zda je výhodnějším řešením ukončovat tramvajové tratě smyčkou či úvratí. V souvislosti s rozvojem vozidlového parku byla provedena rešerše legislativy stanovující podmínky bezemisních vozidel a byly definovány standardy obsaditelnosti vozidel, které jsou dále použity v plánech přepravních kapacit na jednotlivých linkách.

Čtvrtá kapitola obsahuje stěžejní část plánu, a sice předpokládaný rozvoj a rozsah veřejné dopravy. Zde je v členění po jednotlivých linkách VHD uveden plánovaný roční přepravní výkon.

Kapitoly 5 až 7 obsahují doporučení pro objednatele ohledně nové smlouvy s dopravcem. Smlouva by měla zohledňovat současné zapojení VHD v Brně do IDS JMK, nutnost uzavření nové smlouvy s Jihomoravským krajem o skupině orgánů poskytujících integrované služby v přepravě cestujících. Dále jsou specifikovány oblasti, které by měly být ošetřeny v nové smlouvě s dopravcem a jsou navrženy standardy kvality, jejichž dodržování je v zájmu zachování atraktivity VHD třeba po dopravci požadovat.

Následují kapitoly, které pojednávají o specifických veřejných službách v přepravě cestujících o lodní dopravě a o vlakovém spojení na vídeňské letiště. Závěrečné kapitoly obsahují návrhy řešení propojení VHD s alternativními druhy dopravy a přehled nástrojů, které mohou být použity ke snížení zatížení komunikační sítě města.

# 1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Městská hromadná doprava je běžnou součástí života ve městě Brně, pro velkou část společnosti je nepostradatelná a je nutné ji zajistit. Statutární město Brno zajišťuje dopravní obslužnost na území města Brna a v části brněnské aglomerace. Převážnou část přepravních výkonů v současné době zabezpečuje Dopravní podnik města Brna (DPMB).

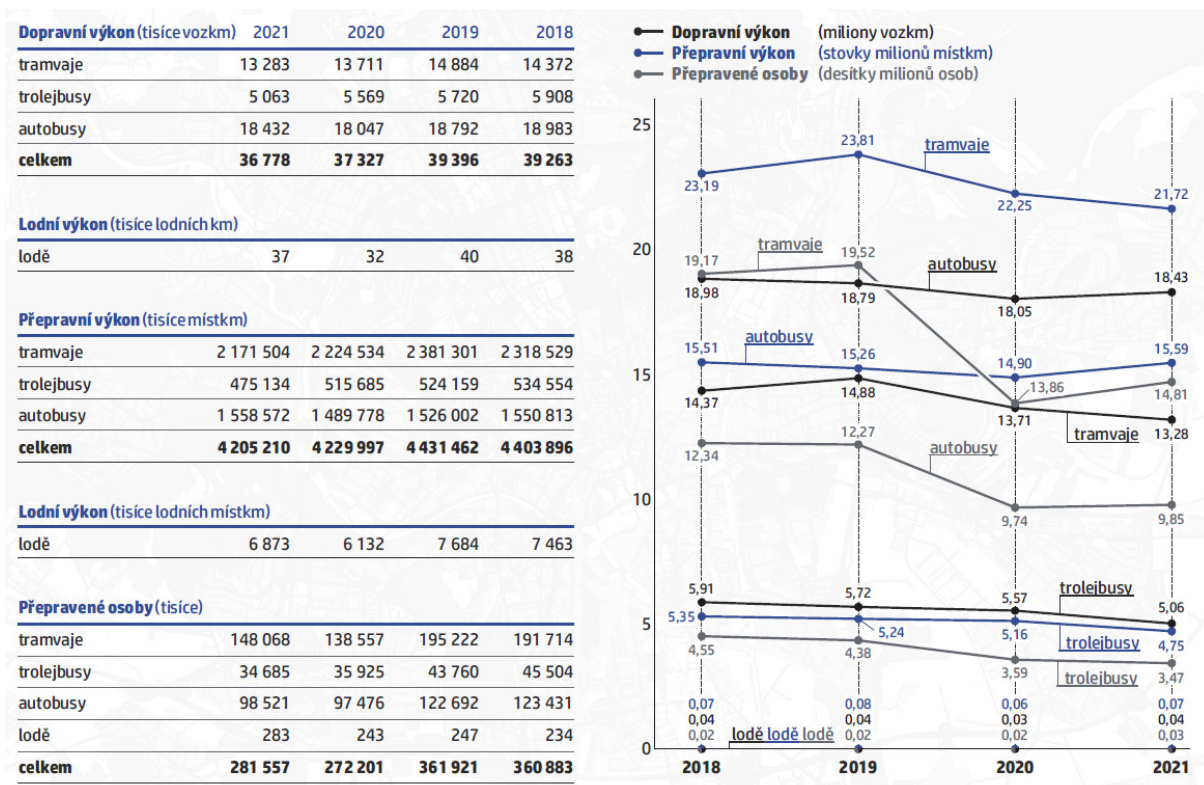
System vedení linek je založen na principu páteřní sítě tramvajových linek, kterou doplňují trolejbusové a autobusové linky. Celý tento systém je organizován jako přestupní se sítí přestupních uzlů. Tramvajová síť je druhá největší v České republice, pokud jde o rozsah. Je organizována jako radiálně okružní. V jednotlivých přestupních bodech je nabízen přestup na navazující trolejbusové a autobusové linky. Trolejbusová síť je svým rozsahem největší v rámci České republiky, uspořádána je jako dominantně radiální, v hlavních přestupních uzlech je návaznost na páteřní tramvajovou dopravu. Autobusové linky mají v rámci MHD Brna úlohu napaječové a doplňkové dopravy k dopravě páteřní (tramvajová a částečně i trolejbusová doprava).

Obsluhu veřejnou dopravou na území města Brna zajišťují také regionální vlaky a autobusy. Díky provozní a tarifní integraci mohou cestující využívat stejné jízdní doklady jako při jízdě tramvajemi, autobusy či trolejbusy k cestování vlakem mezi zastávkami na území Brna. Obdobně lze cestovat i regionálními autobusy IDS JMK, které sice slouží převážně mimobrněnským cestujícím, ale na území Brna obsluhují zpravidla více než jednu zastávku a v určitých relacích tak doplňují četnost spojení veřejnou dopravou.

Některé autobusové linky jsou v rámci IDS JMK součástí příměstské autobusové dopravy, se kterou jsou provázány a zároveň jsou tyto linky navázány na dopravu železniční. Autobusy se také podílí na obsluze turistických oblastí v okolí města Brna. Během dopravní špičky je vypravováno v rámci brněnské VHD přibližně 150 tramvajů, 90 trolejbusů a více než 200 autobusů.

V červenci 2020 byla spuštěna druhá etapa elektronického odbavování cestujících, díky kterému si cestující mohou zakoupit jízdenku bezkontaktně přímo ve voze. Tato možnost pro cestující znamená větší pohodlí a méně starostí s nákupem jízdenky.

Provoz MHD v Brně z pohledu dopravních a přepravních výkonů, lze charakterizovat statistikou uvedenou na Obr. 1.



**Obr. 1: Dopravní a přepravní výkony DPMB**

Zdroj: Výroční zpráva DPMB, a.s. za rok 2021, dostupné z: <https://dpmb.cz/cs/firma-vyrocnizpravy>

Pokud bychom započítali i železniční dopravu na území města Brna, je rozdělení objednaných přepravních výkonů mezi jednotlivými dopravní módy následující (Předpoklad objednávky do r.2024):



**Tab. 1: Roční přepravní výkon veřejné dopravy mkm / 100 na území Brna**

Kolejová vozidla DPMB	23 872 573	49 %
<i>Nekolejová vozidla DPMB</i>	<i>19 230 433</i>	<i>39 %</i>
Lodě DPMB	63 950	<1 %
Regionální vlaky IDS JMK na území Brna	4 654 866	10 %
Regionální autobusy IDS JMK na území Brna	881 756	2 %
Celkem	48 703 578	

Z ekonomického hlediska lze říci, že provoz VHD plánovaný v nejbližších letech, bude z rozpočtu města Brna financován částkou pohybující se mezi dvěma a třemi miliardami korun ročně.

**Tab. 2: Předpokládané výdaje na provoz městské hromadné dopravy (tis. Kč)<sup>1</sup>**

<i>Kategorie</i>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>Provoz</i>	2 180 609	2 519 806	2 690 616
<i>Investice<sup>2</sup></i>	300 000	400 000	400 000
<i>Celkem</i>	2 480 609	2 919 806	3 090 616

## 1.1 Širší socioekonomické souvislosti

Městská doprava v Brně slouží především obyvatelům města, svou podstatou však není izolovaným dopravním systémem. Je provázána s regionální dopravou a využívají ji také návštěvníci města přijíždějící do Brna dálkovou dopravou ze vzdálenějších regionů tuzemska i ze zahraničí. Z tohoto důvodu je v této části podrobněji rozebrány tyto dopravní vazby města Brna a jeho zázemí. S ohledem na patnáctiletý časový horizont, pro který se tento dokument připravuje, byla zpracována také predikce vývoje počtu obyvatel.

<sup>1</sup> Dle Plánu dopravní obslužnosti území města Brna pro roky 2021 až 2025

<sup>2</sup> Zde se jedná o odhad investic zahrnutých do rozpočtu Statutárního města Brna. Nejsou zahrnuty investice městského dopravce DPMB ani investice třetích stran – např. ŘSD. Vzhledem k tomu, že vynaložené investice do dopravy obvykle řeší současně oblast individuální i veřejné dopravy, nelze odpovědně posoudit výši vynaložených investic jen do oblasti veřejné dopravy.

### 1.1.1 Predikce vývoje počtu obyvatel v okrese Brno-město v letech 2020–2039

Mezi lety 2020 a 2039 lze na základě výsledků demografické prognózy konstatovat, že v okrese Brno-město lze očekávat kontinuální nárůst počtu obyvatel (Obr. 2). K největšímu nárůstu by mohlo dojít ve skupině obyvatelstva ve věku 15-26 let, tedy studentů. V ostatních skupinách dojde spíše k nepatrné změně – k mírnému nárůstu v absolutních číslech, avšak podílově k mírnému poklesu, což je způsobeno právě navýšením podílu studentů v celkovém rozložení obyvatelstva (Obr. 3, Obr. 4, Obr. 5).

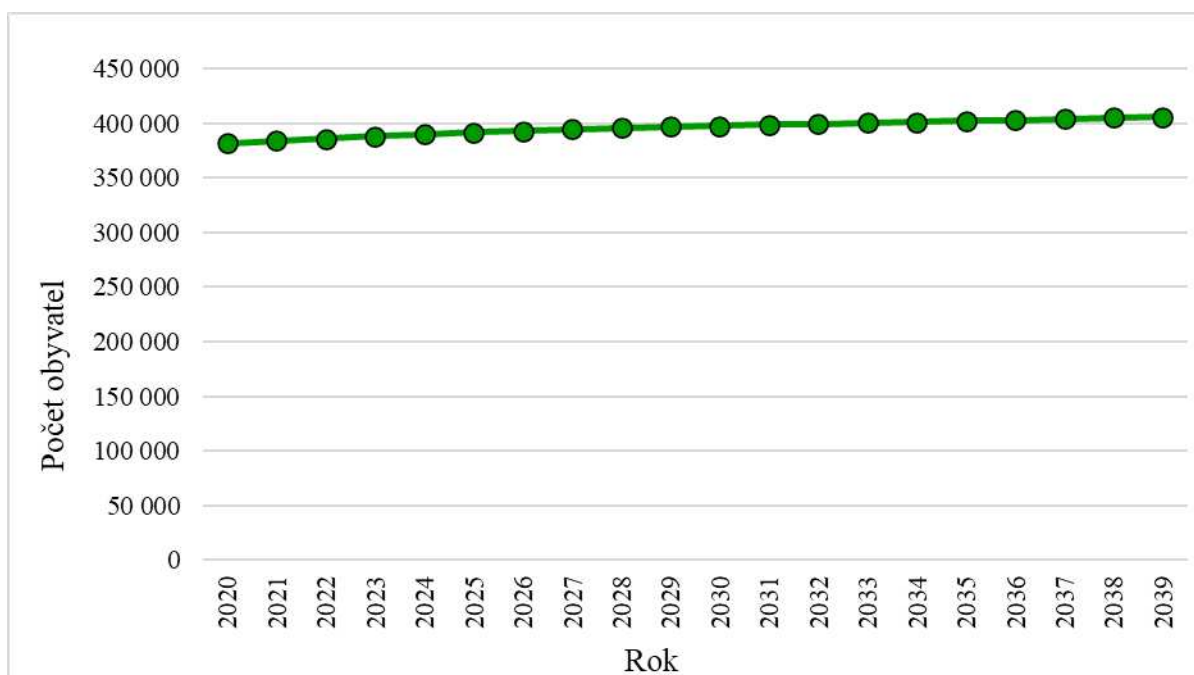
Tato změna v podobě zhruba 16 000 obyvatel ve věku 15-26 let (a tedy potenciálních uživatelů veřejné dopravy) může mít zásadní vliv na vytíženost spojů veřejné dopravy především ve špičkových časech pracovních dnů a na linkách obsluhujících střední a vysoké školy ve městě. Analýza pak nepočítá se studenty, kteří v Brně pouze studují a do města pravidelně či nepravidelně dojíždějí a využívají veřejnou dopravu. Z dat MŠMT<sup>3</sup> bylo zjištěno, že v Brně v roce 2021 studovalo asi 61 000 studentů. Z demografické analýzy pak vyplynulo, že v Brně v roce 2021 bydlelo přibližně 26 000 lidí ve věku 19-26 let. Pokud budeme modelově počítat, že všichni nechodí na vysokou školu nebo studují v jiných městech (např. 10 000 obyvatel) pak se dá předpokládat, že přibližně 45 000 lidí pravidelně dojíždí do Brna za studiem. (Obr. 3, Obr. 4, Obr. 5)

V ostatních věkových skupinách by k tak výrazným změnám v počtu obyvatel dojít nemělo, pokud se nějak výrazně nezmění migrační saldo, ve kterém budou mít hlavní podíl přistěhovalí obyvatelé do města ať už z Jihomoravského kraje, jiných krajů nebo států. (Obr. 3, Obr. 4, Obr. 5)

Dalším zjištěním je posun dnes (v roce 2020) 30 až 50letých obyvatel, kteří budou v roce 2039 těsně před důchodovým věkem nebo čerstvě v důchodovém věku (65+). Ke konci prognózovaného období tak bude nutné počítat s tím, že postproduktivního věku bude každoročně dosahovat více obyvatel než dnes. Tato skutečnost pak může mít dopady na zvýšení poptávky po dopravě do zdravotnických center a nemocnic nebo nákupních center, a to nejen ve špičkách pracovních dnů, ale zřejmě během celého dopoledne a části odpoledne. (Obr. 6)

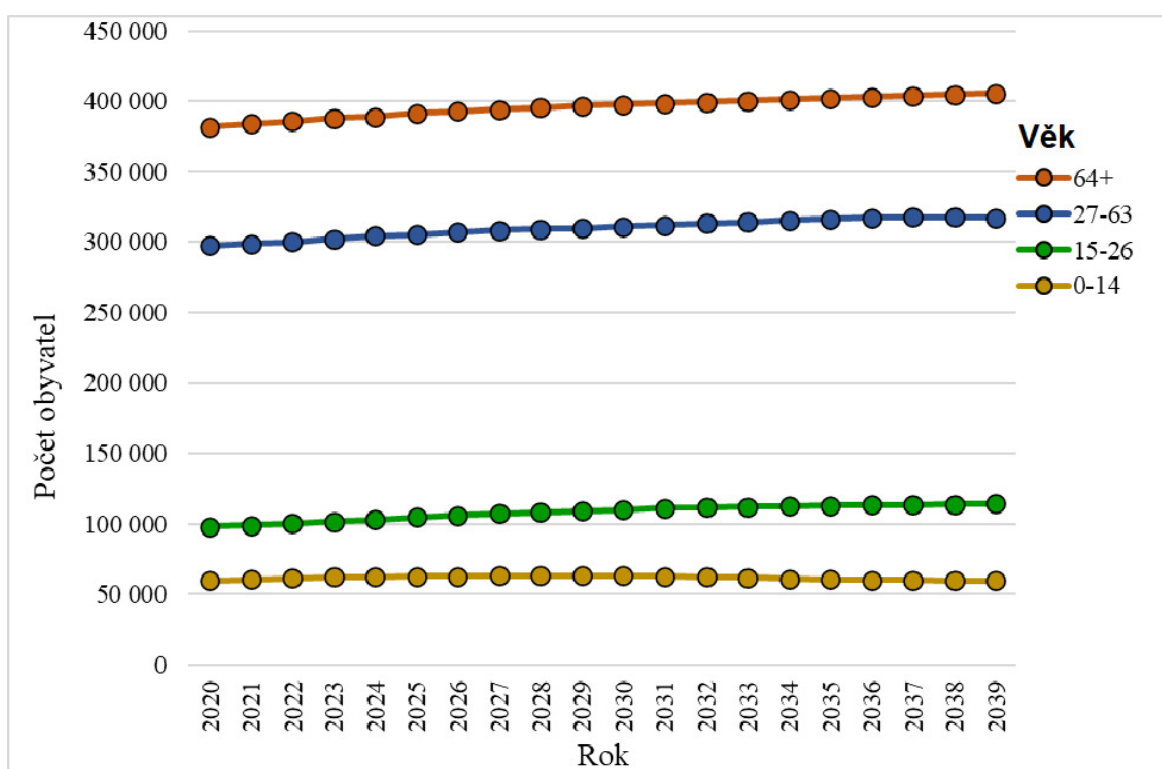
---

<sup>3</sup> [https://dsia.msmt.cz/vystupy/vu\\_vs\\_f2.html](https://dsia.msmt.cz/vystupy/vu_vs_f2.html)



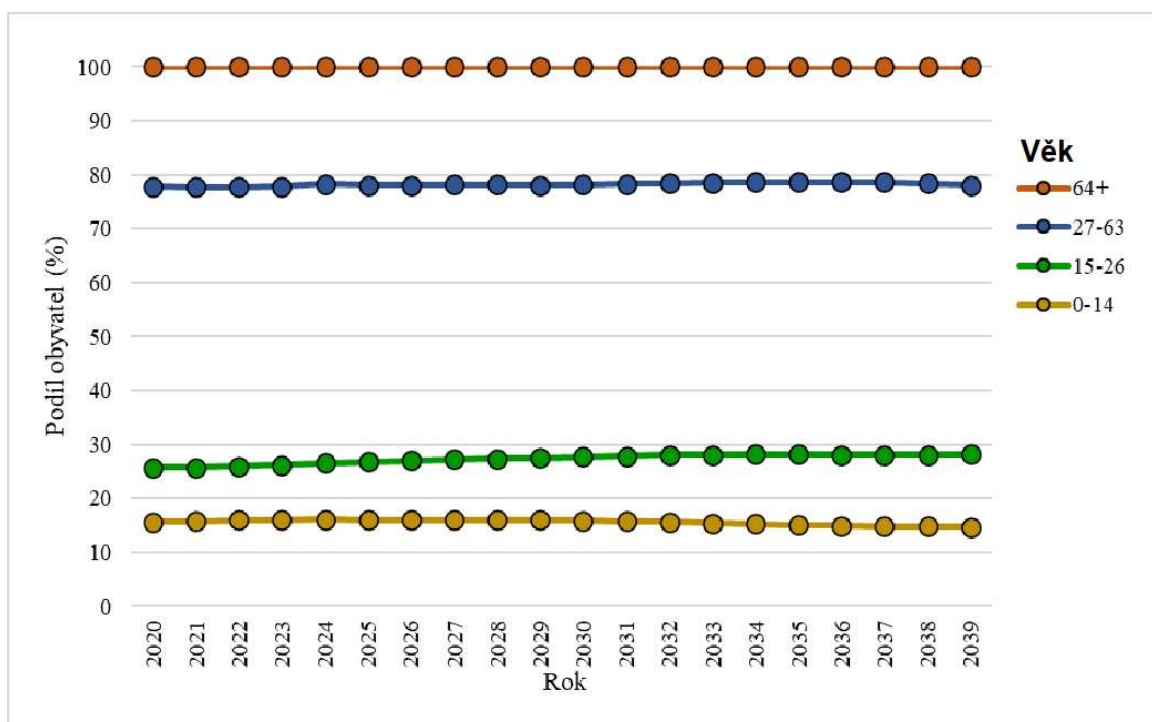
**Obr. 2: Predikce vývoje počtu obyvatel v okrese Brno-město v letech 2020-2039**

Zdroj: <https://www.czso.cz/csu/czso/iijhomoravsky-kraj-6kfa02s9w9>, <https://www.czso.cz/csu/czso/umrtnostni-tabulky-za-okresy-a-nadeje-doziiti-ve-spravnich-obvodech-orp>, <https://www.czso.cz/csu/czso/vekove-slozeni-obyvatelstva-2020>



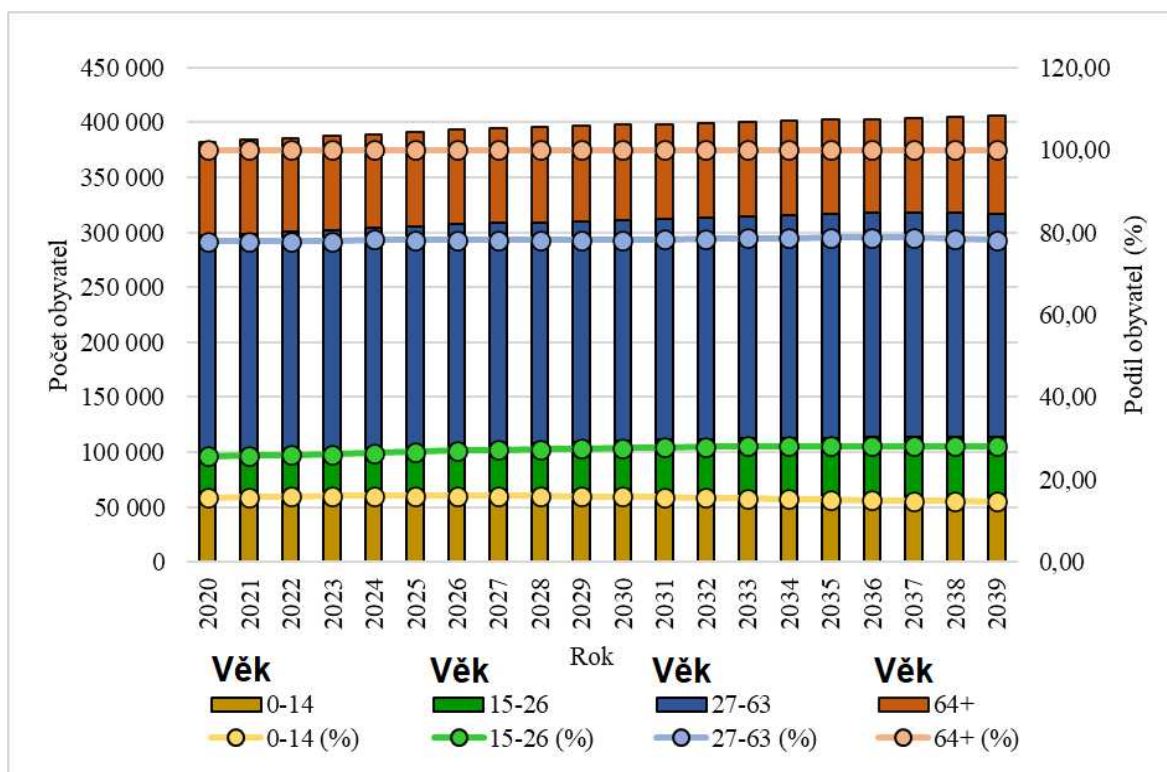
**Obr. 3: Predikce vývoje počtu obyvatel podle věkových skupin v okrese Brno-město v letech 2020-2039**

Zdroj: <https://www.czso.cz/csu/czso/iijhomoravsky-kraj-6kfa02s9w9>, <https://www.czso.cz/csu/czso/umrtnostni-tabulky-za-okresy-a-nadeje-doziiti-ve-spravnich-obvodech-orp>, <https://www.czso.cz/csu/czso/vekove-slozeni-obyvatelstva-2020>



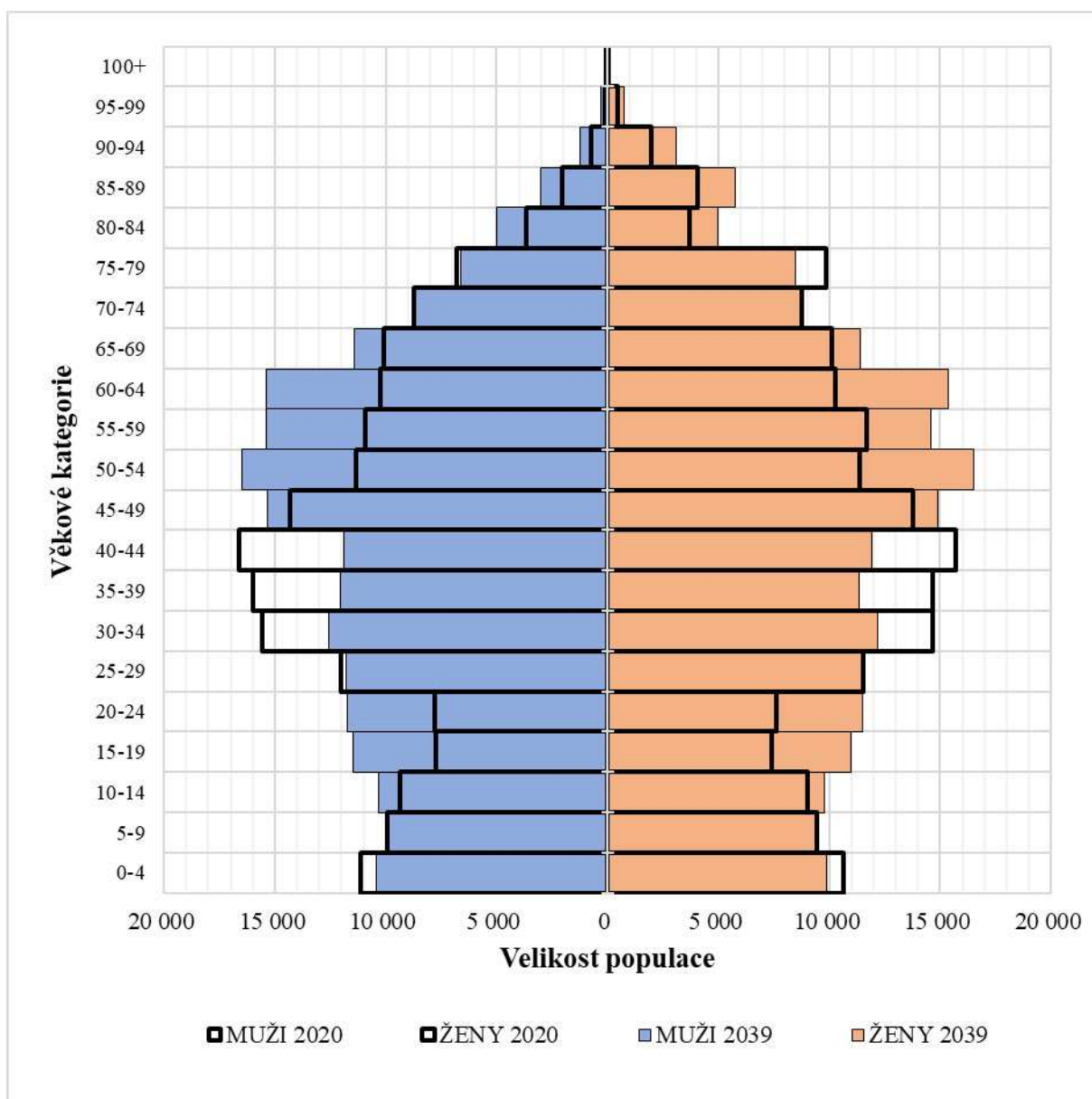
**Obr. 4: Predikce vývoje podílu obyvatel na celkovém počtu obyvatel podle věkových skupin v okrese Brno-město v letech 2020-2039**

Zdroj: <https://www.czso.cz/csu/czso/jihomoravsky-kraj-6kfa02s9w9>, <https://www.czso.cz/csu/czso/umrtnostni-tabulky-za-okresy-a-nadeje-doziiti-ve-spravnich-obvodech-orp>, <https://www.czso.cz/csu/czso/vekove-slozeni-obyvatelstva-2020>



**Obr. 5: Predikce vývoje počtu obyvatel ve vybraných věkových skupinách a jejich podíl na celkovém počtu obyvatel v okrese Brno-město v letech 2020-2039**

Zdroj: <https://www.czso.cz/csu/czso/jihomoravsky-kraj-6kfa02s9w9>, <https://www.czso.cz/csu/czso/umrtnostni-tabulky-za-okresy-a-nadeje-doziiti-ve-spravnich-obvodech-orp>, <https://www.czso.cz/csu/czso/vekove-slozeni-obyvatelstva-2020>



**Obr. 6: Rozložení mužů a žen podle věkových skupin v okrese Brno-město v roce 2020 a predikce stavu v roce 2039**

Zdroj: <https://www.czso.cz/csu/czso/jihomoravsky-kraj-6kfa02s9w9>, <https://www.czso.cz/csu/czso/umrtnostni-tabulky-za-okresy-a-nadeje-doziiti-ve-spravnych-obvodech-orp>, <https://www.czso.cz/csu/czso/vekove-slozeni-obyvatelstva-2020>

### 1.1.2 Hospodářský význam Brna

Hospodářský, politický a společenský význam Brna přesahuje hranice Jihomoravského kraje. Z hlediska ekonomického rozvoje se do moderní historie Brno zapsalo zejména díky strojírenskému a textilnímu průmyslu. K tradičním firmám patřily 1. brněnská strojírna, Královopolská strojírna, Zbrojovka Brno, Zetor či Mosilana. Ty měly významné postavení až do začátku 90. let minulého století. Dalším znakem města je existence velkého množství vysokých škol, Brno je druhým největším centrem vzdělání v ČR. Studuje v něm zhruba pětina vysokoškolských studentů celé ČR. Proto je s městem spojena i nadprůměrná úroveň vzdělanosti a následně také vysoce kvalifikovaná pracovní síla. Z těchto důvodů se Brno stalo sídlem mnoha nadnárodních firem. Na významu nabývá i logistika a služby, které v minulém desetiletí zaznamenaly velký rozvoj, město nabízí investorům příležitosti v průmyslových zónách a roste i plocha kanceláří.

Město má významné postavení i v oblasti vědy, výzkumu a inovací. Ve městě působí některé ústavy Akademie věd ČR i řada výzkumných ústavů zaměřených na širokou škálu oborů z oblasti chemie, strojírenství, elektrotechniky, textilu, potravinářského průmyslu, zemědělství, stavebnictví, vojenství a dalších.

### 1.1.3 Napojení Brna na zahraničí

Z hlediska dopravní dostupnosti odpovídá napojení města a Brněnské aglomerace na dopravní síť hospodářskému významu Brna v rámci ČR i na mezinárodní úrovni. Město Brno je druhým nejvýznamnějším dopravním uzlem v zemi, křižovatkou železniční i silniční sítě nadregionálního významu. V Brně se nachází řada uzlů, kterými lidé směřují z města nebo na které přijedou z jiných míst v České republice nebo i v zahraničí. Obecně jsou uzly rozprostřeny jak v centru města (např. Hlavní nádraží, autobusové nádraží Benešova, Zvonařka), tak i v širším centru nebo na okraji města (např. Královo Pole, nádraží, Stará Osada).

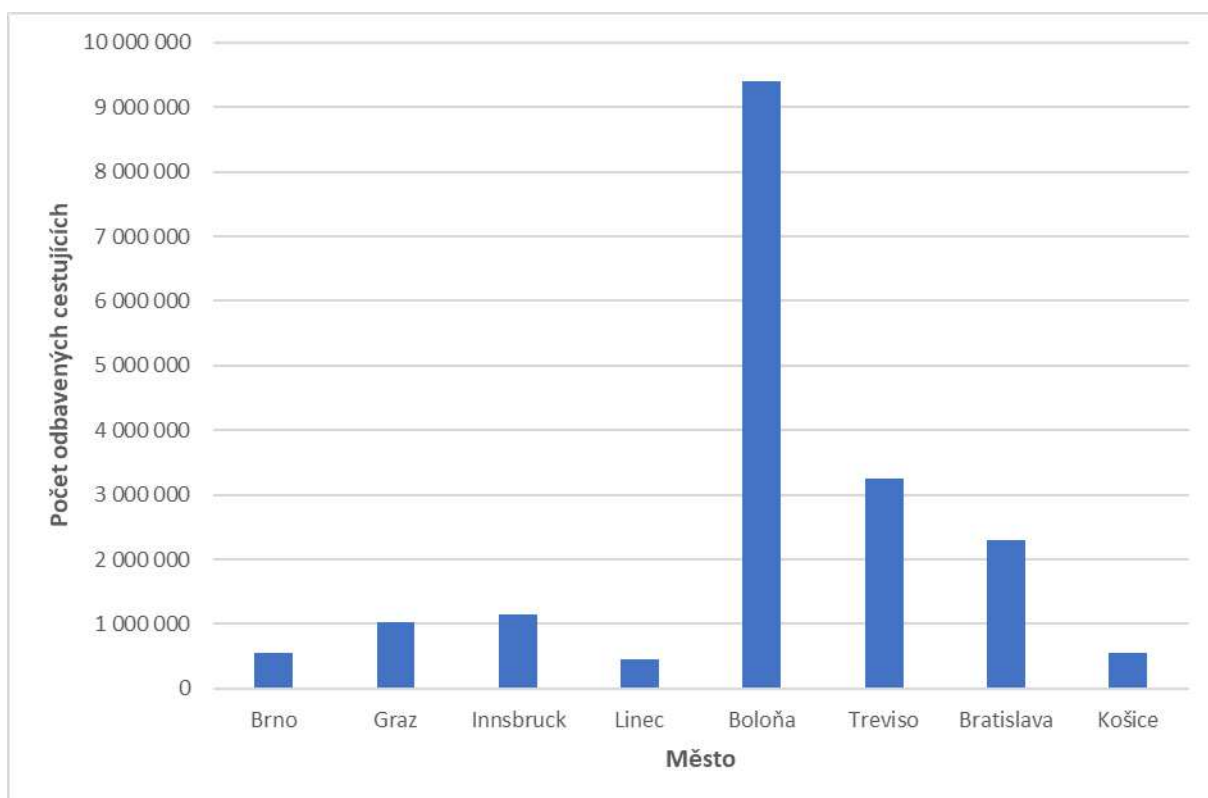
Letecké spojení obyvatel a návštěvníků Brna se světem zajišťuje zčásti mezinárodní letiště v Brně – Tuřanech, dalšími hojněji využívanými alternativami jsou letiště ve Vídni, v Bratislavě, v Praze nebo v Katovicích.

Letiště Brno-Tuřany se nachází přibližně 7,5 km jihovýchodním směrem od centra města. Jihomoravský kraj patří mezi pět regionů České republiky, které mají na svém území

mezinárodní letiště. Letiště Brno-Tuřany je druhé největší letiště v České republice, v době před epidemií covidu-19 odbavilo ročně zhruba půl milionu cestujících. Letiště je umístěno v blízkosti dálniční křižovatky D1 Praha – Olomouc. Veřejnou dopravou je letiště obsluhováno autobusovou linkou E76 z brněnského Hlavního nádraží. Podle jízdního řádu cesta trvá přibližně 20 minut, nicméně kvůli trase linky okolo Zvonařky může docházet vlivem silného provozu ke zpožděním.

V následujícím textu je porovnávána dostupnost letiště veřejnou dopravou z centra, a to ve městech obdobné velikosti jako je Brno. Výjimkou je město Treviso, které je sice výrazně populačně menší než Brno, ale plní funkci záložního letiště pro Benátky.

Následující graf srovnává počet odbavených cestujících Letiště Brno–Tuřany a vybraných evropských měst (Rakouska, Slovenska, Itálie) v roce 2019 (Obr. 7). Na Letišti Brno–Tuřany bylo v roce 2019 odbaveno více než 500 tisíc cestujících, což je nižší počet ve srovnání s ostatními městy. Nejvíce cestujících odbavilo v roce 2019 letiště v italském městě Bologna (více než 9 milionů), následuje Treviso (více než 3 miliony) a Bratislava (více než 2 miliony).



**Obr. 7: Počet odbavených cestujících Letiště Brno–Tuřany a vybraných evropských měst v roce 2019**

Pokud komparujeme dostupnost letiště Brno–Tuřany s dostupností vybraných letišť z center měst (Tab. 3) vidíme, že z hlediska cestovního času je dostupnost letišť řádově srovnatelná.

**Tab. 3: Srovnání dostupnosti vybraných letišť z center příslušných měst hromadnou dopravou**

Město	Dopravní mód	Počet nutných přestupů	Přibližná doba jízdy (min)
Brno	Autobus	0	20
Graz	Železnice/autobus	1	20
Innsbruck	Autobus	0	20
Linec	Tramvaj/autobus	1	25
Boloňa	Autobus	1	45
Treviso	Autobus	0	20
Bratislava	Autobus	0	30
Košice	Autobus	0	20

Zdroj: [moovitapp.com](http://moovitapp.com); [anachb.at](http://anachb.at); [idos.cz](http://idos.cz); vlastní zpracování

Vyhledané údaje o cestovní době zejména při cestování autobusem odpovídají ideální situaci, kdy nejsou dopravní kongesce, proto je nutné počítat i s případnými zpožděními. Hodnocení kvality dopravního spojení tak nelze posuzovat pouze na základě doby jízdy, ale i podle použitého dopravního módu. Pokud bychom posuzovali dostupnost Letiště Brno–Tuřany z hlediska míry pravděpodobnosti zdržení v dopravě, tak trasa linky E76, která je vedena na letiště, je do značné míry ovlivňována kongescemi a zpoždění se tak na lince vyskytují. Jako jedno z možných řešení se nabízí vytvoření železniční zastávky u letiště, čímž by se Letiště Brno–Tuřany stalo dostupné železniční dopravou, která téměř není ovlivňována kongescemi v silniční dopravě. Alternativním řešením může být vytvoření vyhrazených jízdnic pro autobusy v místech, kde je to možné. Z hlediska dopravního napojení je možné se inspirovat ve městě Graz, kde železnice vede přímo k letišti.

Pro spojení se světem získává pro obyvatele Brna na významu zejména mezinárodní letiště ve Vídni. V současné době existuje přímé autobusové spojení z Brna na tamní letiště, případně vlakové s přestupem. Cesta autobusem může trvat podle jízdního řádu od necelých dvou hodin po přibližně 2 a půl hodiny. Cena se ve většině případů pohybuje od 700 do 1000 Kč za cestu tam i zpět dohromady (pokud jsou jízdenky koupeny včas).

Pro zlepšení dostupnosti mezi zahraničními destinacemi a jižní Moravou připravuje město Brno zajištění přímého vlakového spojení na letiště Vienna International Airport (VIE). Toto spojení nyní zajišťují vlaky s přestupem na nádraží Wien Hauptbahnhof, autobusy RegioJet a dalších společností a doplňkově minibusy Gepard Express. Tento záměr se jeví jako



efektivnější alternativa než dřívější letecké spojení z Brna do Mnichova. (Podrobněji viz Kap. 9 na s. 142.)

O existujícím autobusovém spojení VIE – Brno vědí obyvatelé Brna a okolí, nikoliv však zahraniční turisté a obchodníci. Autobusy jsou provozovány na komerční riziko dopravce, což se negativně projevilo během epidemie COVID, kdy spojení na letišti takřka neexistovalo.

Vůči autobusům dále existuje nedůvěra, zda nebudou mít zpoždění díky dopravní situaci, zejména jde o průjezd Vídní, autobusové spojení nejsou alternativou pro cestující na obchodních cestách.

Zajištěním vlakového spojení by se dostalo Brno na leteckou mapu Evropy. Železniční stanice Brno hl. n. má obdobně jako Letiště Brno-Tuřany (BRQ) kód ZDN. Existuje tak reálná možnost vyhledávat Brno ve vyhledávačích leteckého spojení a možnost zakoupení letenky odkudkoli na světě do Brna.

Spojení s Vienna International Airport bude postupně rozšiřováno. Nejprve budou řešeny okrajové časové polohy ke stávající nabídce. Následně bude postupně rozšiřována nabídka dle zkušeností z provozu a počtu cestujících využívajících tuto linku až po výhledové výsledné řešení se 7 až 9 páry spojů za den provozovanými v pravidelném intervalu tak, aby bylo zajištěno jak brzké ranní (pro odlety), tak pozdní večerní spojení (pro přílety) Brna s letišti. Zahájení pilotního provozu je připravováno od změnového termínu jízdních řádů v prosinci 2022 v návaznosti na všechny nezbytné legislativní kroky. Zahájení pravidelného provozu je připravováno od letní sezóny 2023, konkrétně od změnového termínu jízdních řádů v červnu 2023.

Na letišti v Bratislavě je spojení z Brna zajišťováno přímým vlakem nebo autobusem na Hlavní nádraží nebo autobusové nádraží. Cesta trvá přibližně hodinu a půl (respektive cca 1 hodinu a 40 minut v případě autobusu). Z Hlavního nádraží jede přímý autobus 61 (doba trvání cesty 21 minut) a z autobusového nádraží je nutné jet linkou 21 na Račianské mýto a zde přestoupit na autobus linky 61 (doba trvání cesty 26 minut). Cena za cestu vlakem se pohybuje většinou okolo 300–400 Kč pro cestu tam i zpět dohromady, cena za cestu autobusem také okolo 300–400 Kč při cestě tam i zpět.

Na letišti v Katowicích jede přímý autobus z Brna, cesta trvá přibližně 4 hodiny a 50 minut, cena je zhruba 1100 Kč pro cestu tam i zpět. Spojů však jezdí za den poměrně málo, jedná se pouze o dva spoje.

Pokud jde o cestu z Brna na letišti v Praze, tak je možné cestovat jak vlakem, tak autobusem, jde o přímé spoje. Vlakem trvá cesta v současné době okolo 3,5 hodiny, autobusem je možné cestu zvládnout i za necelé 3 hodiny v případě dobré dopravní situace. Na letišti pak jede z Hlavního nádraží přímý autobus linky AE, cesta zabere přibližně půl hodiny. Z autobusového nádraží Praha Florenc je možné jet také metrem linky B na Zličín, odkud jede autobusová linka 100 na letišti. Cena za cestu vlakem tam i zpět je cca 450–550 Kč, za cestu autobusem okolo 450–500 Kč.

#### 1.1.4 Spolupráce s obcemi v Brněnské metropolitní oblasti

Brněnská metropolitní oblast (BMO) je organický funkční celek, který zahrnuje město Brno a jeho přirozené zázemí – jedná se o Brno a 183 okolních obcí, kde žije více než 700 tisíc obyvatel (2020). Na základě intenzivních denních vazeb (dojížďka, dostupnost) je toto území vydefinováno a v čase se proměňuje. Cílem vytvoření Brněnské metropolitní oblasti není slučování, ale spolupráce obcí při koordinaci strategických projektů (v oblasti dopravy, vzdělávání, životního prostředí a sociálních služeb). V celé České republice jsou vymezeny celkem tři metropolitní oblasti a 10 aglomerací na základě Strategie regionálního rozvoje ČR 21+. Toto vymezení je vytvořeno zejména pro účely integrovaného metropolitního plánování a implementace strategií, hlavně v rámci nástroje ITI (Integrated Territorial Investments – jedná se o územní nástroj Evropské komise, který v České republice slouží k řešení vybraných metropolitních problémů, u kterých je vyžadován integrovaný přístup). Brněnskou metropolitní oblast můžeme zařadit do monocentrické metropolitní oblasti, protože má jedno jádro, kterým je město Brno – jde o nejvýznamnější centrum služeb, pracovních příležitostí, vzdělávání apod.

Spolupráce města Brna s obcemi v jeho zázemí je z hlediska dopravy klíčová z řady důvodů. Metropolitní spolupráce umožňuje vytvořit podmínky pro provázanost regionální a městské veřejné dopravy, a to zejména podporou investic do dopravních staveb, přestupních uzlů, rozvoje telematiky a dalších opatření. Při opravách a modernizaci infrastruktury umožňuje spolupráce mezi obcemi koordinaci uzavírek komunikací a snížení negativních dopadů na provoz veřejné dopravy.

Vytvořená organizační struktura má potenciál být využita do budoucna i pro další dopravní agendu, a to vytvoření systému parkovišť P+R, B+R mimo území města Brna a podporu sdílené dopravy na první / poslední míli v obcích, odkud existuje významná dojíždka do Brna, centra metropolitní oblasti.

## **1.2 Popis zapojení přepravních služeb DPMB do IDS JMK**

Dopravní podnik města Brna jako in-house dopravce Statutárního města Brna je od roku 2004 zapojen do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Jím zajišťované linky městské dopravy jsou vzájemně provázány s dalšími linkami veřejné hromadné dopravy na území města Brna a Jihomoravského kraje. DPMB je v Jihomoravském kraji největším dopravcem.

IDS JMK je postaven na vzájemné spolupráci jednotlivých druhů doprav, kdy dopravní řešení využívá výhod jednotlivých druhů doprav při vytváření výsledné koordinované nabídky postavené na provázaných a navazujících jízdních řádech jednotlivých linek. Koordinaci a provázanost systému není možné řešit odděleně pro region, město Brno a další města s vlastní městskou dopravou, ale je nutné komplexní pohled na celý systém, kdy zejména z regionu přichází řada vstupů ovlivňující dopravu po městech.

Ceny jízdného a smluvní přepravní podmínky jsou v rámci IDS JMK shodné pro všechny dopravce. Při prodeji jízdních dokladů není důležité, kdo jízdní doklad prodal – v souladu s Tarifem IDS JMK je uznávají všichni dopravci. Tržby jsou děleny podle toho, kde byl jízdní doklad spotřebován.

Statutární město Brno rozhoduje o rozsahu objednávky pro Dopravní podnik města Brna, mimo jiné schvaluje i Tarif IDS JMK. Město Brno a Jihomoravský kraj uzavřely „Smlouvu o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících“. Tato smlouva deklaruje postupy při spolupráci při provozování IDS JMK, změnách tarifu, vzájemného zápočtu objednávek dopravy.

Do tohoto vzájemného zápočtu objednávek veřejné dopravy jsou obvykle zahrnuty všechny úseky linek městské dopravy v Brně objednávané statutárním městem Brnem ležící mimo katastrální území města Brna a proti tomu úseky autobusových a vlakových linek na katastrálním území města Brna objednávaných Jihomoravským krajem. V následující kapitole je uvedena metodika finančního vypořádání dle výše uvedené smlouvy.

### 1.3 Vzájemná bilance dopravních výkonů při zajišťování dopravní obslužnosti mezi územím města Brna a Jihomoravského kraje

Základní zásady:

Princip finančního vyrovnání spočívá v započítávání přepravních výkonů v mkm dle následujících vzorců:

$$mkm_{zB} = \sum k_{LB} * mkm_{LB}$$

kde:  $mkm_{zB}$  - místokm započítané do vyrovnání pro město Brno.

$k_{LB}$  - koeficient významu linky pro přepravní vazby v rámci města Brna.

$mkm_{LB}$  - přepravní výkony v místokm konkrétní linky IDS na území města Brna mimo linek dopravce DPMB a.s.

$$mkm_{zJ} = \sum k_{LJ} * mkm_{LJ}$$

kde:  $mkm_{zJ}$  - místokm započítané do vyrovnání pro Jihomoravský kraj.

$k_{LJ}$  - koeficient významu linky pro přepravní mimo území města Brna.

$mkm_{LJ}$  - přepravní výkony v místokm konkrétní linky IDS dopravce DPMB a.s. mimo území města Brna.

**Tab. 4: Koeficient významu linky pro přepravní vazby v rámci města Brna**

<i>Linka</i>	<i>K<sub>LB</sub></i>
<i>Železniční linky s více než jednou zastávkou na území města Brna</i>	<i>0,04</i>
<i>Železniční linky s pouze jednou zastávkou na území města Brna</i>	<i>0</i>
<i>Autobusové linky z regionu zastavující na všech zastávkách městské dopravy po trase</i>	<i>1,0</i>
<i>Autobusové linky z regionu zastavující na vybraných zastávkách na území města Brna</i>	<i>0,06</i>
<i>Autobusové linky z regionu zastavující na několika zastávkách na území města Brna</i>	<i>0</i>

**Tab. 5: Koeficient významu linky pro přepravní vazby mimo území města Brna**

<i>Linka</i>	<i>K<sub>L</sub></i>
<i>Tramvajová linka</i>	<i>1,0</i>
<i>Trolejbusová linka</i>	<i>1,0</i>
<i>Autobusové linky</i>	<i>1,0</i>

Město Brno nehradí příspěvek do fondu IDS na obyvatele a rok jako ostatní obce a města Jihomoravského kraje (ostatní města Jihomoravského kraje mající zaintegrovanou městskou dopravu hradí jak ztrátu z provozu městské dopravy, tak příspěvek do fondu IDS na obyvatele a rok).

#### **1.4 Přínosy IDS JMK pro město a občany města Brna**

Přínosy IDS JMK pro město Brno:

- Zklidnění centrální části města od autobusové dopravy (Benešova, Rooseveltova, Lidická, Cejl)
- Zklidnění centra městské části Královo Pole od průjezdné autobusové dopravy
- Zklidnění centra městské části Tuřany od průjezdné autobusové dopravy
- Zlepšení dopravní obslužnosti okrajových částí města (Dvorska, Bosonohy, Ivanovice, Tuřany, Chrlice)
- Zvýšení kvality a nabídky cestování do regionu
- Snížení podílu dojíždějících využívajících IAD do Brna
- Snížení počtu vozokilometrů autobusů ujetých po území města Brna
- Zvýšení dopravní dostupnosti Brna v mimošpičkové době
- Vytvoření koordinátora IDS JMK KORDIS JMK, který napomáhá samosprávným orgánům i orgánům státní správy při komunikaci s občany a dalšími subjekty.

Přínosy IDS JMK pro občany města Brna:

- Rozšíření možnosti cestovat po městě Brně v rámci jedné jízdenky, a to jak jednorázové, tak i předplatní, nejen tramvajemi, trolejbusy a všemi linkami autobusů jezdících v rámci IDS JMK, ale navíc i osobními a spěšnými vlaky a vybranými rychlíky
- Zjednodušení a zpřehlednění cestování do regionu

- Úspora nákladů za jízdné při cestě do regionu
- Větší nabídka spojů do regionu zejména o víkendech
- Zlepšení informovanosti o veřejné dopravě.

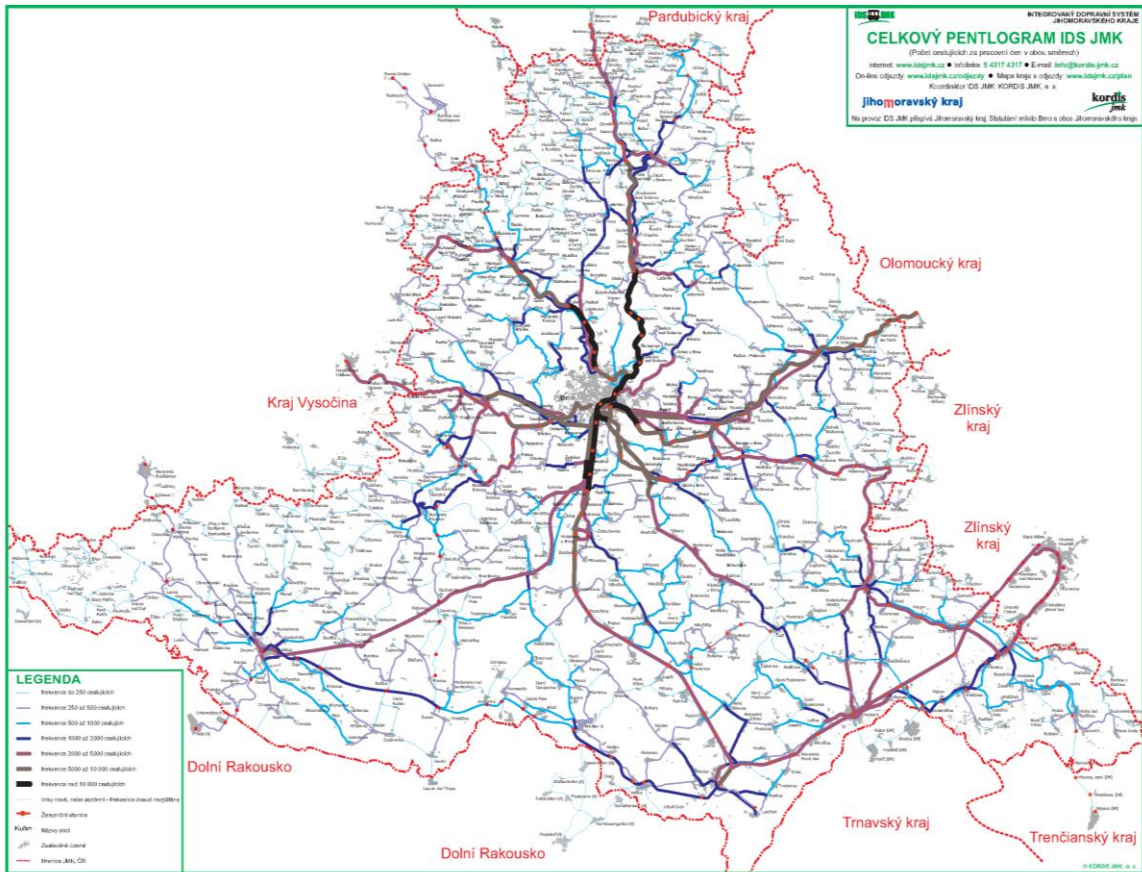
## **1.5 Návaznost městské dopravy v Brně na dálkové a regionální linky IDS JMK**

S cílem zvýšit efektivitu městské dopravy v Brně jsou vhodným způsobem tarifně i dopravně propojeny linky městské dopravy v Brně s regionálními linkami IDS JMK. Na území města Brna se linky zařazené do IDS JMK vzájemně doplňují, regionální vlaky i autobusy dokrývají ty přepravní potřeby v Brně, jejichž uspokojení by bylo pro samostatné linky či spoje městské dopravy neefektivní. Dochází tak k lepšímu využití vozidel veřejné dopravy na území města Brna.

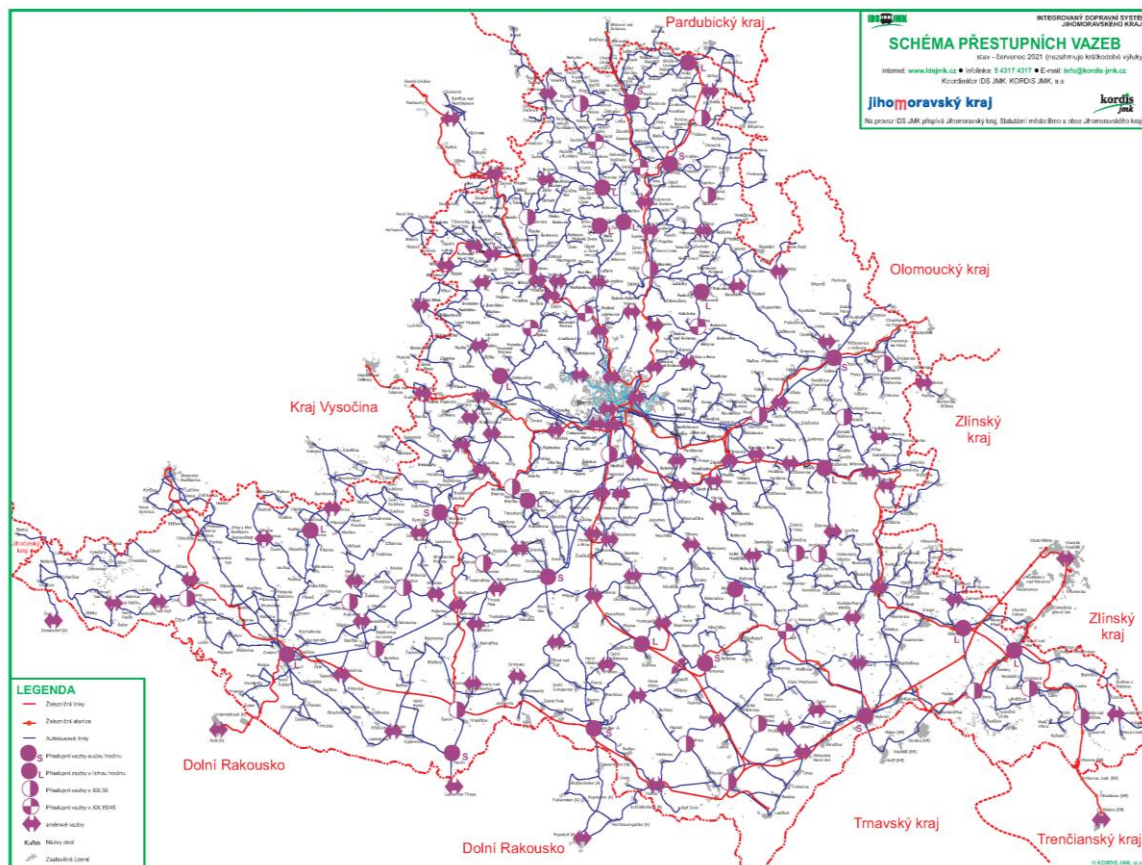
Dalším důležitým aspektem zajištění dopravy v Brně a kraji je zefektivnění provozu díky zavedení systému přestupů a návazností, který odstraňuje neefektivní souběhy linek a současně umožňuje vyšší četnost dopravního spojení do obcí ležících mimo hlavní tahy.

Počty cestujících využívajících spojení mezi Brnem a regionem v rámci IDS JMK jsou poměrně vysoké. Za běžný pracovní den takto cestuje cca 120 tis. cestujících z čehož 65 tis. železnicí, 45 tis. regionálními autobusy a 10 tis. tramvajemi a trolejbusy vyjíždějícími mimo Brno.

Na následujících obrázcích jsou zobrazeny nejdůležitější přepravní proudy v regionu a dále systém přestupních uzlů.



Obr. 8: Přehled dopravních proudů veřejné dopravy v Jihomoravském kraji



Obr. 9: Garance návazností mezi spoji v Jihomoravském kraji

## **1.6 Vedení linek městské, linkové a železniční dopravy na území města Brna**

Statutární město Brno je rozděleno do 29 městských částí. Do každé městské části je provozovaná městská hromadná doprava. Dopravu na území města Brna zajišťuje především Dopravní podnik města Brna, a.s.

Dalšími dopravci, kteří zajišťují dopravní obsluhu na území města Brna jsou provozovatelé regionálních autobusových linek. Ke dni 1. 6. 2022 jsou jimi tyto společnosti:

- ADOSA a.s.,
- BDS-BUS, s.r.o.,
- BORS Břeclav a.s.,
- ČSAD Hodonín a.s.,
- ČSAD Kyjov Bus a.s.,
- ČSAD Tišnov, spol. s r.o.,
- ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.,
- Strojně dopravní služby Opava spol. s r.o.,
- TRADO – BUS, S.R.O.,
- Tourbus, a.s.,
- ZDAR, a.s.
- Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o.

Železniční dopravu v rámci Brna zahrnutou do IDS JMK zajišťují:

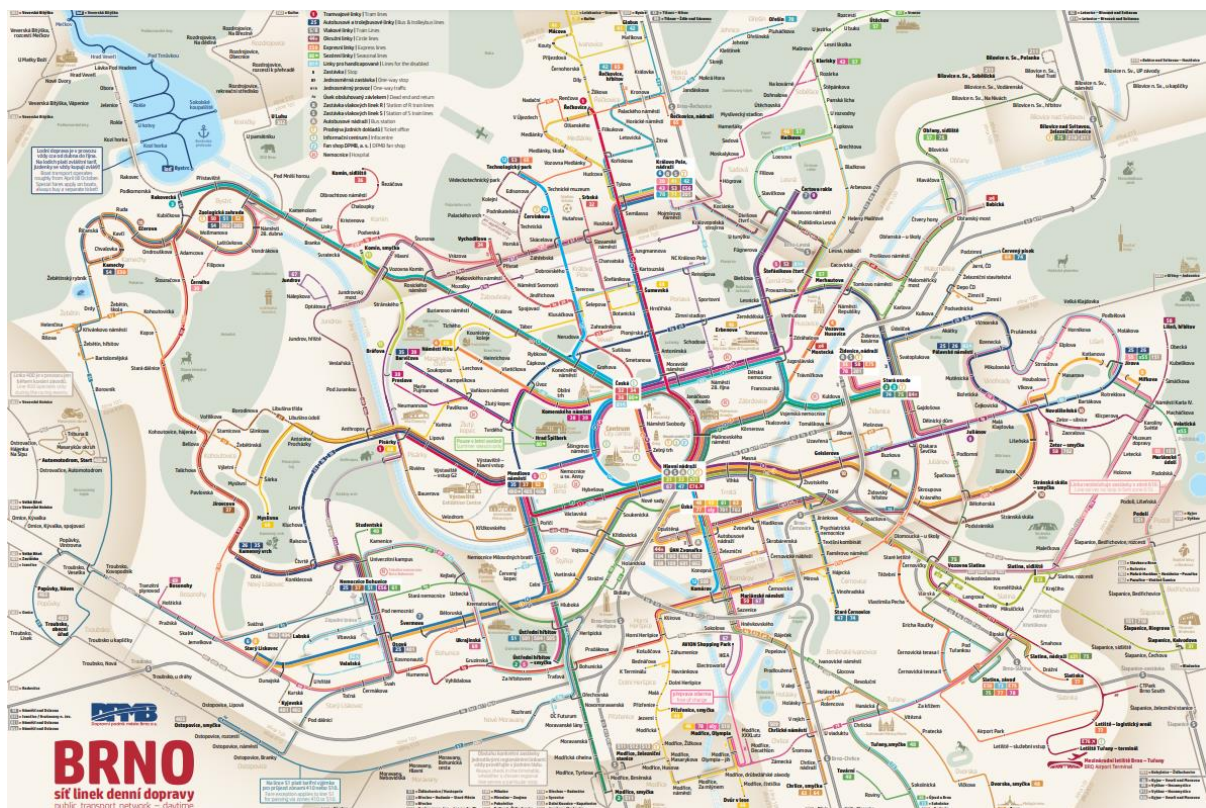
- České dráhy, a.s.
- RegioJet a.s.

Městská hromadná doprava v Brně je provozovaná během dne a noci. V Brně je více než 400 zastávek. Počet současných provozovaných linek v rámci IDS JMK je představen v následující tabulce:



**Tab. 6: Počet provozovaných linek v rámci IDS JMK**

<i>Druh dopravy</i>	<i>Počet provozovaných linek</i>
<i>Vlaky dálkové</i>	7
<i>Vlaky místní</i>	5
<i>Tramvaje</i>	12
<i>Trolejbusy</i>	12
<i>Autobusy</i>	38
<i>Školní autobusy</i>	4
<i>Noční linky</i>	11
<i>Autobusy s převahou výkonu mimo Brno</i>	7
<i>Zvláštní autobusové linky</i>	9
<i>Lodě</i>	2

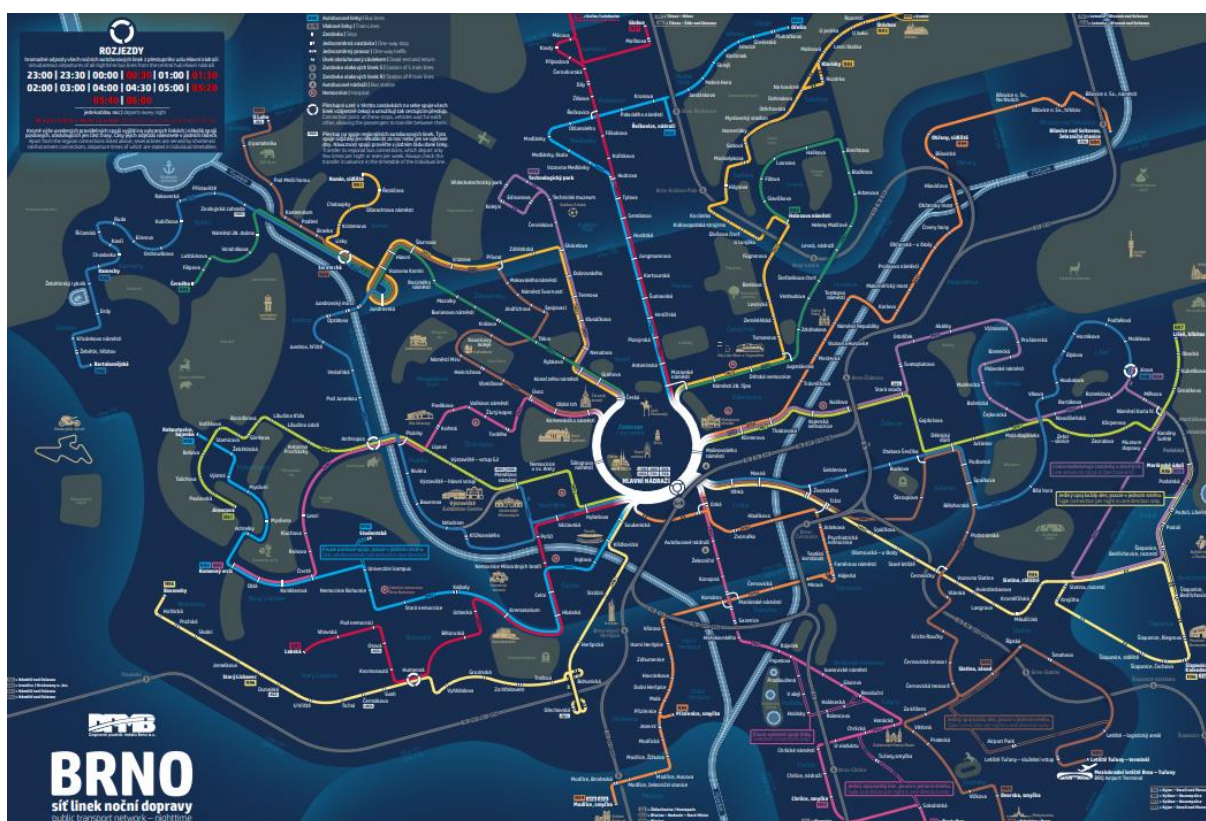


**Obr. 10: Mapa sítě linek denní dopravy v Brně (stav ke dni: 1. 1. 2022)**

Ve městě je v provozu 11 nočních autobusových linek s označením N89 – N99. Pravidelně se tyto linky sjíždějí na zastávce Hlavní nádraží, kde jsou zajištěny návaznosti mezi jednotlivými linkami. Spoje na sebe čekají.

Odjezdy od Hlavního nádraží v noci před pracovním dnem: 23:00 23:30 00:00 1:00 2:00 3:00 4:00 4:30 5:00.

Odjezdy od Hlavního nádraží v noci před nepracovním dnem: 23:00 23:30 00:00 1:00 2:00 3:00 4:00 4:30 5:00 5:30 6:00 6:30 7:00.



Obr. 11: Mapa sítě linek noční dopravy v Brně (stav ke dni: 1. 1. 2022)

## 1.7 Linky veřejné dopravy obsluhující území města Brna ke dni 1. 1. 2022

Trasy linek a kilometrické vzdálenosti jsou stanoveny dle Přílohy č. 1a) dodatku č. 26 Smlouvy č. 0054090907217 (09/550/3010) – Plán organizace městské hromadné dopravy na rok 2022 na území statutárního města Brna. Tabulky nezahrnují krátkodobé výluky a dlouhodobé výluky zahájené po 1. 1. 2022. Tabulky zahrnují změny v trasách linek realizované v roce 2022 do doby odevzdání projektu. Kilometrické vzdálenosti jsou uvedeny pouze u linek obsluhovaných Dopravním podnikem města Brna.

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
<b>TRAMVAJE</b>					
1	Řečkovice – Semilasso – Malinovského náměstí – Hlavní nádraží – Mendlovo náměstí – Pisárky	10,40			
2	Židenice, Stará osada – Tkalcovská – Hlavní nádraží – Celní – Ústřední hřbitov – Ústřední hřbitov-smyčka / Bohunická – Modřická cihelna	10,42	Modřice, Tyršova – Modřice, smyčka	1,23	11,65
3	Židenice, Stará osada – Jugoslávská – Dětská nemocnice – Česká – Konečného náměstí – Tábor – Rosického náměstí – Vozovna Komín – Komín, smyčka / – Zoologická zahrada – Bystrc, Rakovecká	11,52			
4	Masarykova čtvrť, Náměstí Míru – Úvoz – Komenského náměstí – Česká – Náměstí Svobody – Hlavní nádraží – Tkalcovská – Vozovna Husovice – Tomkovo náměstí – Maloměřický most – Obřany,	9,18			

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	Babická				
5	Štefánikova čtvrť – Jugoslávská – Dětská nemocnice – Česká – Mendlovo náměstí – Celní – Ústřední hřbitov-smyčka	7,61			
6	Královo Pole, nádraží – Semilasso – Pionýrská – Česká – Mendlovo náměstí – Celní – Švermova – Osová – Starý Lískovec, smyčka	10,94			
7	(Lesná, Čertova rokle –) Černá Pole, Zemědělská – Jugoslávská – Tkalcovská – Malinovského náměstí – Hlavní nádraží – Vsetínská – Bohunice, Švermova	8,97			
8	Líšeň, Mifkova – Jírova – Novolíšeňská – Geislerova – Hlavní nádraží – Vsetínská – Švermova – Osová – Starý Lískovec, smyčka	14,04			
9	Lesná, Čertova rokle – Zemědělská – Jugoslávská – Dětská nemocnice – Česká – Náměstí Svobody – Hlavní nádraží – Geislerova – Juliánov	8,76			
10	(Stránská skála-smyčka –) Geislerova – Hlavní nádraží – Malinovského náměstí – Česká – Tábor – Vozovna Komín – ZOO – Bystrc, Ečerova	16,63			
11	Bráfova – Vozovna Komín – Komín, smyčka	1,93			

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
12	Technologický park – Červinkova – Klusáčkova – Česká – Šilingrovo náměstí – Hlavní nádraží – Komárov	8,21			
H4	(Malinovského náměstí / Komenského náměstí –) Česká – Náměstí Svobody – Hlavní nádraží – Mendlovo náměstí (od 26.6 do 28.9)	3,29			
P1	(Malinovského náměstí –) Hlavní nádraží – Mendlovo náměstí – Pisárky	4,03			
P1	Pisárky – Mendlovo náměstí – Šilingrovo náměstí – Česká – Tábor – Vozovna Komín – ZOO – Rakovecká / – Bystrc, Ečerova	13,57			
P2	Židenice, Stará osada – Tkalcovská – Malinovského náměstí – Hlavní nádraží – Mendlovo náměstí – Pisárky	6,64			
P5	Štefánikova čtvrť – Jugoslávská – Dětská nemocnice – Česká – Šilingrovo náměstí – Mendlovo náměstí – Pisárky	6,62			
P5	Štefánikova čtvrť – Jugoslávská – Dětská nemocnice – Česká – Tábor – Vozovna Komín – ZOO – Rakovecká / – Bystrc, Ečerova	13,12			
P12	(Technologický park –) Červinkova – Klusáčkova – Česká – Šilingrovo náměstí – Mendlovo náměstí – Pisárky	8,14			
<b>TROLEJBUSY</b>					

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
25	Jírova – Novolíšeňská – Pálavské náměstí – Prušánecká – (Stará osada) – Židenice, kasárna – (Vozovna Husovice) – Tomkovo náměstí – Lesnická – Pionýrská – Konečného náměstí – Úvoz – Mendlovo náměstí – Výstaviště-hlavní vstup – Pisárky – Čtvrť – Nemocnice Bohunice – Starý Lískovec, Osová	19,17			
26	Jírova – Novolíšeňská – Pálavské náměstí – Prušánecká – (Stará osada) – Židenice, kasárna – (Vozovna Husovice) – Tomkovo náměstí – Lesnická – Pionýrská – Konečného náměstí – Úvoz – Mendlovo náměstí – Výstaviště-hlavní vstup – Pisárky – Čtvrť – Nový Lískovec, Kamenný vrch	18,89			
30	Bystrc, Černého – Náměstí 28. dubna – Svratecká – Přívrat – Skácelova – Slovanské náměstí – Semilasso – Královo Pole, nádraží	8,45			
31	Hlavní nádraží – Masná – Tržní ► – Spáčilova – Černovičky – Řípská – Přemyslovo náměstí – Krejčího	6,55	– Hraničky – Šlapanice, sídliště – Šlapanice, Čechova – Šlapanice, Kalvodova	3,08	9,63
32	Česká – Sušilova – Botanická – Slovanské náměstí – Královo Pole, Srbská	4,22			
33	Hlavní nádraží – Masná – Tržní ► – Spáčilova – Černovičky – Vozovna Slatina – Slatina,	6,37			



Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	sídliště				
34	Česká – Sušilova – Klusáčkova – Náměstí Svornosti – Přívrat – Žabovřesky, Vychodilova	4,23			
35	Masarykova čtvrť, Barvičova – Žlutý kopec – Mendlovo náměstí	2,74			
36	Česká – Sušilova – Klusáčkova – Náměstí Svornosti – Přívrat – (Vychodilova) – Svratecká – Komín, sídliště	7,16			
37	Mendlovo náměstí – Výstaviště-hlavní vstup – Pisárky – Libušina třída – Jírovcova – Kamenný vrch – Čtvrť – Nemocnice Bohunice	9,96			
38	Masarykova čtvrť, Preslova – Žlutý kopec – Úvoz – Komenského náměstí	2,90			
39	Masarykova čtvrť, Barvičova – Žlutý kopec – Úvoz – Komenského náměstí	2,68			
<b>AUTOBUSY</b>					
40	Studentská – Úzká – Komárov – Ivanovické náměstí – Hanácká – Tuřany, smyčka – Tovární (trasa platí od 1.7.2022)	16,70			
41	Královo Pole, nádraží – Semilasso – Hudcova – Vozovna Medlánky – Medlánky – Řečkovice – Kouty – Máčova –	6,23	– Česká, Nádavky – Česká, Hlavní – Česká, křižovatka – Česká, železniční stanice – Lelekovice, u Hrazdírů –	4,46	10,7

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	Ivanovice, Globus / – ...		Lelekovice, škola – Lelekovice, náves – Lelekovice, u kříže		14,7
			– Česká, Nádavky – Česká, Hlavní – Česká, křižovatka – Česká, železniční stanice – Lelekovice, u Hrazdírů – Lelekovice, škola – Lelekovice, náves – Lelekovice, u kříže – Vranov, křižovatka – Vranov, myslivna	8,48	
42	Ivanovice, Globus → (Řečkovice, hřbitov →) Palackého náměstí → Žitná → Semilasso → Hudcova → Žitná → Palackého náměstí (→ Řečkovice, hřbitov) → Ivanovice, Globus	9,84			
43	Královo Pole, nádraží – Sadová – Soběšice, Klarisky	5,76			
44	ÚAN ZVONAŘKA → Zvonařka → Tržní → Škroupova → Stará osada → Tomkovo náměstí → Štefánikova čtvrť → Halasovo náměstí → Kociánka → Královo Pole, nádraží → Semilasso → Slovanské náměstí → Skácelova → Přívrat → Rosického náměstí → Vozovna Komín → Optátova → Pisárky → Riviéra → Mendlovo náměstí – ÚAN ZVONAŘKA	23,6			
46	Lesná, Haškova – Blažkova – Štefánikova čtvrť – Lesnická – (Černá Pole, Zemědělská)	3,96			



Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
47	Staré Černovice – Faměrovo náměstí – Tržní – Zvonařka – Hlavní nádraží	4,77			
48	Hlavní nádraží – Komárov – Holásky – Hanácká – Vítězná – Dvorska, smyčka –	11,07	– Kobylnice, Na Rybníku – Kobylnice – Kobylnice, obecní úřad – Prace, škola – Prace, náves – Prace, točna (-Mohyla míru)  (prodloužení k Mohyle míru od 11.6.2022)	5,42 (7,22)	16,49 (18,29)
49	Úzká – Zvonařka – Tržní – Faměrovo náměstí – (Staré Černovice) – Komárov – Horní Heršpice – (Bednářova) – Dolní Heršpice – Přizřenice – Modřická – ... – Modřice, čistička – Dvůr v lese	13,16	... – Modřice, Žižkova – Modřice, Masarykova – Modřice, náměstí – Modřice, Za mlýnem ► – Modřice, Drubežářské závody – Modřice, Olympia jih ◀ – Modřice, Olympia – ...	2,71	15,15
50	Bystrc, Zoologická zahrada – Wollmanova – Stará dálnice – Kohoutovice, hájenka – Jírovcova – Kamenný vrch – Čtvrť – Nemocnice Bohunice – Osová – Humenná – Vyhlídalova – Bohunická – Horní Heršpice – Komárov – Hlavní nádraží	18,38			
E50	Bystrc, Kamechy – Říčanská – Ečerova – Kohoutovice, hájenka – Jírovcova – Starý Lískovec, smyčka – Komárov – Areál Slatina	24,3			
51	Bystrc, Zoo – Křivánkovo nám. – Skalní – Nemocnice Bohunice – Ostopovice – Moravany –	16,26	– Troubsko, Veselka – Popůvky, Vintrovna – Popůvky, Náves –	8,40	31,24

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	Ústřední hřbitov		Troubsko, obecní úřad – Troubsko, kaplička – Troubsko, Nová –		6,58
			– Ostopovice, Branky – Ostopovice, náměstí – Ostopovice, rozcestí – Ostopovice, smyčka – Moravany, Nebovidská ◀ – Moravany, Hlavní – Moravany, Bohunická cesta –		
52	Bystrc, Zoologická zahrada – Wollmanova – Ečerova – Kamechy – Ríšova – Bartolomějská – Stará dálnice – Kohoutovice, hájenka – Šárka – Pisárky – Výstaviště-hlavní vstup – Mendlovo náměstí	17,99			
53	Technologický park – Kolejní ◀ – Technická – (Palackého vrch ◀) – Skácelova – Slovanské náměstí – Semilasso – Královo Pole, nádraží – Kociánka – Halasovo náměstí – Štefánikova čtvrť – Tomkovo náměstí – Židenice, Stará osada	7,54			
54	Bystrc, Zoologická zahrada – Přístaviště – Rakovecká – Ečerova – Bystrc, Kamechy	4,94			
55	Líšeň, Mariánské údolí – Náměstí Karla IV. – Jírova – Horníkova – Špačkova – Dělnický dům – Stará osada – Židenice, nádraží	10,38			
E56	Královo Pole, nádraží – Pisárky	8,62			

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	– Nemocnice, Bohunice				
57	(Obřany, sídliště – Maloměřický most –) Tomkovo náměstí – Štefánikova čtvrť – Halasovo náměstí – Haškova (– Soběšice, Klarisky (– Útěchov (– ...	12,35	...– U Jezírka... – Vranov, hřbitov – Vranov, myslivna – Vranov, křižovatka – Vranov, smyčka	1,5  3,32	17,17
58	Líšeň, hřbitov – Náměstí Karla IV. – Klicperova – Zetor-silnice – (Zetor-smyčka) – Malá Klajdovka – Dělnický dům – Stará osada – Židenice, nádraží	7,51			
61	Úzká – Křídlovická – Holandská – Ústřední hřbitov – Kamenice – Nemocnice Bohunice	6,08			
64	Červený písek (– Zimní) – Stará osada (– Židenice, nádraží) – Uzavřená – Jílkova – Geislerova – Životského – Masná – Komárov – Holásky – Chrlické náměstí – Chrlice, smyčka	16,23			
65	Technologický park / Královo Pole, nádraží – Vozovna Medlánky – Medlánky, škola – Nadační – Řečkovice – Palackého náměstí – Řečkovice, hřbitov – Řečkovice, nádraží	5,99			

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
67	Jundrov – Vozovna Komín – Přivrat – Skácelova – Slovanské náměstí – Štefánikova ul. – (NC Královo Pole –) Sportovní – Náměstí 28. října – Malinovského náměstí – Hlavní nádraží – Masná – Komárov – Avion Shopping Park	17,00			
68	((Myslivna – Šárka –) Pisárky – Vaňkovo nám. –) Náměstí Míru – Kounicovy koleje – Tábor – Klusáčkova – Šumavská – (NC Královo Pole)	8,80			
69	Bosonohy – Starý Lískovec, smyčka ► – Dunajská ◀ – Čermákova – Osová – Nemocnice Bohunice – (Univerzitní kampus-sever) – Kamenice – Uzbecká – Bohunice, Ukrajinská	8,10			
70	Ořešín → Jehnice → Mokrá Hora → Palackého náměstí → Žitná → Semilasso → Hudcova → Žitná → Palackého náměstí → Mokrá Hora → Jehnice → Ořešín	14,54			
71	Královo Pole, nádraží – Semilasso – Hudcova – Vozovna Medlánky – Medlánky – Řečkovice – Kouty – Mácova –	6,21	– Česká, Nádavky – Česká, Hlavní – Česká, UP závody – Kuřim, Díly pod Svatým Jánem ◀ – Kuřim, sokolovna – Kuřim, železniční stanice	5,53	11,7
75	Slatina, nádraží – Řípská – Areál Slatina – Vlárská – Vozovna Slatina – Černovičky – Špačkova – Dělnický dům – Stará osada –	13,25	– Bílovice nad Svitavou, Obřanská – Bílovice nad Svitavou, Žižkova – Bílovice nad Svitavou,	2,49	15,7

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	Karlova – Maloměřický most – Obřany, sídliště – Bílovická cihelna –		železniční stanice		
E75	Židenice, nádraží – Stará osada – Areál Slatina	12,15			
E76	Hlavní nádraží – Úzká – Autobusové nádraží ◀ – Tržní – Černovičky – Řípská (– CTPark Brno South) – Letiště Tuřany	10,48	...– (– CTPark Brno South) – Letiště, logistický areál –...	(1,3) 0,9	(11,78) 11,38
77	Úzká – Zvonařka – Tržní – Spáčilova – Vlastimila Pecha – Černovická terasa I – Areál Slatina – Řípská – Slatina, nádraží – Slatina, Slatinka	8,73			
	Úzká – Zvonařka – Tržní – Spáčilova – Vlastimila Pecha – Černovická terasa I – Areál Slatina – Řípská –	10,85	– Letiště – logistický areál	0,15	11,00
78	Židenice, nádraží – Stará osada – Akátky – Prušánecká – Horníkova – Jírova – Náměstí Karla IV. – Muzeum dopravy – Holzova – Přemyslovo náměstí – Řípská – Areál Slatina – Hanácká – Chrlické náměstí – Zámecká –	19,61	– Modřice, Olympia jih ◀ – Modřice, Olympia	1,15	19,8
80	Česká – Úvoz – Hrad Špilberk (linka v provozu v turistické sezóně)	2,00			
81	Česká – Úvoz – (Hrad Špilberk) – Žlutý kopec – (Pisárky) – Náměstí Míru – Kounicovy koleje – Tábor – Klusáčkova – Nákupní centrum Královo Pole – Královo Pole, nádraží –	13,50			

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	<i>Kociánka – Halasovo náměstí – Haškova – Štefánikova čtvrť</i>				
82	<i>Starý Lískovec, Valašská – Osová – Nemocnice Bohunice – Univerzitní kampus-sever – Ukrajinská – OC Futurum – Červený kopec – Nemocnice Milosrdných bratří – Mendlovo náměstí – Hybešova – Úzká – Hlavní nádraží – Česká – Dětská nemocnice – Vojenská nemocnice – Geislerova – Poliklinika Židenice – Novolíšeňská – Malá Klajdovka – Jírova – Velká Klajdovka – Strnadova – Vinohrady, Pálavské náměstí</i>	29,58			
84	<i>Židenice, Stará osada → Škroupova → Tržní → Zvonařka → Mendlovo náměstí → Riviéra → Pisárky → Optátova → Vozovna Komín → Rosického náměstí → Přívrat → Skácelova → Slovanské náměstí → Semilasso → Královo Pole, nádraží → Kociánka → Halasovo náměstí → Štefánikova čtvrť → Tomkovo náměstí → Židenice, Stará osada</i>	23,05			
š85	<i>Tuřany, smyčka – Hanácká – Rolencova / Ivanovické náměstí – Holásky</i>	3,36			
š86	<i>Zvš Ibsenova – Halasovo náměstí – Hlavní nádraží</i>	6,16			
š88	<i>Zš Jana Babáka – Náměstí Svornosti – Přívrat – Rosického</i>	12,86			

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	náměstí – Optátova ► – Jundrov ► – Svratecká – Zoologická zahrada – ZŠ Laštůvkova				
N89	(Kníničky, U Luhu) – Svratecká – Vozovna Komín – Přívrat – Náměstí Svornosti – Kounicovy koleje – Náměstí Míru – Úvoz – Komenského náměstí – Hlavní nádraží – Masná – Tržní ► – Škroupova – Dělnický dům – Špačkova – Černovičky – (Černovická terasa I – Vítězná – Dvorská, smyčka –	25,04			25,04
	(Kníničky, U Luhu) – Svratecká – Vozovna Komín – Přívrat – Náměstí Svornosti – Kounicovy koleje – Náměstí Míru – Úvoz – Komenského náměstí – Hlavní nádraží – Masná – Tržní ► – Škroupova – Dělnický dům – Špačkova – Černovičky – (Černovická terasa I – Řípská – Letiště Tuřany-terminál)	26,61	– Kobylnice, Na Rybníku – Kobylnice – Kobylnice, obecní úřad – Prace, škola – Prace, náves – Prace, točna	5,42	32,03
N90	(Kohoutovice, hájenka – Myslivna) – Nový Lískovec, Kamenný vrch – Čtvrť – Nemocnice Bohunice – Stará nemocnice – Celní – Vojtova – Křídlovická – Hlavní nádraží – Moravské náměstí – Pionýrská – Semilasso – Hudcova ► – Vozovna Medlánky – Medlánky – Řečkovice – Palackého náměstí – Řečkovice, nádraží – (Mokrý Hora – Jehnice – Ořešín)	23,87			

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
N91	Starý Lískovec, Labská – Osová – Humenná – Uzbecká – Celní – Poříčí – Hybešova – Hlavní nádraží – Moravské náměstí – Pionýrská – Semilasso – Hudcova – Řečkovice – Kouty – Mácova –	16,94	– Česká, Nádavky – Česká, Hlavní – Česká, UP závody – Kuřim, Díly pod Svatým Jánem ◀ – Kuřim, sokolovna – Kuřim, železniční stanice – Kuřim, kulturní dům – Kuřim, poliklinika – Kuřim, TOS – Kuřim, Prefa rozcestí – Kuřim, Podlesí, rozcestí	10,52	27,46
	Starý Lískovec, Labská – Osová – Humenná – Uzbecká – Celní – Poříčí – Hybešova – Hlavní nádraží – Moravské náměstí – Pionýrská – Semilasso – Hudcova – Řečkovice – Kouty – Mácova –		– Česká, Nádavky – Česká, Hlavní – Česká, křižovatka – Česká, železniční stanice – Lelekovice, u Hrazdírů – Lelekovice, škola – Lelekovice, náves – Lelekovice, u kříže	4,46	21,40
N92	Lesná, Halasovo náměstí – Loosova – Haškova – Blažkova – Štefánikova čtvrť – Jugoslávská – Dětská nemocnice – Moravské náměstí – Hlavní nádraží – Česká – Konečného náměstí – Tábor – Rosického náměstí – Vozovna Komín – Svratecká – Náměstí 28. dubna – Bystrc, Černého	19,27			
N93	Komín, sídliště – Svratecká – Vozovna Komín – Přívrat – Skácelova – Klusáčkova – Konečného náměstí – Česká – Hlavní nádraží – Moravské náměstí – Dětská nemocnice – Jugoslávská – Lesnická –	23,98	...– U Jezírka – ... – Vranov, hřbitov – Vranov, myslivna – Vranov, křižovatka – Vranov, smyčka)	1,5 3,32	28,80



Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	Halasovo náměstí – Kociánka – (Královo Pole, nádraží) – Sadová – Klarisky – (Útěchov –				
N94	–) Obřany, sídliště – Maloměřický most – Karlova – Tomkovo náměstí – Vozovna Husovice – Tkalcovská – Hlavní nádraží – Úzká – Zvonařka – Tržní – Faměrovo náměstí – Komárov – Horní Heršpice – Dolní Heršpice – Přízřenice – (Modřická –	19,26	(Bílovice nad Svitavou, železniční stanice – Bílovice nad Svitavou, Žižkova – Bílovice nad Svitavou, Obřanská –	2,49	24,05
			– Modřice, Žižkova – Modřice, Husova – Modřice, železniční stanice – Modřice, Brněnská – Modřice, smyčka)	2,3	
N95	Nový Lískovec, Kamenný vrch – Čtvrť – Anthropos – Pisárky – Žlutý kopec – Úvoz – Komenského náměstí – Hlavní nádraží – Úzká – Zvonařka – Komárov – Ivanovické náměstí – (Holásky) – Hanácká – (Tuřany, smyčka) – Chrlické náměstí – Chrlice, smyčka – (Sokolnická –	21,14	– Sokolnice, rozvodna – Sokolnice, obecní úřad – Sokolnice, železniční stanice – Újezd u Brna, Revoluční – Újezd u Brna, městský úřad)	7,75	28,89
			– Sokolnice, rozvodna – Sokolnice, obecní úřad – Sokolnice, železniční stanice – Telnice – Měnín, rozcestí – Žatčany, u mlýna – Žatčany, náves – Újezd u Brna, městský úřad)	13,37	34,51

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
N96	(Bosonohy) – Starý Lískovec, smyčka – Čermákova – Humenná – Vyhlídalova – Bohunická ◀ – Ořechovská – Heršpická – Křídlovická – Hlavní nádraží – Masná – Tržní ▶ – Spáčilova – Černovičky – Vozovna Slatina – Mikulčická – Slatina, sídliště – (Slatina, rozcestí – Krejčího –	19,24	– Hraničky – Šlapanice, sídliště – Šlapanice, Čechova – Šlapanice, Kalvodova	3,08	22,32
			– Hraničky – Šlapanice, sídliště – Šlapanice, Čechova – Šlapanice, Kalvodova – Šlapanice, Riegrova – Šlapanice, Bedřichovice – Šlapanice, Bedřichovice, rozcestí – Podolí)	8,37	27,61
N97	Líšeň, hřbitov – Náměstí Karla IV. – Klicperova – Zetor-silnice – Malá Klajdovka – Dělnický dům – Stará osada – Tkalcovská – Hlavní nádraží – Hybešova – Nemocnice u svaté Anny – Mendlovo náměstí – Výstaviště-hlavní vstup – Pisárky – Anthropos – Libušina třída – Kohoutovice, Jírovcova	18,47			
N98	Líšeň, Jírova – Velká Klajdovka – Houbalova – Špačkova – Dělnický dům – Geislerova – Masná – Hlavní nádraží – Hybešova – Mendlovo náměstí – Riviéra – Pisárky – Anthropos – Optátova – Svratecká – Zoologická zahrada – Rakovecká – Ečerova – Bystrc, Kamechy – (Žebětín,	26,63			

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	Bartolomějská)				
N99	(Líšeň, Mariánské údolí – Náměstí Karla IV.) – Jírova – Novolíšeňská – Pálavské náměstí – Prušánecká – Stará osada – Tkalcovská – Hlavní nádraží – Česká – Konečného náměstí – Klusáčkova – Skácelova – Červinkova – Kolejní ► – Technologický park	18,08			
104	ÚAN Zvonařka – Strážní – Ústřední hřbitov –		– Modřice, Tyršova – Pohořelice – Vlasatice – Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín – Laa an der Thaya		
105	ÚAN Zvonařka – Strážní – Ústřední hřbitov –		– Modřice, Tyršova – Pohořelice – Pasohlávky – Dolní Dunajovice – Mikulov		
106	ÚAN Zvonařka – Zvonařka ◀ – Tržní –		– Holubice, nadjezd – Slavkov u Brna – Žarošice – Archlebov – Dražůvky – Želetice – Nenkovice – Stavěšice – Strážovice – Kyjov		
107	ÚAN Zvonařka – Zvonařka ◀ – Tržní –		– Rousínov, autobusové nádraží – Vyškov		
108	ÚAN Zvonařka – Strážní – Ústřední hřbitov –		– Modřice, Tyršova – Pohořelice – Miroslav – Lechovice – Znojmo		
109	ÚAN Zvonařka – Svatopetrská ◀ – Komárov – Ráječek – Ivanovické náměstí – Hanácká –		– Sokolnice, rozvodna – Těšany – Klobouky u Brna – Čejč – Mutěnice –		

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	Tuřany, smyčka –		Hodonín		
201	Židenice, nádraží – Kuldova ◀ – Stará osada – Prušánecká – Strnadova – Velká Klajdovka – Na spáleništi –		– Ochoz u Brna, Říčky, rozcestí – Ochoz u Brna – Křtiny – Jedovnice		
210	Obřany, sídliště – Bílovická cihelna –	3,70	– Bílovice nad Svitavou, železniční stanice – Bílovice nad Svitavou, u kapličky – Bílovice nad Svitavou, UP závody – Řícmanice, u skály – Řícmanice, Na Štukách – Řícmanice – Řícmanice, u lomu – Kanice, koupaliště – Kanice	5	8,7
211	(Obřanský most – Obřany, sídliště – ....	2,60	– Bílovice nad Svit., Na Nivách –) Bílovice n.S., Soběšická – Bílovice n.S., Vodárenská – Bílovice n.S., hřbitov – Bílovice n.S., Lesní – Bílovice n.S., Polanka – Bílovice n.S., náměstí – Bílovice n.S., železniční stanice		
301	Královo Pole, nádraží –		– Kuřim, Podlesí, rozcestí – Lipůvka – Černá Hora – Lysice – Kunštát – Olešnice – Bystré u Poličky		
302	Bystrc, Zoologická zahrada – Bystrc, Pod Mniší horou – Kníničky, U Luhu –	3,05	– Rozdrojovice, rekreační středisko – Rozdrojovice, rozcestí k přehradě – Rozdrojovice, Obecnice – Rozdrojovice, Na dědině – Rozdrojovice, Na Březině – Jinačovice, Chaloupky –	5,1	8,15

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
			Jinačovice		
303	Bystrc, Zoologická zahrada – Přístaviště – Rakovec – Rokle – Obora – Hrad Veveří – Nové Dvory –	10,82	– Veverská Bítýška, Vápenice – Hvozdec – Veverská Bítýška, hájovna Na Hlince – Veverská Bítýška, sídliště – Veverská Bítýška, náměstí	5,93	16,8
	Bystrc, Zoologická zahrada – Přístaviště – Rakovec – Rokle – Obora – Hrad Veveří – Nové Dvory – U Matky Boží –	11,8	– Veverská Bítýška, rozcestí Mečkov – Veverská Bítýška, náměstí	1,84	13,6
310	(Ivanovice, Máčova – ....	1,15	Vranov, myslivna – Vranov, křiž. – Lelekovice, u křiže – Lelekovice, náves – Lelekovice, škola – Lelekovice, u Hrazdírů – Česká, žel. stanice – Česká, křižovatka – .... – Česká, Nádavky – Česká, Hlavní) – Česká, UP závody – Kuřim, Díly pod Sv. Jánem – Kuřim, sokolovna – Kuřim, žel. stanice – Kuřim, kulturní dům – Kuřim, poliklinika – Kuřim, TOS – Kuřim, TE / – Kuřim, Prefa rozcestí – Kuřim, Podlesí, rozcestí – Kuřim, Podlesí, Pramen	15,55	16,7
401	Osová - / Starý Lískovec, Kyjevská – Starý Lískovec, smyčka ◀ – Dunajská ▶ – Jemelkova – Skalní – Pražská ◀ – Hoštická ▶ – Tranzitní plynovod –		– Troubsko, Kovopodnik – Troubsko, Veselka – Popůvky – Říčany – Domašov – Přibyslavice – Velká Bíteš		

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
402	Starý Lískovec, Kyjevská – Kurská – Starý Lískovec, smyčka ◀ – Dunajská ▶ – Jemelkova – Skalní – Pražská ◀ – Hoštická ▶ – Tranzitní plynovod –		– Troubsko, Kovopodnik – Troubsko – Popůvky – Říčany – Veverské Knínice		
	Starý Lískovec, Kyjevská – Starý Lískovec, smyčka ◀ – Dunajská ▶ – Jemelkova – Skalní – Pražská ◀ – Hoštická ▶ – Tranzitní plynovod – ... – Tribuna B – Masarykův okruh – Tribuna B –		– Troubsko, Kovopodnik – Troubsko – Popůvky – Ostrovačice, Automotodrom – ... – Říčany – Veverské Knínice		
403	Starý Lískovec, Labská – Osová – Čermákova – Pod dálnicí –	2,70	– Ostopovice, Branky – Ostopovice, náměstí – Ostopovice, rozcestí – Ostopovice, smyčka – Ostopovice, Lipová – Troubsko, U dráhy – Troubsko, Nová – Troubsko, kaplička – Troubsko, obecní úřad	4,6	7,3
404	Starý Lískovec, Labská – Vltavská – (ZŠ Vedlejší) – Osová – Kosmonautů – Svah – Čermákova – Točná – Pod dálnicí –		– Ostopovice, Branky – Ostopovice, smyčka – Troubsko – Střelice – Radostice		
405	Mendlovo náměstí – Poříčí ◀ – Riviéra – Nemocnice Bohunice –		– Rosice, STK – Zastávka		
406	Mendlovo náměstí – Poříčí ◀ – Riviéra – Nemocnice Bohunice –		– Rosice, STK – Oslavany – Ivančice		
501	Ústřední hřbitov – Heršpická ◀ – Ořechovská – Rozhraní –		– Moravany, Hlavní – Nebovidy – Ořechov		
504	Ústřední hřbitov – Ořechovská ◀ – Novomoravská ▶ –		– Modřice, Tyršova – Rajhrad – Syrovice –		

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	Moravanské lány – Moravanská –		Ledce – Medlov – Pohořelice		
505	(Ořechovská –)		– Modřice – Rajhrad – Vojkovice – Židlochovice		
509	Chrlické náměstí – Chrlice, smyčka –	2,28	– Rebešovice, Horky – Rebešovice – Rajhradice, váha	3,08	5,36
601	ÚAN Zvonařka – Zvonařka ◀ – Tržní – Černovičky – Slatina, sídliště –		– Šlapanice, Bedřichovice, rozcestí – Holubice – Slavkov u Brna		
602	ÚAN Zvonařka – Zvonařka ◀ – Tržní – Černovičky – Slatina, sídliště –		– Šlapanice, Bedřichovice, rozcestí – Velešovice – Rousínov – Dražovice – Letonice – Bučovice		
701	Úzká – Autobusové nádraží ▶ – Zvonařka ◀ – Tržní – Černovičky – Slatina, sídliště –		– Šlapanice, Bedřichovice, rozcestí – Velatice – Mokrý-Horákov – Hostěnice – Pozořice		
702	Úzká – Autobusové nádraží ▶ – Zvonařka ◀ – Tržní – Černovičky – Slatina, sídliště –		– Šlapanice, Bedřichovice, rozcestí – Tvarožná – Sivice – Pozořice – Kovalovice – Viničné Šumice		
	Líšeň, Zetor-smyčka –				
A	Česká – Klusáčkova – Skácelova – Technické muzeum	4,41			
B	Česká → Jugoslávská → Bratislavská → Česká	4,85			
C	Česká –	11,92	– Mohyla míru	5,98	17,90
D	Česká – Komárov – Chrlické	11,99	– Rajhrad, klášter	4,76	16,75

Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
	náměstí –				
E	Česká – Komenského náměstí – Úvoz – Hrad Špilberk	1,70			
F	Česká – Komenského náměstí – Úvoz – Mendlovo náměstí – Anthropos	5,79			
G	Česká → Žlutý kopec → Vila Stiassni → Náměstí Míru → Česká	6,45			
400 GP	Mendlovo náměstí – Svážná – Pražská ◀ / Hoštická ▶ –	8,07	– Ostrovačice, Automotodrom	6,59	14,66
H	Česká –	9,62	– Předklášteří	16,83	26,45
<b>LODĚ</b>					
L1	Bystrc, přístav – Kozí horka – Sokolské koupaliště – U kotvy – Rokle – Pod Trnůvkou – Hrad Veveří – Mečkov – Skály – Veverská Bítýška, přístav	10			
L2	Bystrc, přístav – Kozí horka – Sokolské koupaliště – U kotvy – Rokle	3,5			
<b>VLAKY</b>					
S2	– Brno-Židenice – Brno hlavní nádraží – Brno-Chrlice –		Březová nad Svitavou – Rozhraní – Letovice – Skalice nad Svitavou – Rájec-Jestřebí – Blansko – Adamov – Bílovice nad Svitavou – ... – Sokolnice-Telnice – Křenovice horní		



Číslo linky	Trasa linky po území města Brna		Trasa linky mimo území města Brna		Celková délka linky (km)
	Významné body	Délka linky (km)	Zastávky	Délka linky (km)	
			nádraží		
S3	– Brno-Řečkovice – Brno-Královo Pole – Brno-Lesná – Brno-Židenice – Brno hlavní nádraží – Brno-Horní Heršpice –		Níhov – Tišnov – Kuřim – ... – Modřice – Rajhrad – Hrušovany u Brna – Židlochovice / – Vranovice – Šakvice – Hustopeče		
S4	Brno hlavní nádraží – Brno-Horní Heršpice –		– Střelice – Tetčice – Rosice – Zastávka u Brna – Rapotice – Náměšť nad Oslavou		
S41	Brno hlavní nádraží – Brno-Horní Heršpice –		– Střelice – Moravské Bránice – Moravský Krumlov – Miroslav / Ivančice – Oslavany		
S6	Brno hlavní nádraží – (Brno-Židenice) – Brno-Černovice – Brno-Slatina –		– Šlapanice – Slavkov u Brna – Bučovice – Nesovice – Nemočice – Kyjov – Vracov – Bzenec – Veselí n. Mor. – Staré Město u Uh. Hradiště		
R8	Brno Královo Pole – Brno hlavní nádraží –		– Vyškov		
R9	Brno hlavní nádraží – Brno-Královo Pole –		– Tišnov		

## 2 LEGISLATIVNÍ ZAKOTVENÍ

### 2.1 Legislativní rámec a kompetence objednatelů

Podmínky pro zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících vychází z evropské i národní legislativy. Podrobně je tato problematika popsána v Metodické pomůcce k zákonu o veřejných službách v přepravě cestujících<sup>4</sup> publikované na stránkách Ministerstva dopravy ČR. Následující pasáže v kapitolách 2.1-2.3 byly z této metodiky z velké části převzaty.

Zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících je upraveno následujícími legislativními normami:

- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon o veřejných službách“)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen „nařízení č. 1370“)
- Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o veřejných zakázkách“)
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace (dále jen „kompenzační vyhláška“)
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (dále jen „vyhláška o stanovení vzoru formuláře“)

---

<sup>4</sup>:<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Legislativa-narodni-a-EU-ve-verejne-doprave>  
<https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Legislativa-narodni-a-EU-ve-verejne-doprave/Metodicka-pomucka-k-zakonu-o-verejnych-sluzbach-v-preprave-cestujicich.doc.aspx>

- Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „nařízení o standardech“)

Dle dané právní úpravy se dopravní obslužností rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu do škol, do zaměstnání, k orgánům veřejné moci, do zdravotnických zařízení a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji území.

Objednatelé v České republice zajišťují veřejné služby v přepravě cestujících ve třech úrovních:

- Stát zajišťuje podle § 4 zákona o veřejných službách prostřednictvím své organizační složky, kterou je Ministerstvo dopravy, dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou osobní drážní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. Jedná se zejména o spojení krajských měst a jejich spojení s obdobnými centry v zahraničí vlaky prvního („expresního“) a druhého („rychlíkového“) přepravního segmentu...
- Kraj zajišťuje podle § 3 zákona o veřejných službách dopravní obslužnost „ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu“. Tato formulace odkazuje na základní územní princip, podle kterého každý objednatel (stejně jako stát) objednává dopravní služby na svém území v zájmu mobility všech občanů, kteří těchto služeb využívají, s přesahem do územních obvodů sousedních objednavatelů dopravy.
- Obec zajišťuje dle § 3 zákona o veřejných službách dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti kraje. Úlohou dopravní obslužnosti kraje přitom na jedné straně není zajišťovat dopravní vztahy v rámci obce, na druhé straně zákon nikterak nebrání integrovanému zajišťování dopravní obslužnosti, v rámci kterého určitá dopravní služba zajišťuje jako obecní, tak i regionální přepravní vztahy. [...] Pokud obec pokládá za potřebné zajistit dopravní obslužnost mimo území obce (tj. objednává dopravní výkony mimo území obce), může tak učinit, pokud je to třeba pro zajištění dopravní obslužnosti obce, musí však získat souhlas kraje a obcí,

které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen.

## **2.2 Zadávání veřejných služeb v přepravě cestujících**

Veřejné služby, které jsou předmětem uzavírané smlouvy, by měly s ostatními veřejnými službami tvořit dopravně provázanou síť a jejich zadání by mělo vycházet z plánů dopravní obslužnosti zpracovaných dle § 5 zákona o veřejných službách, protože se předpokládá, že kvalitně zpracovaný dopravní plán vytváří průkazný podklad pro hospodárné a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci objednatelů z pozice státu, krajů a obcí. Způsob zadávání veřejných služeb by měl být předvídatelný a transparentní.

Uplatnění jednotlivých právních norem při uzavírání smluv o veřejných službách záleží na tom, jaké konkrétní veřejné služby budou dopravcem zajišťovány (silniční doprava, drážní doprava, vnitrozemská vodní doprava), a zda je z veřejných rozpočtů poskytována za předem sjednaných podmínek kompenzace, která vylučuje obchodní riziko dopravce spojené s vyšší tržeb z jízdného (brutto smlouva).

V obecné rovině jsou možné 2 způsoby zadávání veřejných služeb:

- Využití nabídkového řízení,
- využití přímého zadání.

Přímé zadání představuje výjimku z obecného pravidla provést výběr dopravce v nabídkovém řízení a lze jej využít pouze v taxativně vymezených případech. Jedním z těchto případů je dle § 18 písm. d) zákona o veřejných službách uzavření smlouvy s vnitřním provozovatelem.

Vnitřní provozovatel je podnik, nad kterým objednatel (nebo v případě skupiny objednatelů alespoň jeden objednatel) vykonává kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary za splnění podmínek podle nařízení č. 1370.

Vzhledem k tomu, že Dopravní podnik města Brna je pro Statutární město Brno vnitřním provozovatelem, je dále uvažována v tomto dokumentu pro městskou dopravu v Brně varianta přímého zadání.

## 2.3 Postup objednatele v případě přímého zadání

Podle § 19 odst. 1 zákona o veřejných službách a čl. 7 odst. 2 nařízení č. 1370 má objednatel povinnost nejpozději jeden rok před uzavřením smlouvy přímým zadáním (s výjimkou mimořádných situací podle § 22 zákona o veřejných službách) zveřejnit v Úředním věstníku Evropské unie stanovené informace o svém záměru uzavřít smlouvu o veřejných službách včetně předpokládaného rozsahu kompenzace.

Objednatel je dále podle § 19 odst. 2 zákona o veřejných službách povinen nejpozději 2 měsíce před uzavřením smlouvy přímým zadáním zveřejnit stanovené informace na své úřední desce a způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Má-li o uzavření stejné smlouvy zájem osoba, které vznikla, resp. hrozí v důsledku postupu objednatele újma na jejích právech, může podat do 15 dnů ode dne zveřejnění oznámení písemně zdůvodněné námitky. Obsah námitek je upraven v § 19 odst. 4 zákona o veřejných službách. Námitky se vyřizují podle § 111 zákona o veřejných zakázkách.

Podle § 19 odst. 5 zákona o veřejných službách je objednatel do 1 měsíce po uzavření smlouvy povinen zveřejnit na své úřední desce a způsobem umožňujícím dálkový přístup oznámení o tom, že byla smlouva uzavřena.

V případě uzavírání smlouvy přímým zadáním je dopravce vždy povinen předložit finanční model a objednatel je povinen zkontrolovat, zda není navrhovaná kompenzace nadměrná. Podrobná pravidla jsou předmětem kompenzační vyhlášky.<sup>5</sup>

V období let 2025–2039 se předpokládá poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících (provoz tramvajové, trolejbusové, autobusové a vodní dopravy) prostřednictvím společnosti Dopravní podnik města Brna, a.s., jejímž jediným akcionářem je statutární město Brno. Pro uvedené období bude nutno s touto společností uzavřít novou smlouvu; časový harmonogram tohoto procesu je patrný z Obr. 12.

---

<sup>5</sup> <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Legislativa-narodni-a-EU-ve-verejne-doprave>  
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194#cast1>

	2022				2023				2024				2025
	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	1. ledna
Příprava a projednávání podoby smlouvy s Dopravním podnikem města Brna, a.s., včetně veškerých dílčích smluvních podoblastí, jako jsou zejména dopravně provozní standardy linek, standardy kvality poskytovaných služeb a mechanismus výpočtu kompenzace.	■	■	■	■	■	■	■	■					
Příprava smlouvy o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících s Jihomoravským krajem.	■	■	■	■	■	■	■						
Notifikace záměru přímého uzavření smlouvy v Úředním věstníku Evropské unie.							■	■					
Projednání závěrečné podoby smlouvy včetně výchozího finančního modelu s Dopravním podnikem města Brna, a.s., schválení smlouvy příslušnými orgány obou smluvních stran, uzavření smlouvy. Uzavření smlouvy o skupině orgánů s Jihomoravským krajem.									■	■			
Zahájení poskytování služeb podle nové smlouvy.													■

**Obr. 12: Harmonogram přípravy nové smlouvy s DPMB, a.s.**

### **3 ROZVOJOVÉ PROJEKTY PLÁNOVANÉ PRO OBDOBÍ 2025–2039**

Plán dopravní obsluhy Statutárního města Brna je připravován pro patnáctileté období počínaje rokem 2025. S ohledem na neustálý vývoj realizovaných i plánovaných dopravních investic na území města bylo nutné se při přípravě tohoto dokumentu neomezovat pouze na současný stav, ale zabývat se i predikcí, k jakým změnám organizace veřejné dopravy dojde v závislosti na rozvoji města v předemném období.

Nejprve byla provedena rešerše strategických dokumentů města Brna a materiálů k připravovanému územnímu plánu. Ve spolupráci se zástupci KAM a OD MMB byly následně vybrány stavby, po jejichž realizaci dojde ke změně linkového vedení či bude třeba upravit nabízenou přepravní kapacitu.

S ohledem na délku období, pro které je Plán dopravní obsluhy území Statutárního města Brna připravován, a s tím související nejistotu, kdy k realizaci konkrétních investice dojde, byly jednotlivé stavby rozčleněny do pětiletých období. Toto rozčlenění bylo provedeno na základě odborného odhadu KAM a OD MMB. Změny v dopravě vyvolané realizací plánovaných investic jsou nastíněny v kap. 3.1 a 3.2.

#### **3.1 Očekávaný rozvoj infrastruktury pro VHD na území města Brna v období 2025–2029**

Podle dokumentu Strategie #brno2050 jsou plánovány v oblasti veřejné dopravy následující stavby:

- Terminál městské hromadné dopravy – Brno hlavní nádraží,
- Přestavba Železničního uzlu Brno – Nové hlavní nádraží,
- Přestavba železničního uzlu Brno – nové autobusové nádraží,
- Výstavba lanovky – Pisárky,
- Drážní doprava do sídliště Lesná,
- Propojení tramvajové trati Halasovo náměstí – Štefánikova čtvrť
- Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy,
- Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice,
- Rekonstrukce ŽST Brno – Královo Pole.

V dokumentu Plán udržitelné městské mobility je uvedeno několik staveb zaměřených na veřejnou dopravu:

- Hala Pisárky,
- Nové hlavní nádraží,
- Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy,
- Prodloužení drážní dopravy Merhautova – Lesná,
- Obnovení tramvajové trati Stránská skála – Líšeň Holzova.

Stávající a připravovaná verze územního plánu města Brna uvádí stavby zaměřené na veřejnou dopravu v následujícím časovém plánu:

#### Období 2020–2025:

- tramvajová trať z Osové k Fakultní nemocnici a Kampusu,
- VMO Žabovřeská.

#### Období 2025–2030:

- VMO Tomkovo náměstí,
- prodloužení tramvajové trati z Ečerovy na Kamechy,
- trolejbusová trať z Osové k železniční zastávce Brno – Starý Lískovec,
- modernizace železniční trati Brno – Přerov.

#### Období 2030–2035:

- tramvajová trať nová Hybešova, tzv. průraz Hybešova – Mendlovo náměstí, příp. přeložka tratě z Mendlova náměstí do Pekařské,
- prodloužení tramvaje z Technologického parku do Medlánek,
- obnovení tramvajové tratě Stránská skála – Holzova,
- tramvajová trať Černovickým trianglem (Olomoucká – Krásného),
- trolejbusová trať areálem bývalé Zbrojovky, tzv. Nová Dukelská a Nová Šámalova,
- trolejbusová trať Univerzitní kampus – Červený kopec – Vojtova,
- přeložka železnice v Černovicích,
- spojka Vídeňská,
- VRT Velká Bíteš – Brno – Šakvice.



## Období 2035–2040

- železniční uzel Brno – Nové hlavní nádraží, včetně souvisejících tramvajových tratí Bulvár, Masná – Rosická – Heršpická – Vídeňská a trolejbusových tratí Vojtova – Nové hlavní nádraží – Olomoucká,
- prodloužení tramvajové trati ze Starého Lískovce do Bosonoh,
- prodloužení trolejbusové trati z Kamenného vrchu do Bosonoh,
- tangenciální spojka Halasovo náměstí – Štefánikova čtvrť,
- prodloužení drážní dopravy na Lesnou, trasa Seifertova – Haškova,
- prodloužení tramvajové trati k řečkovickým kasárnám,
- prodloužení tramvajové trati z Juliánova k Poliklinice Židenice, variantně do Líšně,
- propojovací tramvajová trať Cejl – Křenová, tzv. Chytrá čtvrť – Špitálka,
- trolejbusová trať Drobného – Brněnská třída – Nové hlavní nádraží,
- propojovací tramvajová trať Stará osada – Táborská ulicí Gajdošovou,
- prodloužení tramvajové trati z Komárova na Králův mlýn.

Do roku 2025, který je pro potřeby plánování dopravní obslužnosti prvním rokem plánovacího období, je ke dni zpracování tohoto dokumentu (2022) předpokládáno dokončení těchto staveb:

- prodloužení tramvajové trati z Osové k univerzitnímu kampusu v Bohunicích,
- vybudování tunelu pro vedení tramvajové trati a výstavba Velkého městského okruhu podél ulice Žabovřeské.

Následující tabulka obsahuje souhrn staveb plánovaných v období 2025–2039, pro přehlednost jsou investice / stavby členěny do pětiletých období. Seřazení staveb dle předpokládaného období realizace bylo provedeno na základě odborného odhadu Kanceláře architekta města Brna (říjen 2021).

**Tab. 7: Souhrn staveb plánovaných v období 2025–2039 s dopadem do provozu VHD**

Pětileté období	Stavba	Popis stavby v čl.	Stručný popis souvisejících dopravních opatření v provozu VHD
2025–2029	VMO Tomkovo náměstí	3.1.1	Zavedení expresních autobusových linek E72 a E73 modifikací stávajících linek 53, 72, E75.
	Prodloužení tramvaje Kamechy	3.1.2	Prodloužení tramvajových linek 1 a 3 (část spojů) po nové trati na Kamechy. Redukce spojů autobusové linky 52 a zrušení linky 54.
	Lanová dráha Pisárky – Kampus	3.1.3	Nové alternativní spojení mezi tramvajovými linkami 1 a 8 (Lipová – Nemocnice Bohunice),

Pětileté období	Stavba	Popis stavby v čl.	Stručný popis souvisejících dopravních opatření v provozu VHD
			možná úprava spojů linky 25.
	Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Maloměřice	3.1.4	Beze změny linkového vedení.
	Rekonstrukce ŽST Brno-Královo Pole	3.1.5	Beze změny linkového vedení.
	Terminál IDS Starý Lískovec	3.1.6	Prodloužení trolejbusové trati z Osové k železniční zastávce Brno – Starý Lískovec, provoz trolejbusovou linkou 25.
2030–2034	Prodloužení tramvaje do Medlánek	3.1.7	Prodloužení tramvajové trati z Technologického parku dále do Medlánek k zámeckému parku, provoz linkou 12.
	Průraz Hybešova, příp. přeložka z Mendlova náměstí do Pekařské	3.1.8	Zkrácení trasy linky 1 přímo na Mendlovo náměstí, rovněž vedení linky 2 přes uzel Mendlovo náměstí. Obsluha lokality Václavská propojenými linkami 5 a 10.
	Obnovení tramvajové tratě Stránská skála – Holzova	3.1.9	Znovuzprovoznění tramvajové trati v původní stopě ze Stránské skály na Holzovu, provoz linkou 10.
	Tramvajová trať Černovickým trianglem	3.1.10	Tramvajová trať přibližně v původní stopě od Černovického nádraží k sídlišti Juliánov (Olomoucká – Krásného) s provozem linky 8. Příznivější dostupnost nové žst. Brno-Černovice.
	Zavedení linky nekolejové dopravy areálem Zbrojovky	3.1.11	Obsluha rozvojové lokality páteřní trasou Nová Dukelská a Nová Šámalova trolejbusovou tratí z Tomkova náměstí na Starou osadu, provoz linky 25.
	Zavedení linky nekolejové dopravy přes Červený kopec	3.1.12	Prodloužení linky 37 přes Červený kopec na Vojtovu (vazba na tramvajové tratě Vídeňská a Renneská).
	VRT Velká Bíteš – Brno – Šakvice	3.1.13	Navýšení dopravní obsluhy v oblasti předpokládané zastávky VRT při ulici Vídeňské (linky 2, 50, E50, 69).
	Dopravní stavby realizované mimo Brno	3.1.14	Stavby realizované mimo Brno mohou mít vliv na linkové vedení v Brně i na rozsah objednávky (např. elektrizace železniční tratě Brno – Veselí nad Moravou, výstavba železniční tratě Brno – Znojmo, výstavba VRT Brno – Rakvice)
2035–2039	Železniční uzel Brno (ŽUB)	3.1.15	Zajištění dopravní obsluhy Nového nádraží systémem VHD: tramvaje 1, 7, 9, 11, 12, 13, (tratě Bulvár, Masná – Rosická – Vídeňská) trolejbusy 33, 34 (tratě Vojtova – Olomouc.), autobusy 40, 44, 48, 49, 76, 77, 84.
	Prodloužení tramvaje a trolejbusu Bosonohy	3.1.16	Prodloužení tramvajové trati ze Starého Lískovce do Bosonoh (linka 13) a prodloužení trolejbusové linky 26 z Kamenného vrchu do

Pětileté období	Stavba	Popis stavby v čl.	Stručný popis souvisejících dopravních opatření v provozu VHD
			Bosonoh.
	Tangenciální spojka Halasovo náměstí – Štefánikova čtvrť	3.1.17	Prodloužení tramvajové linky 5 ze Štefánikovy čtvrti do smyčky Čertova rokle.
	Prodloužení drážní dopravy na Lesnou	3.1.18	Tramvajová trať ulicí Seifertovou na Haškovu s obsluhou linkou 9 (linka 7 do Čertovy rokle). Zrušení autobusové linky 46.
	Prodloužení tramvaje Kasárna Řečkovice	3.1.19	Prodloužení trati ze smyčky Řečkovice k řečkovickým kasárnám linkou 1.
	Tramvaj Juliánov – Líšeň	3.1.20	Prodloužení tramvajové trati z Juliánova k Poliklinice Viniční, příp. napojení na líšeňskou trať k zastávce Novolíšeňská.
	Tramvaj Křenová – Cejl	3.1.21	Propojovací trať novou rozvojovou lokalitou mezi Křenovou a Cejlem s obsluhou linkou 7 (napojení na Lesnou a ŽUB), nová tangenciální vazba, zlepšení síťové stability tramvajového systému.
	Brněnská třída	3.1.22	Nová tangenciální trasa rovněž rozvojovou oblastí. Obsluha linkami 34 a 49 přes tzv. Chytrou čtvrť (související zrušení autobusové linky 67).
	Tramvaj Gajdošova	3.1.23	Po dokončení segmentu VMO Vinohrady – Černovická zklidnění ulice Gajdošovy, včetně propojení tratí Stará osada a Táborská. Vedení linek 2 a 3 (provozní propojení s linkou 13 při obsluze ŽUB.)
	Tramvaj Králův mlýn	3.1.24	Prodloužení tramvajové tratě ke křížení D1 x D2 (např. P+R) s budoucím prodloužením směr Přízřenice. Obsluha linkou 12.

Související změna přepravního výkonu je uvedena v přehledu jednotlivých linek VHD pro dotčená časová období v Tab. 15 a Tab. 16.

### 3.1.1 VMO Tomkovo náměstí

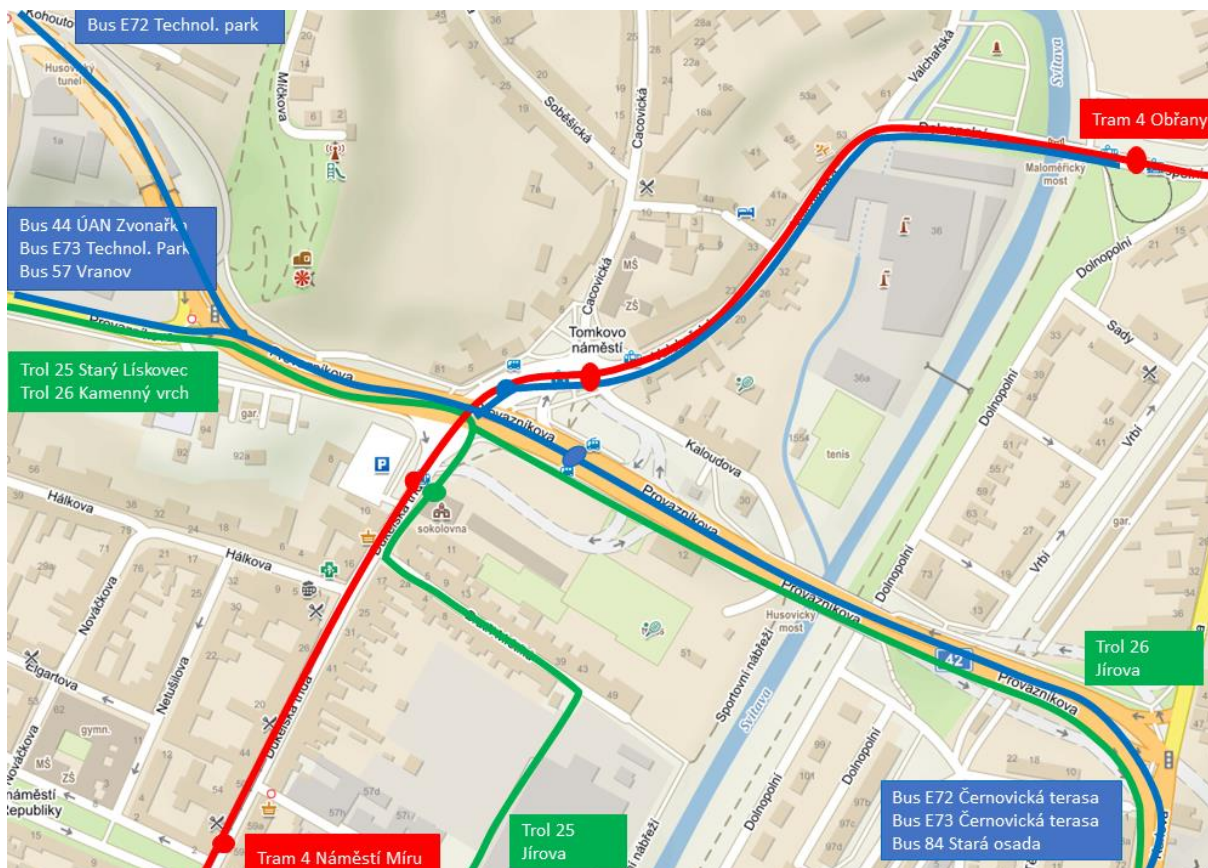
V roce 2022 pokračuje výstavba další části velkého městského okruhu v oblasti Tomkova náměstí s napojením do ulice Rokytovy. Po ukončení výstavby s předpokladem v roce 2025 selepší průjezdnost nejen tohoto uzlu, především oddělením tranzitní dopravy od místní obsluhy. S tím budou spojené změny ve vedení linek, příp. to umožňuje modifikovat některé tangenciální linky do skupiny linek expresních.

V té souvislosti se předpokládají následující úpravy vedení linek:

- Dojde k přečíslování autobusové linky 53 na E73, která bude vedena po trase Technologický park – Černovická terasa. V úseku Technologický park – Nádraží Lesná

zůstává trasa původní, dále však bude vedena expresně do Vinohrad a po ulici Jedovnické do Slatiny.

- Autobusová linka 72 bude doplněna o expresní index na E72 a bude vedena obdobně v relaci Technologický park – Černovická terasa. V úseku k nádraží Královo Pole nahradí linku E56 a dále bude pokračovat expresně až na Starou osadu, příp. uzel Nádraží Židenice, a dále po stávající trase linky E75 do Slatiny.



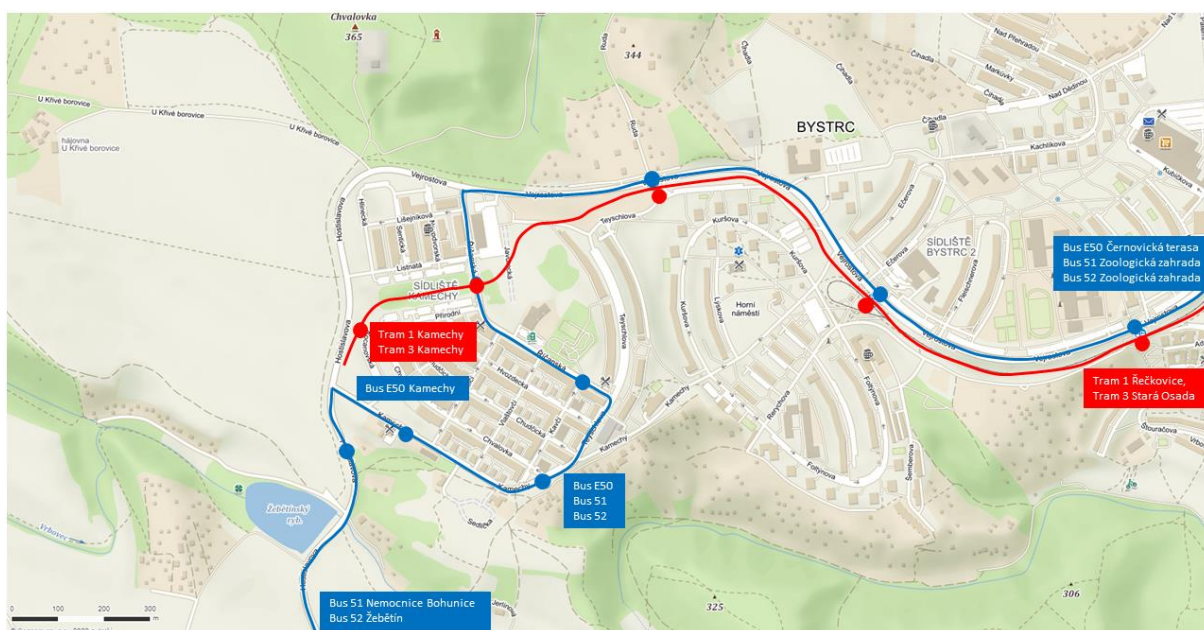
Obr. 13: VMO Tomkovo náměstí

### 3.1.2 Prodloužení tramvaje Kamechy

Tramvajová trať umožní přímé spojení do centra obyvatelům sídliště Kamechy. Jedná se o poměrně nové sídliště, kde výstavba stále probíhá, lokalita se rozvíjí a počet obyvatel roste. V současné době je lokalita obsluhována intenzivní autobusovou dopravou a při cestě do centra je nutné přestupovat na tramvaj. Nová tramvajová trať bude pokračovat ze současné smyčky Ečerova novým úsekem v délce cca 1,5 km, počítá se i s ražbou cca 320 m dlouhého tunelu. Výhodou tunelu, i přes jeho vyšší nákladnost, je snížení hlučnosti tramvajovou dopravou. V rámci této stavby je plánováno vybudování tří tramvajových zastávek: Ruda, Říčanská a Kamechy, včetně tříkolejných smyček.



Po výstavbě tramvajové trati do sídliště Kamechy se předpokládá prodloužení tramvajové linky 1 ze současné konečné Bystrc, Ečerova, do které bude nově vedena částí spojů i linka 3. Sídliště Kamechy tak získá přímé tramvajové spojení s centrem Brna. Pokud jde o vedení autobusových linek, tak by mělo dojít k částečné redukci spojů linky 52 v oblasti Bystrce a k úplnému zrušení současné autobusové linky 54. U zbývajících autobusových linek vedených touto oblastí (linky E50 a 51) se neočekává, že by se změnila jejich trasa nebo četnost spojů. V souvislosti s vybudováním autobusové smyčky bude na Kamechách ukončena standardním způsobem linka E50, tj. obsluží sídliště při příjezdu i odjezdu.

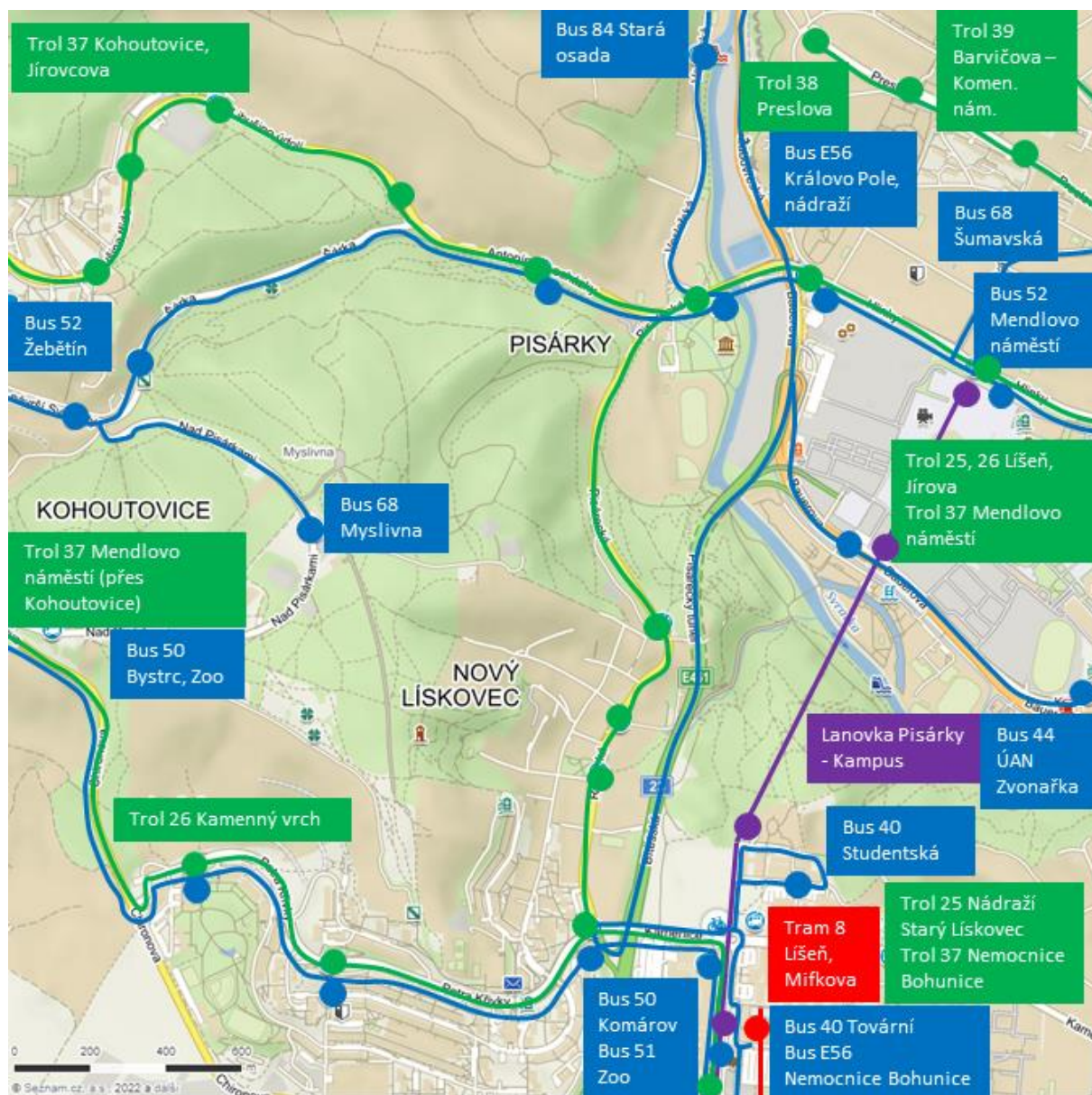


**Obr. 14: Schéma vedení linek po prodloužení tramvajové trati na sídliště Kamechy**

### 3.1.3 Výstavba lanové dráhy Pisárky – Kampus

Lanová dráha má spojit Pisárky s fakultní nemocnicí a univerzitním kampusem v Bohunicích. Délka lanové dráhy dle projektu je 1,7 km. Výchozím bodem lanové dráhy bude stanice Pisárky-Lipová, která se nachází poblíž křižovatky ulic Hlinky a Lipová, zde navazuje na VHD a současné zastávky tramvají, autobusů a trolejbusů. Význam této oblasti se pravděpodobně ještě zvýší po dobudování kulturně-sportovního pavilonu a zároveň poptávka po VHD naroste. Lanovka by měla rovněž řešit nedostatečné parkovací kapacity jak v oblasti BVV, tak i v Bohunicích. Současně propojuje vysokoškolské koleje Vinařská s kampusem Masarykovy univerzity v Bohunicích. Trasa by měla vést přes mezistanice Riviéra a Kampus přímo do terminálu Nemocnice Bohunice s vazbou na tramvajovou linku 8. Převážná kapacita by měla být 1000 osob za hodinu v první fázi, poté by se měla navýšit na 2000 osob za hodinu.

Výstavba lanovky je plánována zejména z důvodu odlehčení trolejbusové linky 25 a zlepšení kvality současné dopravní obslužnosti a přímého spojení kampusu a areálu výstaviště.



Obr. 15: Schéma vedení linek po stavbě lanové dráhy z Písek do Kampusu

Zdrojem následujících tabulek a textu o lanovce jsou podklady zaslané Dopravním podnikem města Brna.

Tab. 8: Základní charakteristiky lanové dráhy Písek - Kampus:

Délka tratě lanové dráhy	1731 m
Převýšení	71,55 m
Jízdní rychlost	5,00 m/s

Počet dní odstávky lanové dráhy kvůli údržbě (ročně)	Není nutná odstávka, kabiny se čistí a servisují v depu buď mimo provozní dobu, popř. v době nižšího vytížení ¼ kabin zůstane v depu na údržbu
Interval provozní odstávky kvůli údržbě	Po pěti letech provozu následuje cca týdenní odstávka, kdy se servisují kladkové baterie, ložiska a lano; s přibývajícím časem se interval nepatrně zkracuje
Počet kabin	78  Podle vytížení dráhy je možné kabiny odvěšovat či přivěšovat, ve stanici jsou vždy tři až čtyři kabiny před nástupištěm ve frontě
Kapacita kabiny	Max. 8 osob, popř. kolo, kočárek, invalida
Vzdálenost mezi kabinami	71,62 m
Doba jízdy:	9 min 25 s
Počet stanic	4
Počet samotných podpor	9
Maximální hodinová kapacita jedním směrem	2000 osob
Předpokládaný počet přepravovaných osob za hodinu	Stanoví dopravní model (viz dále), max. kapacita je 2000 osob
Způsob provozování	Od 6 do 22 hodin, kontinuálně, lze snížit přepravní rychlost – záleží na provozovateli a počtu přepravovaných osob
Provozní doba pracovní dny	Od 6 do 22 hodin
Provozní doba víkendy	Od 6 do 22 hodin
Termín zahájení provozu	2026

Dopravní model vychází ze skutečnosti, že ve špičkách a dopoledním sedle pracovních dnů, především v období akademického roku, se poptávka cestujících na souběžné trolejbusové lince 25 blíží v některých obdobích hodnotám nabídky. Současně je trasa trolejbusů zatížena kongescemi v úseku Hlinky – Pisárecká. Lze tedy předpokládat, že část uživatelů stávající

linky 25 (odhad 15 %) by přešla v předmětné přepravní relaci k alternativní možnosti lanové dráhy. Vzhledem k umístění „výchozí“ stanice v blízkosti významného zdroje poptávky (areál MUNI Lipová – Květná) ve směru do Univerzitního kampusu by bylo možno uvažovat i s vyšší hodnotou tohoto procenta. Dalším významným faktorem je samotný areál BVV s omezenou kapacitou parkování IAD. Alternativní možnost přepravy do jeho těsné blízkosti je přínosem nejen při konání veletržních akcí, koncertů a dalších společenských akcí.

**Tab. 9: Rámcová pracovní úvaha počtu cestujících a provozních parametrů**

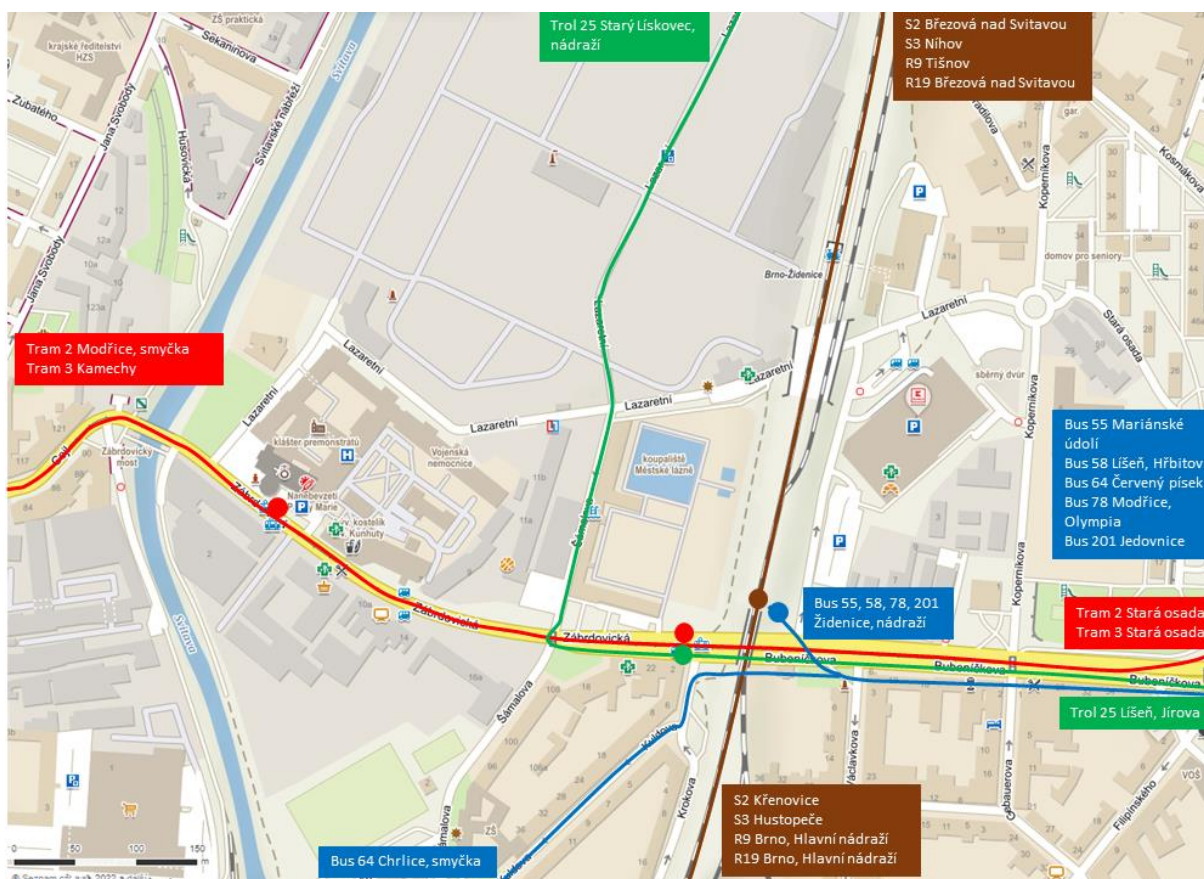
Provozní den/ období	Odhad cestujících v hodině	Průměr na kabinu	Počet spojů v hodině	Předpokládaný interval (sec.)	Hodin provozního období	Přepravené osoby za provozní období	Přepravené osoby za den v hlavním směru	Přepravené osoby za den celkem (dopočet za neproduktivní směr)
Pracovní dny – špička	171	6	29	120	7	1 197	2 007	2 669
Pracovní dny – dopolední sedlo	108	5	22	150-180	5	540		
Pracovní dny – ráno, podvečer	54	4	14	240	5	270		
Prázdniny	95	5	19	180	17	2 142	1 615	2 148
Nepracovní dny	81	4	20	180	17	1 836	1 377	1 831

*Poznámka: Výše uvedené hodnoty jsou orientační.*

### 3.1.4 Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Maloměřice

Mnohem dříve, než se začne stavět Nové hlavní nádraží, je v plánu modernizace železničního nádraží Brno-Židenice. Jde o úvodní krok celkové modernizace železničního uzlu. Nástupiště se posunou blíže k Bubeníčkově ulici, což zpříjemní přestupy mezi železnicí a městskou hromadnou dopravou. Zastávka Kuldova tak bude blíže židenickému nádraží, bude vybudován bezbariérový přístup na perony, podchodem budou nástupiště propojena i s areálem Nové Zbrojovky.





**Obr. 16: Schéma vedení linek po rekonstrukci železniční stanice Brno-Židenice**

### 3.1.5 Rekonstrukce ŽST Brno – Královo Pole

Hlavním cílem stavby je komplexní rekonstrukce železniční stanice Brno-Královo Pole a traťové koleje v přilehlých mezistaničních úsecích. Nejrozsáhlejší stavební práce budou probíhat v železniční stanici Brno-Královo Pole. Zásadní přestavbou projde kolejiště, tři dopravní koleje budou prodlouženy, kolejové rozvětvení ve směru na Kuřim bude vysunuto dále do tratě. Plánuje se i rekonstrukce nástupišť pro bezbariérový přístup a vybudování nového orientačního a informačního systému, což zvýší komfort cestujících. Podchod zajistí mimoúrovňový přístup na nástupiště. Součástí rekonstrukce bude i celková rekonstrukce koleje č. 1 v úseku Brno-Maloměřice – Kuřim, která naváže na stavební práce, které byly provedeny v letech 2015 a 2016 na koleji č. 2. Počítá se, že trať dostane i nové trakční vedení a zabezpečovací a sdělovací zařízení. Vlaky budou moci jet až 120 km/h. Stávající výpravní budova bude zdemolována, protože neodpovídá současným standardům cestování. Poblíž se plánuje výstavba parkovacího domu P+R a také nový terminál VHD.

### 3.1.6 Terminál IDS Starý Lískovec

Stavba Terminálu IDS Starý Lískovec souvisí se stavbou Elektrizace trati vč. PEÚ Brno-Zastávka u Brna, přinese významné zlepšení především v oblasti dopravy, ekologie a komfortu v cestování. Dopravní uzel ulehčí přestupy a vhodně napojí příměstskou dopravu na městskou. Cílový stav předpokládá nasazení intervalové MHD v návaznosti na železnici v rámci IDS JMK. Předpokládá se, že do terminálu bude zajíždět trolejbusová linka 25 po prodloužené trati ze smyčky Osová. Terminál bude obsahovat nové propojovací chodníky s návazností na lávku přes vodní tok Leskava, která se napojí na železniční podchod, nástupiště s přístřešky, parkové úpravy s mobiliářem ve středovém ostrovu včetně objektu se zázemím pro řidiče.



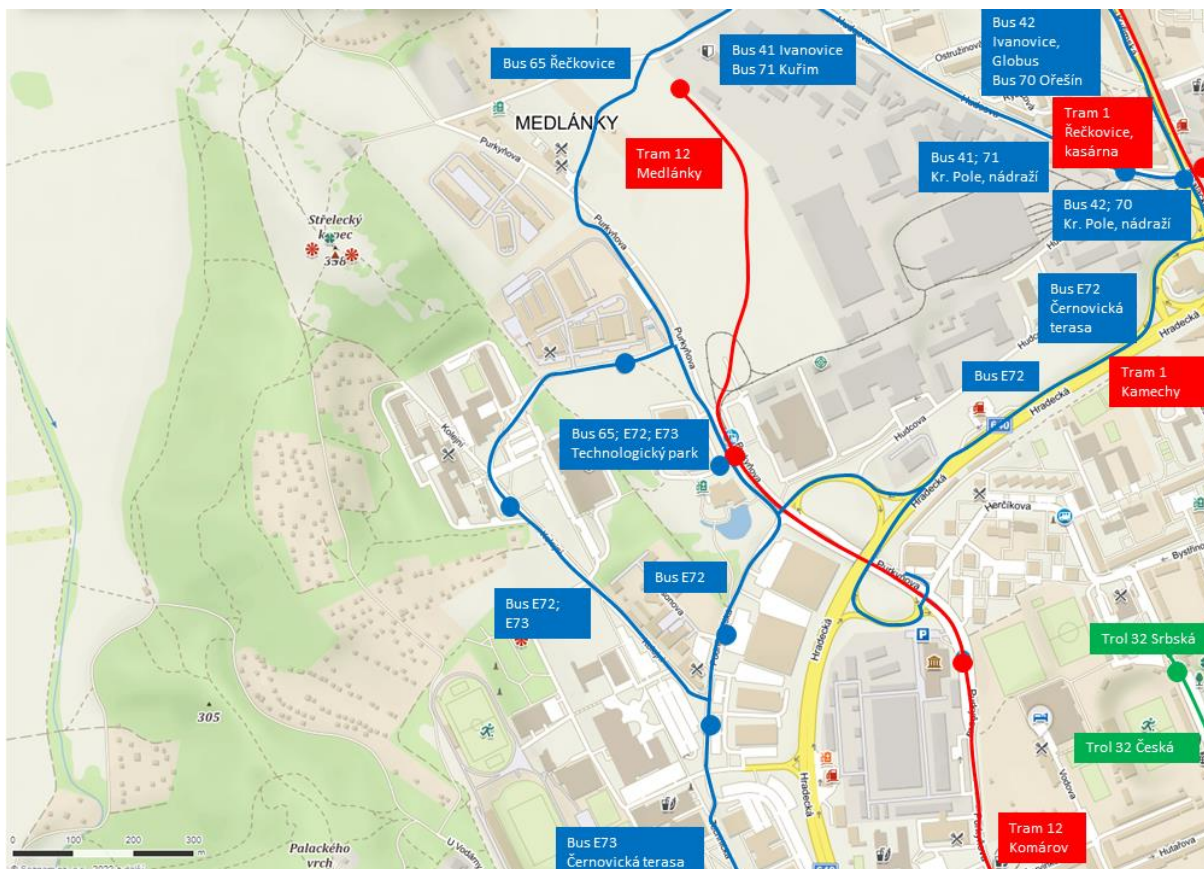
**Obr. 17: Schéma vedení linek po vybudování Terminálu Starý Lískovec**

### 3.1.7 Prodloužení tramvaje do Medláněk

Jedná se cca 500m prodloužení tramvajové trati ze současné tramvajové smyčky Technologický park. Oblast Technologického parku je rozvíjející se lokalita, ve které se nachází velké množství výzkumných a univerzitních pracovišť. Předpokládá se výstavba dalších objektů, včetně části pro bydlení, a proto prodloužení tramvajové trati zlepší dopravní obslužnost. V přiměřené docházkové vzdálenosti zajistí tramvaje nově obsluhu



rovněž části Medláněk, především starší zástavby kolem zámeckého parku. V nově postaveném úseku tramvajové tratě má obsluhu zajišťovat tramvajová linka 12.

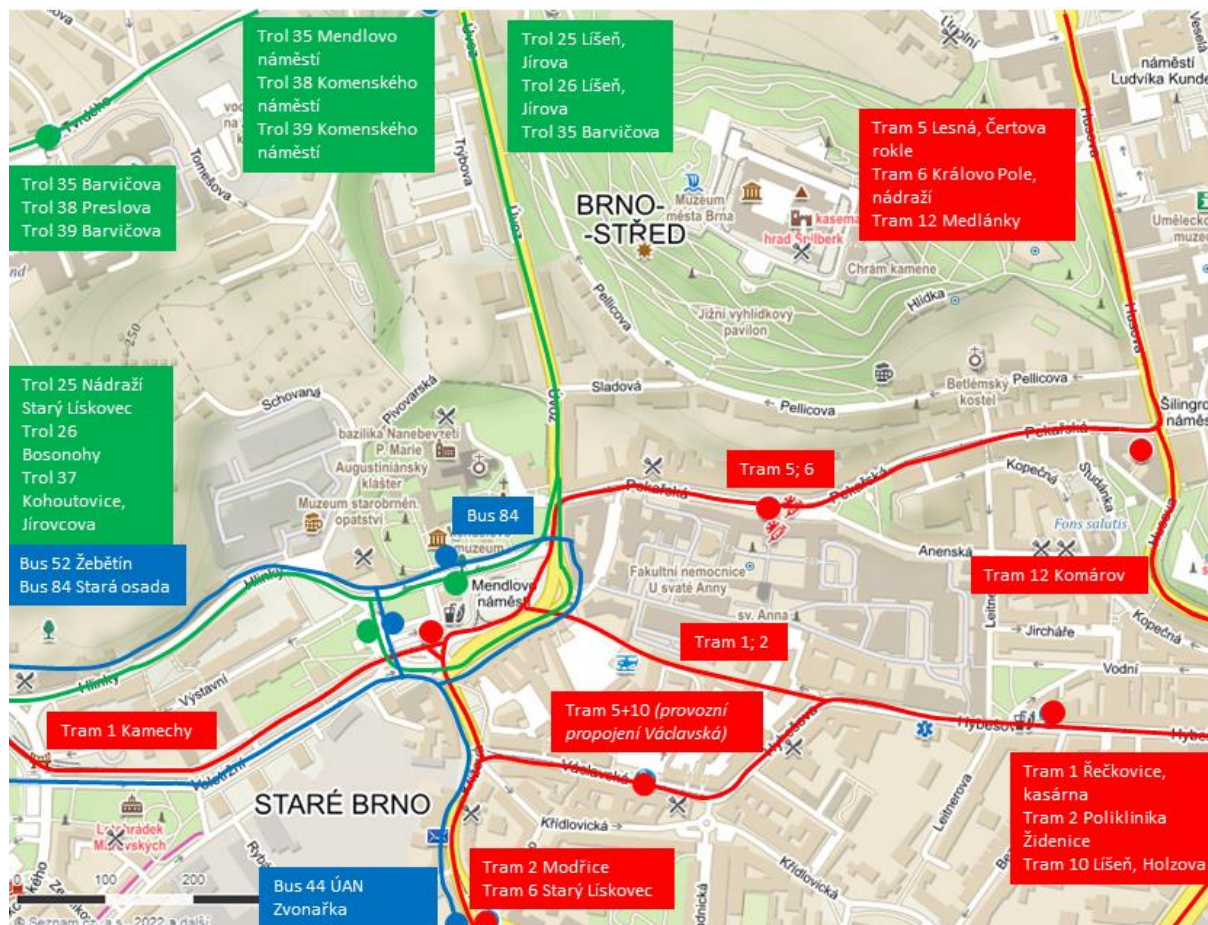


**Obr. 18: Schéma vedení linek po prodloužení tramvajové trati do Medláněk**

### 3.1.8 Průraz Hybešova, příp. přeložka z Mendlova náměstí do Pekařské

Tramvajová trať v tzv. průrazu Hybešova nabídne výrazné zkrácení jízdní doby z uzlu Mendlovo náměstí ke stávajícímu Hlavnímu nádraží, resp. do jižní části historického jádra města. To se týká zejména linky 1, která tak vynechá dopravně exponovaný úsek v ulici Křížové. Tramvajové lince 2 naopak nová trasa umožní dosažení významného uzlu, který dnes míjí, tj. celá radiála Vídeňská až do Modřic (včetně budoucí stanice VRT Vídeňská) bude mít napojení na tramvajové linky do Pekařské a významnou trolejbusovou tangentu Úvoz – Konečného náměstí – Pionýrská atd. Tato nová skutečnost rovněž umožní budoucí úpravu trasy linky 5 a její provozní propojení s linkou 10 tak, aby zůstala zachována komfortní obsluha lokality ulice Václavské, dotčeného úseku Křídlovické a příp. Zahradnické ulice. Pokud jde o trolejbusové a autobusové linky vedené uzlem Mendlovo náměstí, tak u nich se nepředpokládají změny v jejich vedení.

Případné budoucí přeložení tramvajové tratě z Mendlova náměstí do Pekařské, tzv. za školu, nemá potenciál jakékoliv změny linkového vedení, resp. parametrů dopravní obsluhy dotčené lokality.



**Obr. 19: Schéma vedení linek po stavbě nové tramvajové trati z ulice Hybešova**

### 3.1.9 Obnovení tramvajové tratě Stránská skála – Holzova

I nadále je připravována obnova tramvajové trati ze Stránské skály na Holzovu ulici. Obyvatelům oblasti staré Líšně, se tak usnadní, zejména výrazně zrychlí, cestování díky přímému tramvajovému spojení s centrem Brna. Obnovená trasa povede po původní tramvajové dráze, která není od 60. let minulého století využívána. V místě předpokládaného zakončení, areál depozitáře Technického muzea v Brně, by měla vzniknout možnost přestupu z tramvajové linky 10 na autobusové linky 58 a 78.





**Obr. 20: Schéma vedení linek po obnovení tramvajové trati ze Stránské skály na Holzovu ulici**

### 3.1.10 Tramvajová trať Černovickým trianglem

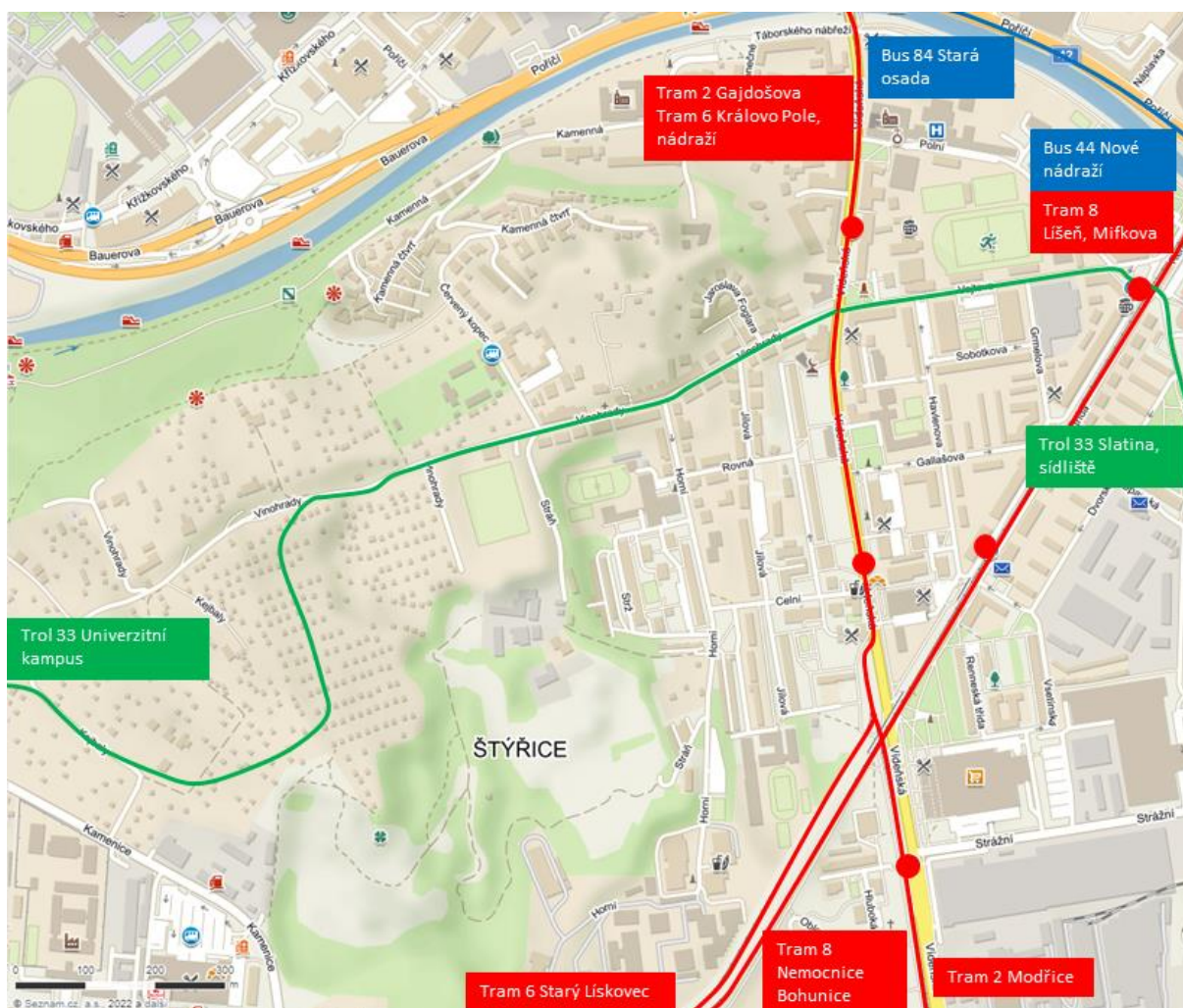
Mj. v souvislosti s přestavbou železničních tratí v oblasti Černovic, celkově v rámci projektu ŽUB, dojde ke zřízení železniční zastávky Brno-Černovice, jako významného přestupního bodu mezi železniční regionální dopravou a městskou hromadnou dopravou. I z tohoto důvodu je připravována změna vedení některých linek tak, aby byla přestupní vazba mezi jednotlivými dopravními módy zajištěna komfortně (viz Obr. 27: Schéma vedení linek po stavbě obou propojení mezi ulicemi Křenová a Cejl). Pod železničním tělesem, resp. u výstupů ze stanice, by měly být situovány zastávky tramvajových, trolejbusových i autobusových linek. Z tramvajů se to týká páteřní tramvajové linky 8, i nadále vedené do centra města, v opačném směru pak tento projekt představuje výrazné zkrácení cestovní doby do sídliště Líšeň, to při využití motivu historické kolejové trasy k zastávce Krásného. Trolejbusové, příp. i autobusové linky, budou tyto zastávky obsluhovat obousměrně po předpokládané realizaci tzv. průsečné křižovatky Olomoucká x Ostravská.

### 3.1.11 Zavedení linky nekolejové dopravy areálem Zbrojovky

V rámci již započatých developerských projektů v poměrně rozsáhlé oblasti bývalého areálu Zbrojovky se rovněž předpokládá výstavba související městské infrastruktury, tj. zejména páteřní komunikace mezi Tomkovým náměstím a Šámalovou ulicí, tzv. Nová Šámalova a Nová Dukelská, včetně nového mostu přes řeku Svitavu. V návaznosti na předpoklad dokončení této páteřní komunikace se předpokládá převedení linky 25 touto trasou v úseku Tomkovo náměstí – Stará osada. Linka 25 bude představovat páteřní obsluhu oblasti, příp. bude doplněna některou z autobusových linek z oblasti Židenic v části trasy po ulici Markéty Kuncové (možné etapové řešení) – viz Obr. 13: VMO Tomkovo náměstí.

### 3.1.12 Zavedení linky nekolejové dopravy přes Červený kopec

Další významnou rozvojovou lokalitou, zejména z pohledu bydlení, je Červený kopec. Zde je předpokládáno vedení nové linky z oblasti kampusu Bohunice k tramvajovým tratím ve Vídeňské ulici (tramvaj linky 6 směr Česká) a Renneské (tramvaj linky 8 směr Hlavní nádraží) s etapovým ukončením v zastávce Vojtova. Tuto etapovou variantu by zajistila dočasně prodloužená linka 37. Následně se předpokládá vedení trasy k novému Hlavnímu nádraží a do této trasy by byla přeložena linka 33 jako nová tangenta Slatina – Nové hlavní nádraží – Červený kopec – Kampus Bohunice.

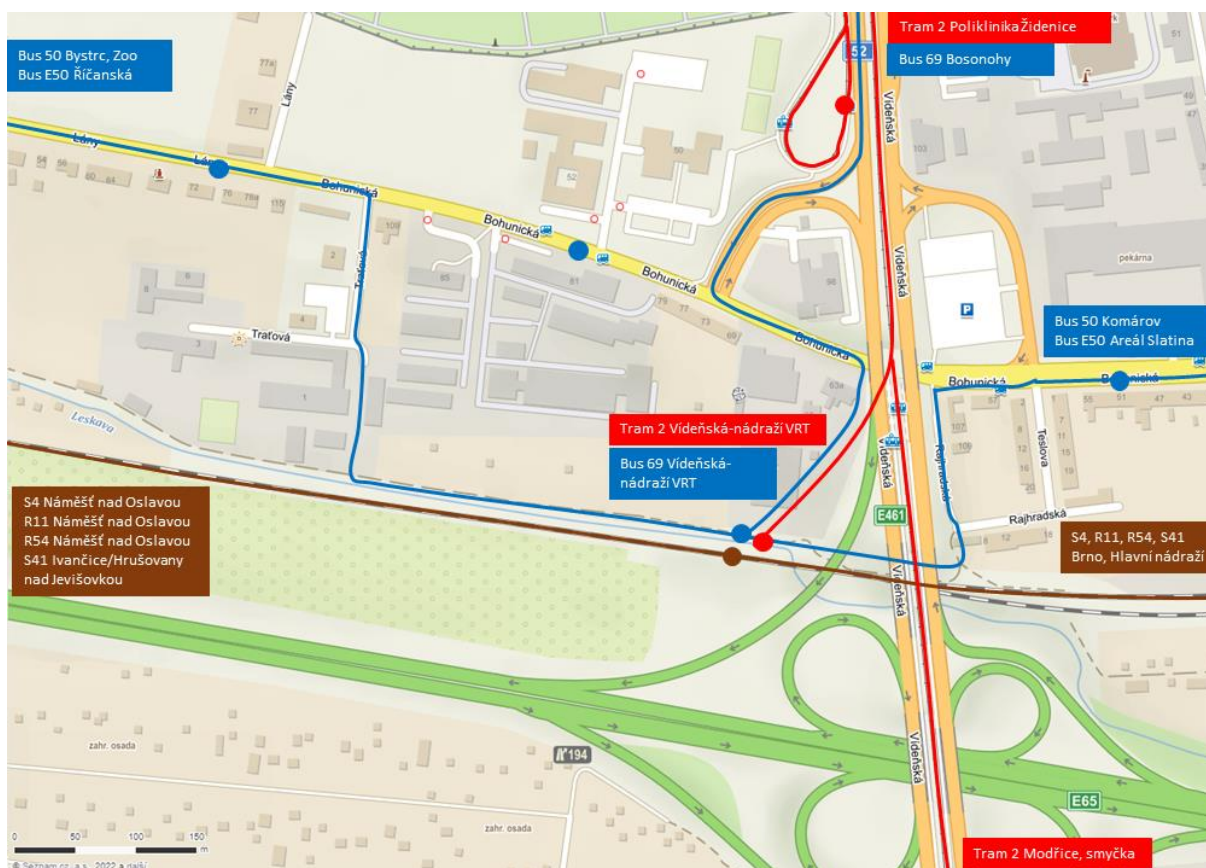


**Obr. 21: Schéma vedení linek po prodloužení nekolejové dopravy přes Červený kopec k Univerzitnímu kampusu**

### 3.1.13 VRT Velká Bíteš – Brno – Šakvice

V rámci projektu VRT na území České republiky se předpokládá vybudování zastávky tohoto nového módu železnice v lokalitě při ulici Vídeňské, mezi ulicí Lány – Bohunická a dálnicí D1. Pro zajištění návaznosti na VHD se mj. předpokládá navýšení kapacity tramvajové linky 2 a zrušení pásmového zakončení ve smyčce Ústřední hřbitov tak, aby byla stávající zastávka Bohunická (předpokládá se její následné přejmenování) všemi spoji. Tuto zastávku by rovněž obsluhovala stávající autobusová linka 50 a nově i linky E50 a 69.





**Obr. 22: Schéma vedení linek po vybudování zastávky Viedeňská-nádraží VRT**

### 3.1.14 Dopravní stavby realizované mimo Brno

Na změny linkového vedení ve městě Brně a případně i rozsahu objednávky budou mít vliv i stavby realizované mimo město Brno, např. elektrizace železniční tratě Brno – Veselí nad Moravou, výstavba železniční tratě Brno – Znojmo, výstavba VRT Brno – Rakvice, apod. Vzhledem k tomu, že pro tyto stavby v současné době není znám jednoznačný harmonogram realizace, nelze jejich dopad na linkové vedení a objednávku přesněji kvantifikovat.

### 3.1.15 Železniční uzel Brno (ŽUB)

Nové hlavní nádraží bude důležitým dopravním uzlem, ve kterém budou možnosti rychlého přestupu mezi vlakovou, autobusovou a městskou hromadnou dopravou. Kromě toho je ještě připravován přestup na stanici podzemní dráhy. Nové hlavní nádraží významně ovlivní rozvoj města. Nabídne větší kapacitu, komfort pro cestující a modernizaci vlakové dopravy. Během výstavby dojde i ke zjednodušení brněnské železniční sítě. Díky sloučení nákladní a osobní dopravy do jednoho koridoru se omezí roztříštěnost města a dojde k poklesu množství hluku, vibrací a prachu podél zrušené osobní trati. Pokud jde o umístění Nového nádraží, tak bylo v roce 2018 rozhodnuto, že bude vybudováno v tzv. variantě u řeky.



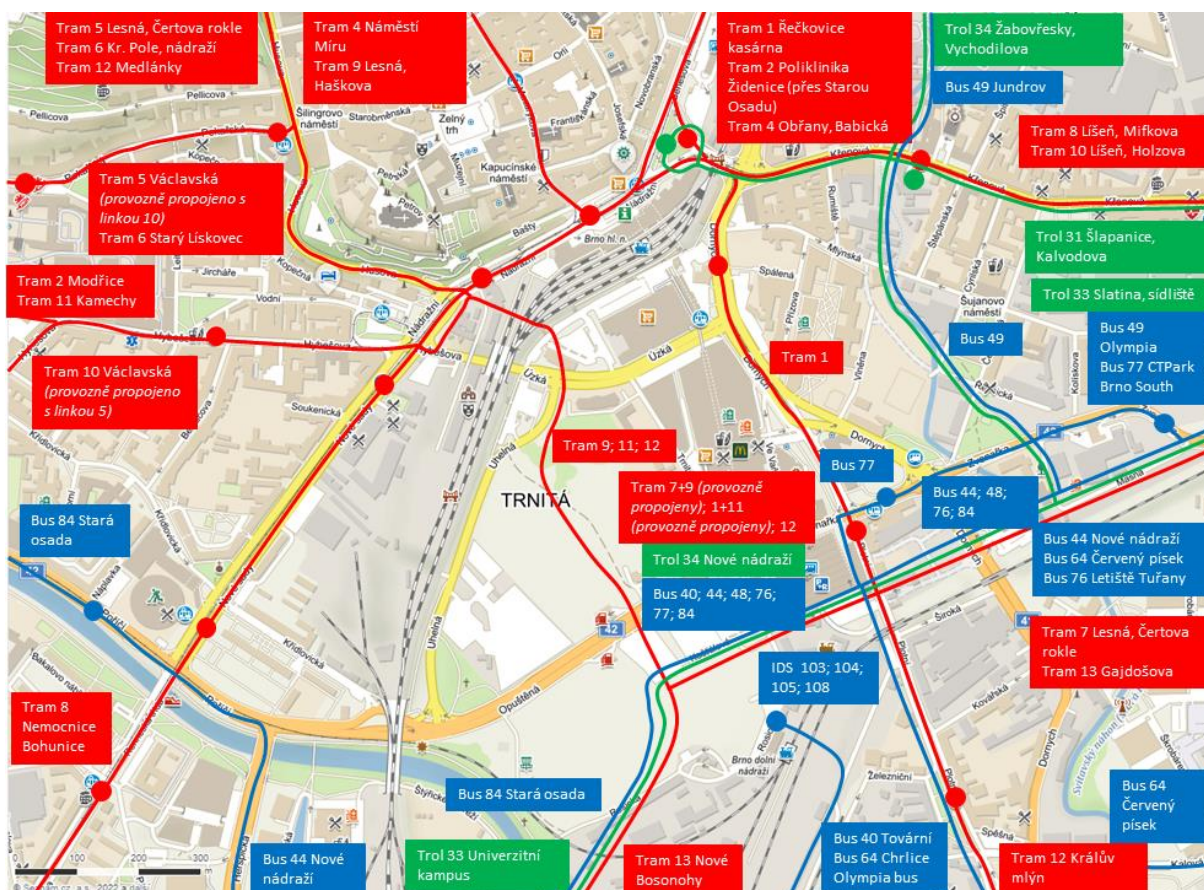
Mimo funkce nejvýznamnějšího přestupního uzlu v Brně, přinese tento projekt Nového nádraží dlouho odkládanou kompletní urbanizaci celého jižního centra. Dotčené území tedy bude třeba obsluhovat koncepčně zcela jinak, a nikoliv jen jako tranzit z Hlavního nádraží do dalšího území města. Proto se předpokládá výstavba komplexu tramvajových a trolejbusových tratí, mj.:

- tramvajová trať Bulvár,
- tramvajové tratě v ose Masná – Hladíkova – Rosická – Heršpická – Vídeňská
- trolejbusové tratě v ose Olomoucká – Hladíkova – Rosická – Vojtova
- a další navazující tratě řešené samostatně, např. propojka Cejl – Křenová, Brněnská třída apod.

Změna se tak dotkne velkého množství linek, které by měly společně obsluhovat nový přestupní uzel VHD, jako součást Nového hlavního nádraží, které mimo železniční dopravy sdruží také část regionální autobusové dopravy.

V období posledních 15 let bylo zpracováno několik variant linkového vedení VHD, nicméně pro potřebu této práce byla jako modelová vybrána varianta zpracovaná pro potřeby územního plánu, včetně souvisejícího dopravního modelu. Toto linkové vedení pak nejlépe zohledňuje vazby k dalším aktuálním rozvojovým projektům města Brna, s nimiž starší verze linkování ještě nemohly uvažovat. Obsluhu Nového nádraží zajistí:

- tramvajové linky 1, 7, 9, 11, 12, 13, přičemž linky 1 + 11 a 7 + 9 budou u Nového nádraží provozně propojené, což zajišťuje poptávanou větší kapacitní nabídku v severním směru;
- trolejbusové linky 33 a 34;
- autobusové linky MHD 40, 44, 48, 49, 76, 77, 84 a minimálně noční linka N95.

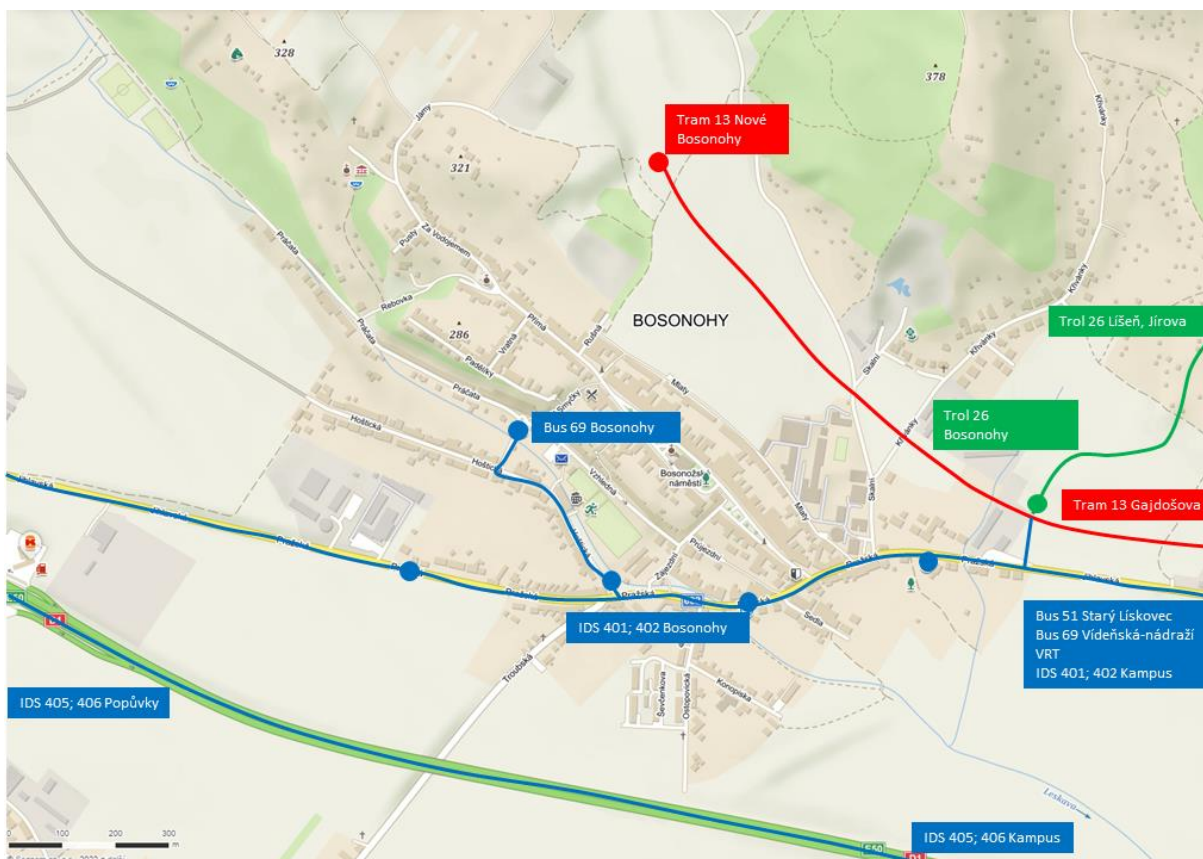


**Obr. 23: Schéma vedení linek na Nové hlavní nádraží**

### 3.1.16 Prodloužení tramvaje a linky 26 do Bosonoh

Tramvajová trať nabídne propojení městské části Bosonohy s centrem. V Bosonohách se předpokládá výstavba celé nové čtvrti a místního centra doplňujícího chybějící občanskou vybavenost. Proto existuje předpoklad, že pokud tyto části v Bosonohách vzniknou, zvýší se výrazně požadavky na veřejnou dopravu. Nová tramvajová trať bude páteřním řešením pro dotčenou lokalitu, především díky segregovanému vedení tramvajové trati až do centra města, bez vlivu kongescí. Díky tomu lze předpokládat zvýšení atraktivity městské části pro nové obyvatele. V současné době je nutné při cestě do centra přestupovat na tramvaj ve smyčce Starý Lískovec, případně na trolejbus i tramvaj v uzlu Osová.

Po prodloužení tramvajové trati do Bosonoh je v plánu vést tramvajovou linku 13 z centra do této oblasti, díky které bude zajištěno přímé spojení do centra. Zároveň je v roli doplňkové obsluhy uvažováno s prodloužením linky 26 z Kamenného vrchu na okraj Bosonoh, což by zajistilo přímé spojení i dalších částí Brna, které se nenachází přímo v centru. Pokud jde o vedení autobusových linek, žádné změny v jejich vedení v plánu v současné době nejsou.



**Obr. 24: Schéma vedení linek po prodloužení tramvajové trati do Bosonoh**

### 3.1.17 Tangenciální spojka Halasovo náměstí – Štefánikova čtvrť

Tato stavba souvisí s následující stavbou Prodloužení drážní dopravy na Lesnou. Obě varianty vedení dopravy jsou popsány v následující kapitole 3.1.18. Bude prověřeno nejvhodnější řešení a v případě realizace trolejbusové trati nebude propojka tratí realizována.

V případě realizace varianty tramvaj se bude jednat o propojovací tramvajovou trať mezi zastávkou Halasovo náměstí na stávající trati do Čertovy rokle v sídlišti Lesná a stávající smyčkou Štefánikova čtvrť. Mimo rozšíření území dostupného z centra města tramvajovou dopravou bez přestupu, umožní tato trať rovněž lepší stabilitu tramvajového provozu, např. při mimořádnostech nebo výlukách, sídliště Lesná by totiž bylo dostupné dvěma trasami. Ze Štefánikovy čtvrti, kde je provozně nevyhovující smyčka neumožňující přestavbu zejména ve smyslu bezbariérové přístupnosti, by byla po nové trati prodloužena tramvajová linka 5 do smyčky Čertova rokle.

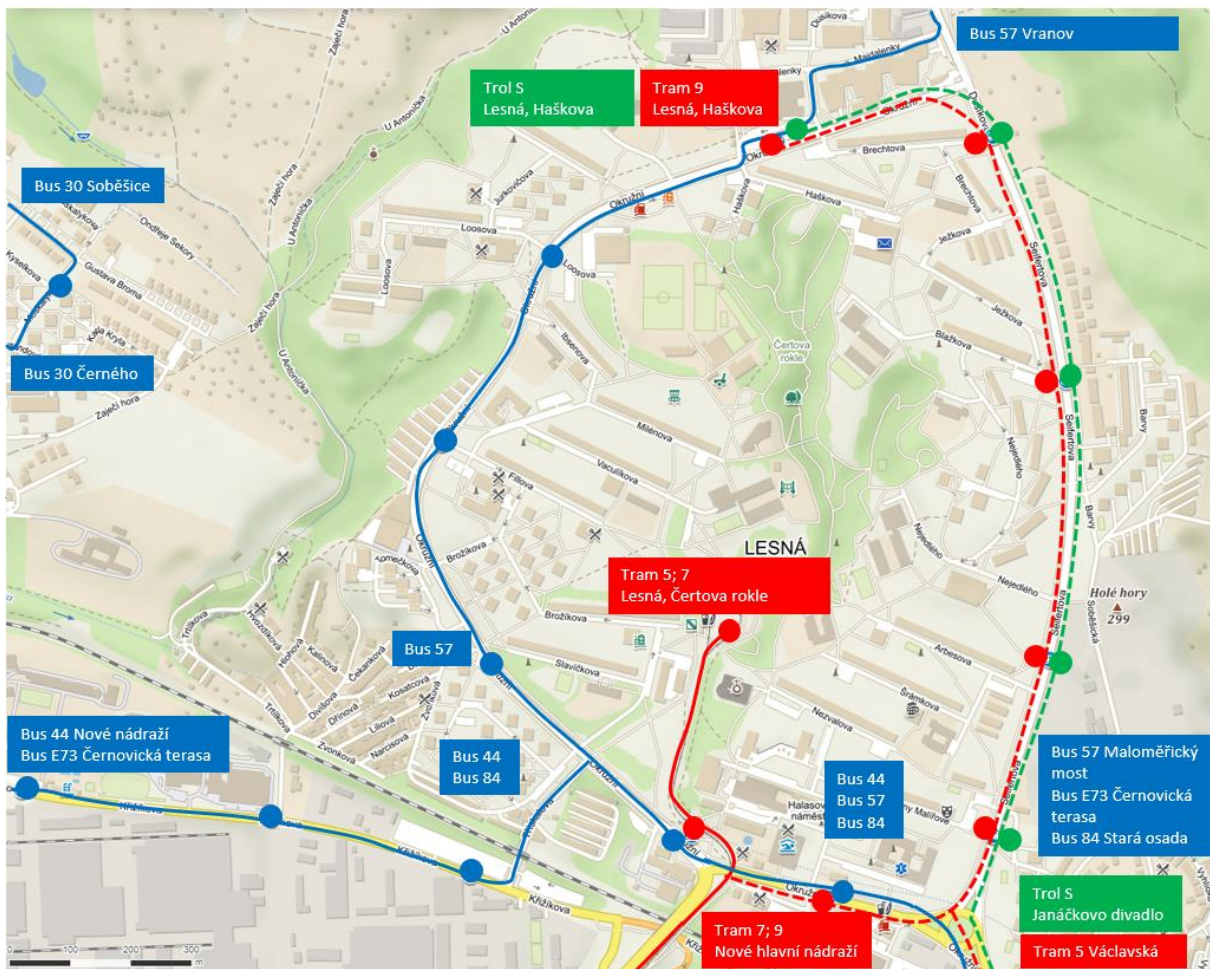
### 3.1.18 Prodloužení drážní dopravy na Lesnou

V rámci zlepšení spojení sídliště Lesná s centrem Brna se uvažují dvě varianty. V případě varianty tramvaje se bude jednat o dvě stavby: spojku ze Štefánikovy čtvrti na Halasovo náměstí a prodloužení stávající tramvajové trati ze Štefánikovy čtvrti na Haškovu. Druhou variantou je pak vybudování nové trolejbusové trati spojující východní část sídliště Lesná s centrem města. Mezi tramvajovou a trolejbusovou dopravou bude rozhodnuto na základě studie investičních a provozních nákladů obou řešení.

Plánovaná tramvajová trať navazuje na již realizovanou spojku ze Štefánikovy čtvrti na Halasovo náměstí. Tramvajová trať na Haškovu ulicí Seifertovou je již dlouhodobě plánována, mj. i z toho důvodu byly položeny koleje při výstavbě Husovického tunelu ve druhé polovině devadesátých let. Pokud by k výstavbě trati došlo, tak by nabídla přímé spojení z horní části sídliště Lesná do centra, v současné době je obsluha severní části sídliště řešena autobusovou dopravou a je nutný přestup na tramvaj buď na Halasově náměstí nebo ve Štefánikově čtvrti. Trať by vedla ulicí Seifertovou až na současnou autobusovou konečnou Haškova, což by přineslo bezpřestupové spojení do celého centra města, nikoliv jen do některého z uzlů nebo na okraj historického centra.

U tramvajové dopravy dojde po prodloužení tramvajové trati na Haškovu k přetrasování linky 9 z třídy Generála Píky přes zastávku poliklinika Lesná na Haškovu. Mj. v souvislosti s rozvojem jižního centra a projektem ŽUB bude v provozu tramvajová linka 7, která zajistí obsluhu trasou přes Černá Pole do Čertovy rokle. Tramvajová linka 5 zůstane již z předcházející etapy v prodloužené trase ze Štefánikovy čtvrti do smyčky Čertova rokle. V této souvislosti bude kompletně zrušena autobusová linka 46. U ostatních autobusových linek se neočekávají zásadní změny v jejich vedení dotčenou oblastí.



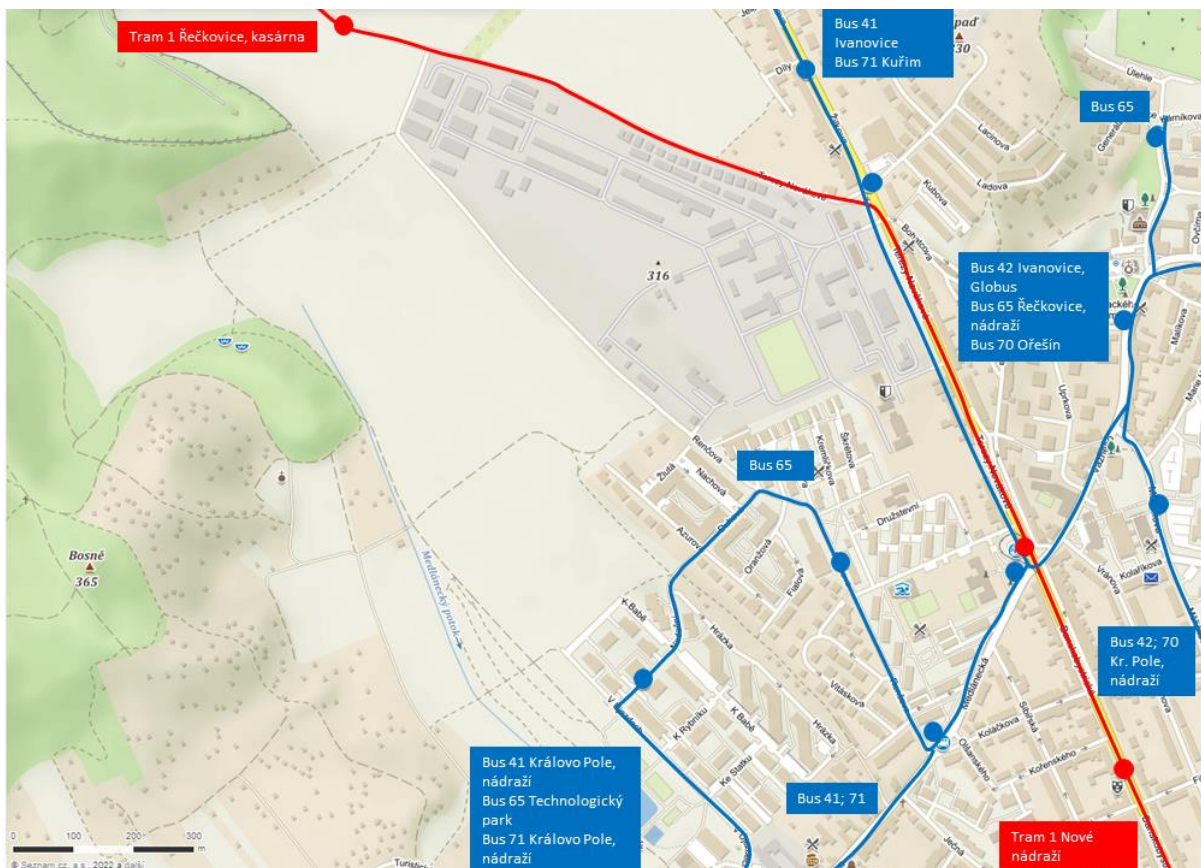


**Obr. 25: Schéma vedení linek po prodloužení drážní dopravy ulic Seifertovou na Haškovu**

### 3.1.19 Prodloužení tramvaje Kasárna Řečkovice

V rámci tohoto projektu se předpokládá prodloužení od současné smyčky Řečkovice. Délka nového úseku má být cca 1,6 km. V současné době jsou plochy v okolí nevyužívané, případně se v oblasti nachází zemědělská půda, v novém územním plánu se však počítá s výstavbou. Jde o přestavbu řečkovických kasáren, kde by vzniklo moderní bydlení, administrativní budovy, služby atd. Řečkovice jsou poměrně atraktivní lokalita pro bydlení, proto v případě nové výstavby a s tím souvisejícím nárůstem poptávky po dopravě je tramvajová trať vhodná.

K Řečkovickým kasárnám je v plánu prodloužit tramvajovou linku 1 ze současné konečné zastávky v Řečkovících, která by zajistila kompletní obsluhu předmětné lokality. U ostatních linek se předpokládá zachovat jejich současné trasy.



**Obr. 26: Schéma vedení linek po prodloužení tramvajové trati k Řečkovickým kasárnám**

### 3.1.20 Tramvaj Juliánov – Líšeň

V případě tohoto projektu existují různé varianty prodloužení tramvajové trati. První z nich znamená prodloužení tramvajové trati z Juliánova přes Malou Klajdovku až do Líšně, kde by se napojila na Líšeňskou trať do zastávky Novolíšeňská. Představovala by alternativní trasu z Líšně do centra a mírně by zlepšila obsluhu Vinohrad, jelikož by se tramvajová trať zastávkou Malá Klajdovka stala dostupnou pro část sídliště. V případě druhé varianty se jedná o pouhé prodloužení tramvajové trati ze smyčky Juliánova k Poliklinice na Viniční. V obou variantách se předpokládá vedení tramvajové linky 2 od Staré osady (viz. 3.1.23), příp. linky v té době vedené z centra ulicí Táborskou.

### 3.1.21 Tramvaj Křenová – Cejl

Tramvajová trať představuje propojení mezi ulicemi Křenovou a Cejlem. Mimo obsluhy nově vznikající čtvrti na místě stávajících brownfieldů Špitálka apod. má tato spojovací trať mimořádný potenciál ve stabilizaci tramvajové sítě vytvořením dalšího propojení v severo-j jižním směru bez nutnosti využívat přetížený „hradební okruh“ v centru města. V současné době jsou zastávky VHD v této oblasti poměrně vzdálené a pokud zde vznikne nová čtvrť, tak zde dopravní obsluha bude nutná.

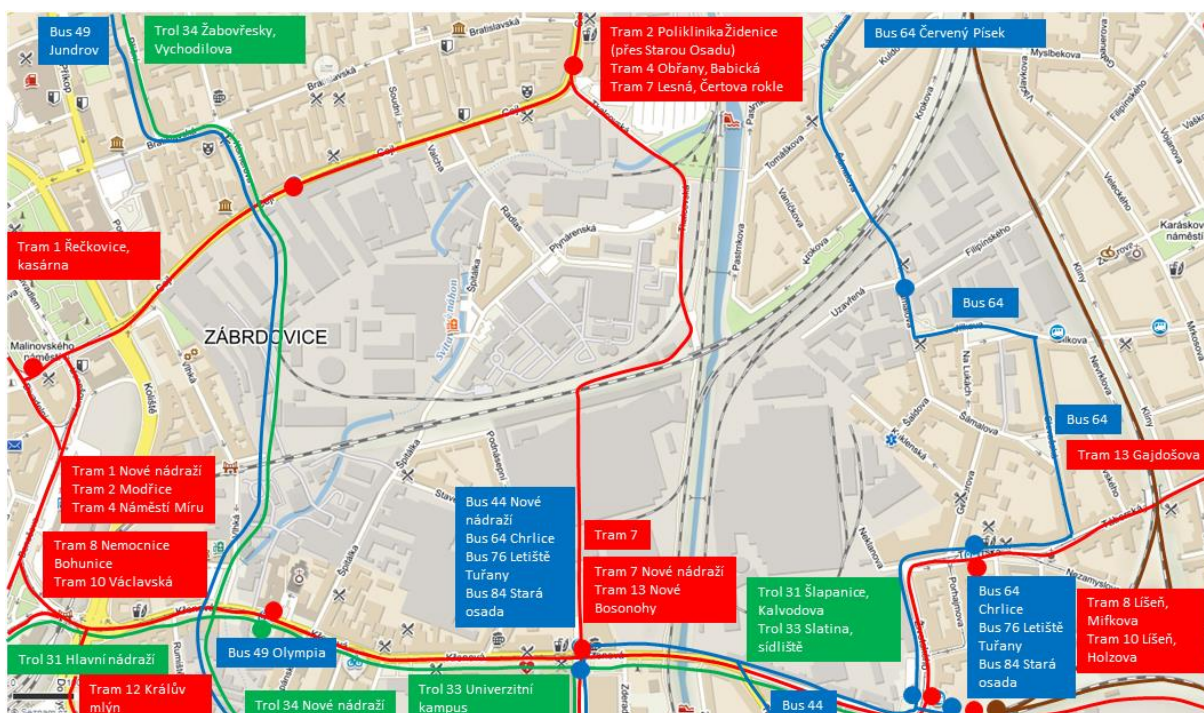
Touto trasou se předpokládá vedení tramvajové linky 7 z Lesné a Černých Polí k Novému nádraží a rovněž do celého jižního centra. Z pohledu kapacity a směrové nabídky bude tuto lokalitu linka 7 plně postačovat. V další nové trase propojující ulice Křenovou a Cejl budou vedeny autobusové linky tzv. Brněnskou třídou, viz dále Obr. 27.

### 3.1.22 Brněnská třída

Brněnská třída (dříve označovaná jako Nová městská třída) by měla navazovat v prodloužení ulice Příční. Křížila by ulice Cejl a Křenovou s napojením na ulici Hladíkovu. Má být impulsem pro urbanizaci zanedbaného území v sousedství historického centra města, obslouží i vznikající čtvrť kolem ulice Špitálka. Jedná se mj. o novou trasou pro hromadnou dopravu. Výsledná podoba Brněnské třídy bude výsledkem studií, která se aktuálně zpracovávají.

V případě tramvajových linek se žádná změna nepředpokládá, pouze realizace kolejového propojení pro linku 7 východním směrem blíže k řece Svitavě (viz výše). Z pohledu autobusové a trolejbusové dopravy se touto trasou předpokládá vedení linek 34 a 49 (náhrada linky 67) v severo-j jižním směru v poměrně vysoké intenzitě, což byl jeden ze zásadních výstupů z dopravního modelu v rámci přípravy linkového vedení ŽUB, resp. obsluhy Nového nádraží.



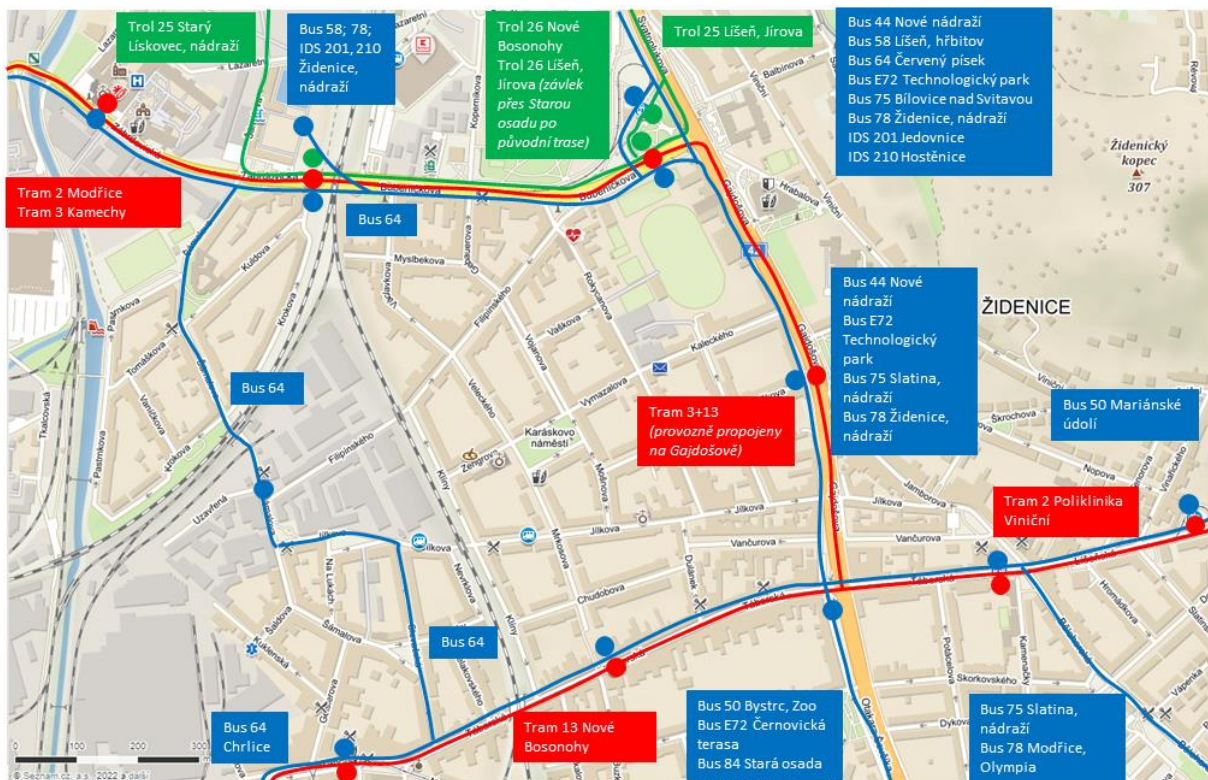


**Obr. 27: Schéma vedení linek po stavbě obou propojení mezi ulicemi Křenová a Cejl**

### 3.1.23 Tramvaj Gajdošova

Po dokončení výstavby významné části VMO v úseku Vinohrady (tunel) – Černovická ulice se předpokládá výrazné zklidnění ulice Gajdošovy. Tomu může výrazně napomoci osvědčený městotvorný prvek v podobě tramvajové dopravy / tratě, např. zelená kolej apod. Pro snížení zátěže území také od autobusové dopravy je navrženo prodloužení linky 2 přes Gajdošovu (kolem židenického kostela) do smyčky Juliánov, příp. dle dalších navržených projektů. V případě linky 3 by pak bylo využito provozního propojení do nové linky 13, která by přes Táborskou ulici komfortně napojila velkou část Židenic ve směru na nové jižní centrum a Nové hlavní nádraží. Mimo celoměstského významu tramvajové dopravy by tramvaje zajistily i poměrně velké množství místních vazeb na území městské části Židenice.

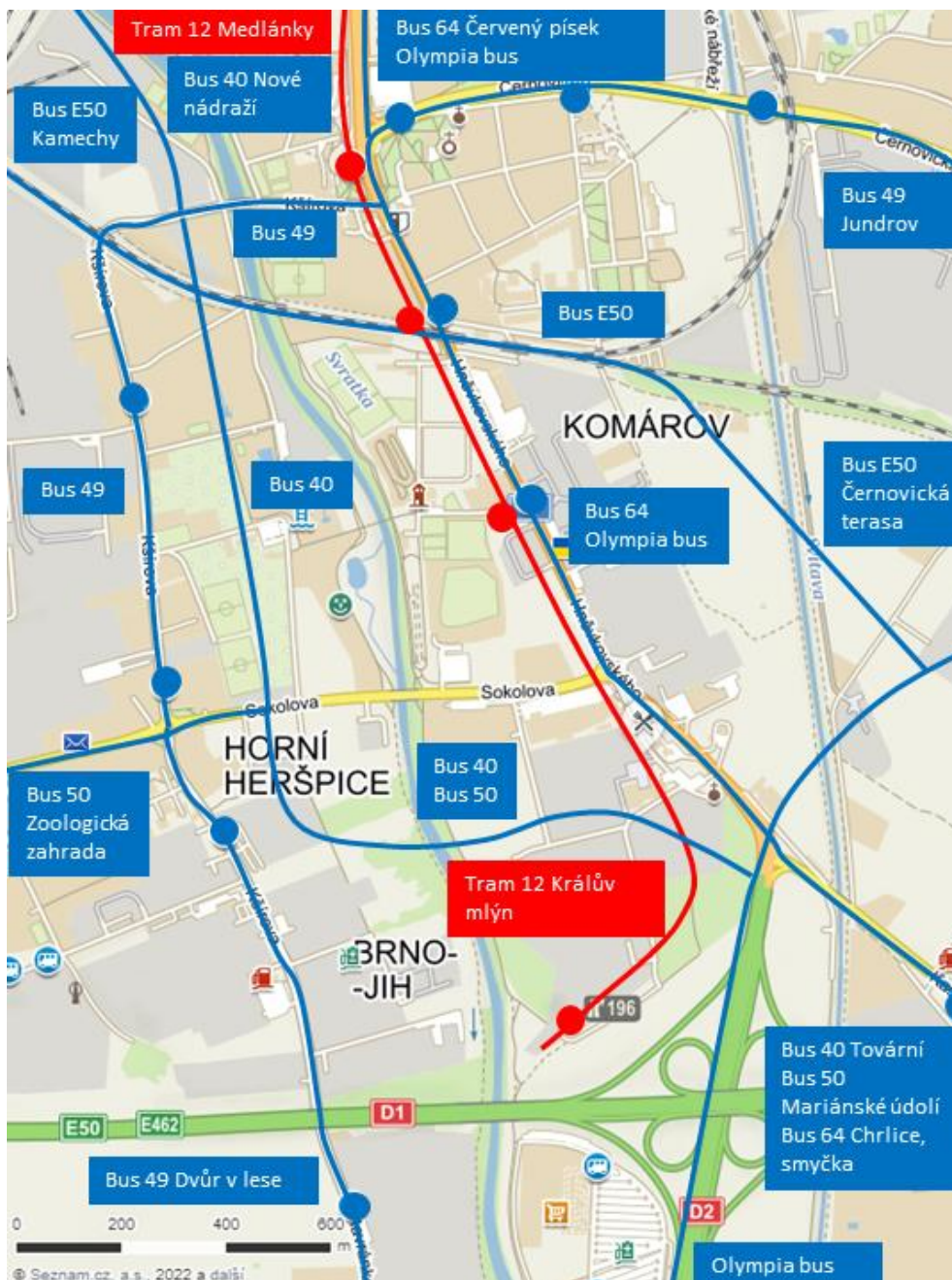




**Obr. 28: Schéma vedení linek po zavedení tramvaje v ulici Gajdošově**

### 3.1.24 Tramvaj Králův mlýn

V souladu s novými návrhy územního plánu, ale i dřívějšími strategickými záměry, je navrženo také prodloužení tramvajové tratě ze stávající smyčky Komárov podél ulice Hněvkovského ke křížení dálnic D1 x D2. Zde by mohl mj. vzniknout velmi efektivní záchytný bod individuální dopravy v režimu P+R. Dálnice vstupující do Brna ze tří světových stran by tak měly k dispozici přímé napojení na městskou hromadnou dopravu v podobě rychlé a komfortní tramvajové linky až do historického centra města, to vše v dojezdovém čase 10-15 minut. Tato trať by byla také etapou budoucího prodloužení do rozvojových lokalit v Dolních Heršpicích a Přízřenicích. Pro obsluhu této tratě postačuje prodloužení tramvajové linky 12 z Komárova, současně opět s potenciálem redukce souběžné autobusové dopravy.



Obr. 29: Schéma vedení linek po prodloužení tramvaje Králův mlýn

### 3.2 Předpokládané významné urbanistické akce

Kromě výše uvedeného rozvoje dopravní infrastruktury se pro veřejnou dopravu provedl zpracovatel rešerši lokalit, kde je plánován rozvoj města a lze očekávat, že zde dojde k výstavbě nových bytů, kancelářských komplexů, průmyslových zón apod. – souhrnně nazváno jako urbanistické akce. Na základě podkladů získaných od Kanceláře architekta města Brna byly vytipovány rozvojové lokality, kde je plánována výstavba a zároveň dojde ke změnám v linkovém vedení VHD. Ostatní urbanistické akce, které uvádí KAM ve svých

podkladech, nejsou svým rozsahem tak významné, aby kvůli nim bylo nutné síť linek výrazně měnit.

Jednou z rozvojových lokalit je Technologický park v městské části Brno–Medlánky. Plánuje se rozšířit Technologický park, kde se očekává výstavba i obytných ploch kromě komerčních a kancelářských prostor. Dokončení je plánováno v období 2025–2030. V této oblasti se v souvislosti s výše uvedenou výstavbou očekává prodloužení tramvajové trati (obsluha linkou 12). Podrobnější informace viz 3.1.7

V širším centru města Brna je v plánu čtvrť Nová Zbrojovka, zde je jedná o revitalizaci brownfieldů. V oblasti mají vzniknout nové byty, kancelářské prostory a k tomu i občanská vybavenost jako například rekreační plochy, školy a školky. Dokončení je plánováno v období 2030–2040. S touto akcí má souvislost i nová trolejbusová trať v ulici Lazaretní, kterou mají být vedeny nově linky 25 a 26. Podrobnější informace viz 3.1.1.

Dalším urbanistickým projektem města je čtvrť Nová Trnitá, hotový by měl být v období 2035–2040. Nachází se jižně od historického centra Brna a dlouhou dobu byla oblast nevyužívaná a zarostlá náletovými dřevinami. Její vstupní branou má být Nové hlavní nádraží. Počítá se zde se stavbou zejména rezidenčních a kancelářských objektů. V souvislosti s touto akcí i stavbou Nového nádraží dojde v oblasti ke změně vedení linek, v plánu je postavit v oblasti novou tramvajovou a trolejbusovou trať. Tyto tratě mají kromě Nové Trnitě obsloužit i Nové hlavní nádraží. Podrobnější informace viz 3.1.15.

Dále mezi ulicemi Cejl a Křenová má vzniknout nová čtvrť Špitálka. Jde o revitalizaci brownfieldů stejně jako v případě Nové Zbrojovky. Je zde v plánu postavit multifunkční jednotky, které budou mít funkci jak obytnou, tak pro práci. Oblastí má vést Nová městská třída (Brněnská třída), kterou má obsluhovat trolejbusová doprava, očekávají se tak změny ve vedení linek trolejbusové dopravy. Podrobnější informace viz 3.1.22. Dokončení projektu se očekává okolo roku 2030.

### **3.3 Volba ukončení tramvajových tratí – smyčky vs. úvratě**

Na základě žádosti KAM bylo v rámci zpracování Plánu dopravní obsluhy prověřováno, zda mají tramvajové tratě v budoucnu spíše směřovat k zakončení úvratěmi nebo smyčkami. Toto bylo konzultováno s DPMB. Při hledání odpovědi na otázku, zda některý z obou typů zakončení tramvajových tratí preferovat, vycházel zpracovatel z dokumentu *Rámcová*

*typologie ukončení tramvajových tratí*, kterou mu DPMB poskytl. Pro úplnost je tento dokument uveden v plném znění v kap. 3.3.1.

### 3.3.1 Rámcová typologie ukončení tramvajových tratí

Tramvajové obratiště je část tramvajové trati uzpůsobená k otáčení nebo změně směru jízdy tramvajových vozů a vlaků.

Obvykle je součástí obratiště odstavný prostor (odstavná kolej nebo koleje) pro vyčkávání vlaků na stanovený čas odjezdu, zastávka nebo zastávky pro výstup (konečná zastávka linky) a zastávka nebo zastávky pro nástup. Frekventovaná obratiště bývají vybavena sociálním zařízením pro řidiče (záchod, umývárna), nádobami s pískem určeným pro doplnění sypačů v tramvajích, někdy i dalšími služebními prostory (dispečerská místnost, odpočinková místnost pro řidiče) a dalším zázemím pro řidiče i cestující.

#### Poloha na trati

**Podle polohy na trati** lze rozlišit obratiště:

- mezilehlá – mohou být použitelná buď pouze z jednoho směru trati, nebo z obou (popřípadě z ještě více směrů, větví-li se u ní trať)
- koncová – na konci tratě

#### Typy obratišť

Podle dopravního a stavebního uspořádání lze dále obratiště dělit na tyto typy:

- a) **Obratiště pro obousměrné vozy** – tramvaj pouze změni směr jízdy, případně přejezd na správnou kolej
- kolejový přejezd – slouží pro obracení obousměrných vozů nebo vlaků na dvojkolejných tratích, umožňuje přejet na kolej pro opačný směr.
  - mobilní kolejový přejezd (Californien) – je možné jej bez hlubších stavebních zásahů instalovat na běžnou dvojkolejnou trať, vhodné výlučně pouze pro krátkodobé operativní použití
  - prosté zakončení jednokolejné trati – nejméně obvyklé řešení, uvedeno pro úplnost výčtu

- b) **Kolejový trojúhelník (vratný trojúhelník – triangel)** – Úvratové obratiště, tramvaj se otáčí zpětným pohybem z jednoho ramene trati do druhého. P.S. Pro podobné účely lze upravit i běžnou tramvajovou křižovatku.
- c) **Smyčka** – umožňuje otočení vlaku prostým průjezdem, nejrozšířenější typ obratiště – vyhovuje všem typům vozidel
- a. jednokolejná smyčka,
  - b. smyčka s předjízdou kolejí nebo kolejemi – větví se do více souběžných kolejí,
  - c. obousměrná (protisměrná) smyčka: vnitřní kolej má nástupiště uvnitř smyčky, vnější kolej vně smyčky,
  - d. bloková smyčka – vlak objíždí celý blok budov. Buď může být část takové smyčky vyhrazena pro odstavení vlaků, nebo mohou být využity pouze běžné tratě a smyčka může být průjezdná, tj. ukončené spoje v ní nemají oddělenou výstupní a nástupní zastávku a ihned pokračují zpět. Bloková smyčka může být buď obousměrná, nebo pouze jednosměrná (je-li jednosměrná některá její část),
  - e. technologická smyčka – pro zajištění procesů, souvisejících s technologii procesů odstavení nebo údržby v rámci areálu vozovny.

Orientační schémata možných řešení úvratových zakončení tratí – obecná řešení



Obr. 30: Úvratové zakončení – průběžná zastávka

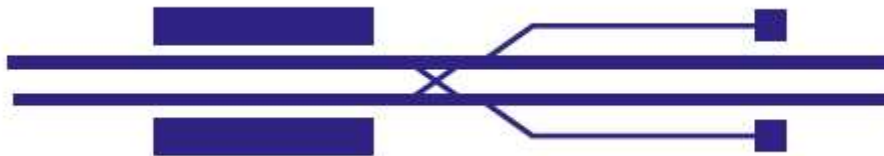


Obr. 31: Úvratové zakončení – koncová stanice s odstavnými kolejemi (ostrovní nástupiště)

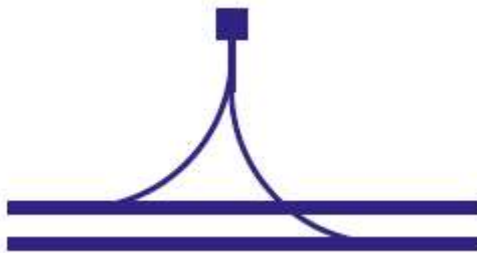




**Obr. 32: Úvratové zakončení – koncová stanice s odstavnými kolejemi (vnější nástupiště)**



**Obr. 33: Úvratové zakončení – průběžná stanice s odstavnými kolejemi (vnější nástupiště) - využitelné i pro provoz jednosměrných vozů na průběžné trati**



**Obr. 34: Úvratové zakončení – obratiště pro operativní změnu směru jízdy jednosměrných vozidel (tzv. kolejový triangl)**

## Aplikace v prostředí kolejového systému DPMB a.s. (MHD Brno)

V rámci kolejové sítě, provozované v rámci systému MHD BRNO, registrujeme následující aplikace typů obratišť:

### Smyčky

- Bohunice, Švermova
  - Bystrc, Ečerova
  - Bystrc, Rakovecká
  - Černá pole, Zemědělská
  - Juliánov
  - Komárov
  - Královo Pole, Červinkova
  - Královo Pole, nádraží
  - Lesná, Čertova rokle
  - Maloměřický most
  - Masarykova čtvrť, Náměstí Míru
  - Mendlovo náměstí
  - Modřice
  - Novolíšeňská
  - Obřany, Babická
  - Řečkovice
  - Stará osada
  - Starý Lískovec
  - Stránská skála
  - Štefánikova čtvrť
  - Technologický park
  - Ústřední hřbitov
  - Vozovna Komín
  - Vozovna Pisárky
- *Kamechy - v rámci projektu „Prodloužení tramvajové trati Bystrc, Ečerova – Kamechy“ (projekt SMB)*
- *Muzeum dopravy - v rámci projektu „Znovuzprovoznění tramvajové dráhy Stránská skála – Líšeň, Holzova“ (strategický projekt SMB)*

### Blokové

- Geislerova
- Mostecká
- Malinovského náměstí
- Nové sady

### Úvratňová obratiště

- Komenského náměstí
- Líšeň, Kotlanova
- Líšeň, Mifkova
- Nemocnice Bohunice – v rámci projektu „Prodloužení tramvajové dráhy z Osové do Kampusu v Bohunicích“ (strategický projekt SMB – v realizaci)

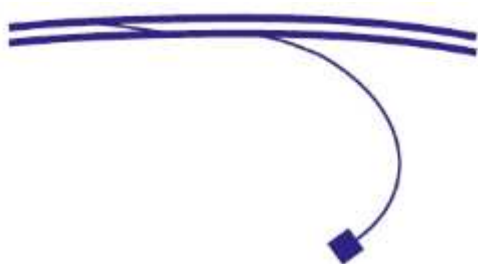
### Kolejové spojky

- Rašínova
- Křenová (Masná)
- Královo Pole, nádraží (manipulační spojka před smyčkou)
- Stránská skála

Orientační schémata možných řešení úvratových zakončení tratí aplikace v síti DPMB a.s.



**Obr. 35: Zastávka Líšeň, Mifkova**



**Obr. 36: Odstavná kolej Kotlanova**



**Obr. 37: Zastávka Kampus a Nemocnice Bohunice ve výstavbě**



**Obr. 38: Odstavná kolej Komenského náměstí (Joštova)**



**Obr. 39: Kolejová spojka ulice Křenová (zastávka Masná)**



Doporučení pro další postup v použití jednotlivých typů obratišť v prostředí kolejového systému DPMB a.s. (MHD Brno)

a) Smyčka

- Stavebně-technické řešení nemá dopady do struktury vozového parku tramvajových vozidel (souprav).
- Jedná se o univerzální řešení z hlediska dopavně-provozního i dopavně-organizačního.

b) Úvraťové obratiště

- Jedná se o provozně ověřené řešení i v podmínkách tramvajových drah.
- Aplikace úvraťového obratiště vyžaduje vybavení dopravce skupinou obousměrných vozů (souprav) a to v rozsahu provozní potřeby linek, dotčených tímto ukončením tratě.
- Kolejová síť MHD Brno disponuje podmínkami pro provoz obousměrných vozidel délkové kategorie 32,0 m.

**Výše uvedené hodnocení nemůže být jediným podkladem pro volbu systému uspořádání zakončení jednotlivých tramvajových tratí.**

Volba příslušného stavebně-technického uspořádání obratiště musí být výsledkem de facto:

- multikriteriálního hodnocení lokality,
- analýzy uspořádání veřejného prostoru v místě smyčky (obradiště);  
především však provozně-technologických souvislostí dopravního systému, vycházejících mj.
- ze způsobilosti tratí včetně jejích součástí,
- z dostatečné dispozice „povinné“ kategorie vozidel,
- z podmínek pro zajištění údržby vozidel včetně oprav.

### 3.3.2 Kritéria pro volbu smyček nebo úvratí

Při posuzování řešení ukončení tramvajových tratí v podobě smyčky a úvratě jsme posuzovali řadu kritérií, podle kterých jsme se rozhodovali, zda se vyplatí řešení v podobě smyčky nebo úvratě. Každé z těchto dvou řešení má své výhody a nevýhody.

Prvním kritériem, kterým jsme se zabývali, je délka kolejí. V případě smyčky bylo zjištěno, že je na ni obecně potřeba větší délka kolejí než v případě řešení v podobě úvratě. Záleží však také na dalších aspektech, např. jak je ukončení tratě koncipováno – zda je vyžadováno odstavování vozidel nebo další provozní požadavky. Zanedbáváme náklady na troleje a sloupy, jelikož jsou zahrnuty v ceně kolejí. S tímto kritériem souvisí i otázka plochy – smyčka vyžaduje více prostoru, s čímž souvisí i vyšší cena za nákup pozemků.

Dalším kritériem je počet výhybek v každém z řešení. Pro provoz smyčky stačí jedna elektrická a jedna běžná výhybka, pro provoz úvratě jsou potřeba dvě elektrické a dvě běžné výhybky.

V rámci dalšího kritéria jsme se zabývali typy tramvajů, které lze vypravovat. V případě úvratí můžeme jako hlavní nevýhodu považovat nutnost nasazování obousměrných vozidel. Aplikace úvratě vyžaduje vybavení dopravce skupinou obousměrných vozů (souprav) a to v rozsahu provozní potřeby linek, dotčených tímto ukončením tratě. Jedná se však o provozně ověřené řešení i v podmínkách tramvajových drah. Kolejová síť MHD Brno disponuje podmínkami pro provoz obousměrných vozidel délkové kategorie 32,0 m. Jde také o univerzální řešení z hlediska dopravně-provozního i dopravně-organizačního. Počet obousměrných vozidel je v současném vozovém parku MHD Brno omezený a v případě budování ukončení tratí úvratí by bylo nutné dlouhodobě nastavit obnovu tramvajových vozidel formou obousměrných. Jejich životnost by byla minimálně 30 let a lze ji prodloužit řádnou údržbou až od 50 %.

U smyčky je výhodou možnost flexibility z hlediska vypravenosti typů vozů, je zde možné nasazovat jak jednosměrné, tak obousměrné tramvaje. Stavebně-technické řešení nemá dopady do struktury vozového parku tramvajových vozidel (souprav). Jedná se o univerzální řešení z hlediska dopravně-provozního i dopravně-organizačního. Kromě výše uvedeného Stavebně-technické řešení nemá dopady do struktury vozového parku tramvajových vozidel (souprav).

V rámci kritéria ceny tramvají jsme zkoumali rozdíly cen mezi jednosměrnými a obousměrnými tramvajemi. V rámci zjednodušení jsme srovnávali cenu vozidel od výrobce Škoda Transportation. Cena jednosměrné tramvaje 13T pro Brno byla stanovena na 58 500 000 Kč, cena plánovaných obousměrných tramvají Škoda ForCity Smart 45T je stanovena na 60 000 000 Kč za vozidlo. Cena obousměrné tramvaje je tak pouze mírně vyšší než cena jednosměrné tramvaje. Kromě pořizovací ceny vozidla však ekonomiku vozu tvoří i kompletní stupně údržby během celé životnosti vozidla.

Dále jsme se zabývali provozními záležitostmi u obou řešení. V případě úvrati je nutné zmínit náklady na obrat vozidla – je potřeba počítat s časem přibližně pěti minut, který souvisí s úkony spojenými s obratem obousměrné tramvaje (přesun řidiče mezi kabinami apod). U smyčky je možný okamžitý průjezd tramvají, čímž se uspoří čas a v období dopravní špičky lze ušetřit až jedno vozidlo ve srovnání s úvratí.

Pokud se stane mimořádnost v dopravě, tak trať zakončená úvratí je méně flexibilní a nelze jako záložní vůz nasadit jednosměrné vozidlo. V případě vícekolejné smyčky je možné předjíždění vozidel a je zde možné odklánět tramvaje, pokud se stane mimořádnost na jiných tratích, u trati zakončené úvratí lze sice postavit v průběhu trasy kolejovou spojku, nicméně zde i přesto nelze odklánět jednosměrná vozidla. U vícekolejné smyčky je další výhodou i možnost odstavení vozidla s poruchou ve smyčce, aniž by došlo k přerušení provozu na trati. U úvrati je prostor pro odstavení vozidla omezený.

Po zhodnocení kritérií můžeme na závěr uvést, že každé z těchto řešení má svoje silné a slabé stránky, proto je nutné při stavbě nových tramvajových tratí posuzovat každý případ zvlášť. Mohou existovat okolnosti, které neumožní výstavbu smyčky a bude tak vhodné jako řešení zvolit úvratí. Jako příklad lze uvést například umístění ukončení tramvajové trati, může se nacházet například v místech, kde je omezený prostor a smyčka by byla nevhodná. Proto pak bude nutné zvolit výstavbu úvrati. Výše uvedené hodnocení tak nemůže být jediným podkladem pro volbu systému uspořádání zakončení jednotlivých tramvajových tratí. Nelze tak obecně tvrdit, jak ukončovat tramvajové tratě. Vždy bude záležet na konkrétním výčtu podmínek a řešení bude vždy individuální s ohledem na veškeré výše uvedené skutečnosti.

Stručné shrnutí výhod a nevýhod u obou řešení:

Úvrať:

Výhody

- Kratší délka kolejí
- Zabere méně prostoru – nižší nároky na výkup pozemků
- Vložením kolejových spojek a při provozu obousměrných vozidel lze zajistit obraty vybraných spojů v oblastech nízké poptávky a dosáhnout provozních úspor.
- Vložením kolejových spojek a při provozu obousměrných vozidel lze flexibilně zajistit obraty vlaků při provozních mimořádnostech.

Nevýhody

- Potřeba dvou elektrických a dvou běžných výhybek
- Nutnost obousměrných vozidel
- Delší čas na obrat vozidla
- Nižší flexibilita trati v případě mimořádností

Smyčka:

Výhody

- Stačí jedna elektrická a jedna běžná výhybka
- Možnost nasazení jednosměrných i obousměrných vozidel
- Okamžitý průjezd smyčky – úspora až jednoho vozidla během dopravní špičky
- Trať flexibilní v případě mimořádností – možnost předjíždění vozidel, pokud je smyčka vícekolejná

Nevýhody

- Je nutné počítat s přibližně dvakrát vyšší délkou kolejí
- Vyšší nároky na prostor

Závěr:

Koncepce tramvajové dopravy v Brně není založena výhradně jen na jednosměrných vozidlech ani výhradně jen na obousměrných vozidlech. Tento stav bude přetrvávat i v budoucnu. Vždy je třeba zohlednit konkrétní výčet podmínek a řešení konkrétního zakončení tramvajové trati bude vždy individuální, s ohledem na veškeré výše uvedené skutečnosti. Případný příklon pouze k jedné z variant zakončování tramvajových tratí je potřeba rozhodnout politickou reprezentací s uvážením všech výše uvedených důsledků.

### 3.4 Rozvoj vozového parku

Kromě infrastruktury jsou důležitým prvkem pro veřejnou dopravu samotná vozidla VHD. Modernější vozidla jsou technicky na vyšší úrovni, dosahují lepší ekonomiky provozu, a i ve vztahu ke komfortu cestování či vlivu na životní prostředí dosahují lepších parametrů. Z tohoto pohledu je pravidelná modernizace vozového parku nezbytná. Interval obnovy vozového parku závisí na dopravním módu – tramvaje mají obecně delší životnost než autobusy a trolejbusy. Životnost autobusů a trolejbusů je přibližně 10–15 let, tramvajů cca 20–30 let. Náklady na pořízení tramvaje jsou přitom řádově sedmi – až desetinásobné oproti autobusům či trolejbusům. Lze ovšem předpokládat, že některé z typů tramvajů, které jezdí v současné době, budou v provozu i po roce 2039.

Při plánování obnovy vozového parku je třeba zohlednit řadu požadavků:

- a. kapacitu vozidel pro cestující,
- b. omezení daná infrastrukturou (např. potřeba obousměrných tramvajů pro tratě zakončené úvratí, délka nástupních ostrůvků na zastávkách),
- c. specifické místní podmínky (v případě Brna kopcovitý terén omezující uplatnění elektromobility, úzké ulice v určitých oblastech města, kapacita tramvajového okruhu okolo historického centra apod.),
- d. legislativní požadavky (aktuálně např. provoz vozidel šetrných k životnímu prostředí),
- e. technickou a ekonomickou náročnost provozu a údržby daného vozidla.

#### 3.4.1 Kapacita vozidel

Z hlediska kapacity vozidel lze konstatovat, že složení vozového parku VHD v Brně je vyhovující a není třeba činit žádné zásadní systémové změny. Dopravce disponuje širokou škálou typů vozidel různé kapacity, které lze podle potřeby vhodně kombinovat.

Plánovaná kapacita vozidel na jednotlivých linkách je podrobněji uvedena v kapitole 3.4.1. Na vytížených linkách s velkým počtem přepravených osob je počítáno s kapacitními vozidly, na méně vytížených linkách jsou uvažována vozidla s nižší kapacitou. Pro potřeby zajištění dopravní obsluhy byly definovány standardy obsaditelnosti jednotlivých typů vozidel, se kterými je dále počítáno. Viz Tab. 10 a Tab. 11.

**Tab. 10 Vysvětlení standardů – kolejová vozidla**

Kategorie	Délka a vozy	Obsaditelnost (počet osob)
<b>T1</b>	méně než 20 m (T3, T6, LF) – sólo	110
<b>T2</b>	20 až 25 m (Anitra, LF2, EVO2)	160
<b>T3</b>	cca 30 m (2xT3, 2xT6, KT8, K3, 13T, 45T)	220
<b>T4</b>	více než 40 m (LF2+LF, 2xLF2, 3xT6, 2xEVO2)	270–330

Zdroj: <https://dpmb.cz/cs/vozidla>

<https://www.cs-dopravak.cz/brno-poridi-tramvaje-saliny-skoda-forcity-smart-34t/>

**Tab. 11 Vysvětlení standardů – nekolejová vozidla**

Kategorie	Délka a vozy	Obsaditelnost (počet osob)
<b>B1</b>	méně než 10 m (např. STRATOS LF38) – minibus / malý	do 50
<b>B2</b>	10 až 15 m (např. SOR NBG 12, Crossway LE CITY 14.5M) – sólo	51–90
<b>B3</b>	více než 15 m (např. SOLARIS URBINO 18 E6) – kloub	91–120

Zdroj: <https://dpmb.cz/cs/vozidla>

### 3.4.2 Řešení bezemisní dopravy v návaznosti na evropskou a národní legislativu

Na základě Směrnice Evropského Parlamentu a Rady (EU) (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel při uzavření smlouvy o závazku veřejné služby v přepravě cestujících musí být do naplňování příslušných minimálních cílů pro zadávání zakázek započítávána rovněž vozidla, která splňují požadavky na čistá vozidla nebo vozidla s nulovými emisemi v důsledku dovybavení.

Pod pojem „čisté vozidlo“ se rozumí:

a) vozidlo kategorie M1, M2 nebo N1 s maximálními emisemi výfukových plynů vyjádřenými v CO<sub>2</sub> g/km a emisemi znečišťujících látek v reálném provozu nižšími než procentní podíl příslušných emisních limitů uvedených v Tab. 12 dole.

b) vozidlo kategorie M3, N2 nebo N3 využívající alternativní paliva ve smyslu čl. 2 bodů 1 a 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU<sup>6</sup> s výjimkou paliv s vysokým rizikem

<sup>6</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28. 10. 2014, s. 1).

nepřímé změny ve využívání půdy vyráběných ze surovin, u nichž je zjištěno značné rozšíření oblasti produkce na půdu s velkou zásobou uhlíku v souladu s článkem 26 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001<sup>7</sup>. U vozidel využívajících tekutá biopaliva nebo syntetická či parafinická paliva nesmějí být tato paliva smíchána s konvenčními fosilními palivy.

**Tab. 12: Kategorie vozidel M1, M2 nebo N1 s maximálními emisemi výfukových plynů vyjádřenými v CO<sub>2</sub> g/km a emisemi znečišťujících látek v reálném provozu nižšími než procentní podíl příslušných emisních limitů**

Kategorie vozidel	Do 31. prosince 2025		Od 1. ledna 2026	
	CO <sub>2</sub> g/km	Emise látek znečišťujících ovzduš <sup>8</sup> v reálném provozu jako procento emisních limitů <sup>9</sup>	CO <sub>2</sub> g/km	Emise látek znečišťujících ovzduš <sup>10</sup> v reálném provozu jako procento emisních limitů <sup>11</sup>
M1	50	80 %	0	nepoužije se
M2	50	80 %	0	nepoužije se
N1	50	80 %	0	nepoužije se

Zdroj: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Financni-ucast-statu/Zavedeni-Pravidel-podpory-nizkoemisnich-vozidel-pr?returl=/Dokumenty/Verejna-doprava/Financni-ucast-statu>

### 3.4.3 Rozvoj nekolejové dopravy

Technický pokrok v posledních letech umožnil uplatnění zcela nových technologií k pohonu vozidel. Kromě autobusů s naftovými motory či motory na stlačený zemní plyn (CNG) se

<sup>7</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

<sup>8</sup> Oznamované maximální hodnoty emise pro počet částic (PN) v reálném provozu (RDE) v #/km a oxidů dusíku (NOx) v mg/km, jak jsou uvedeny v bodě 48.2 prohlášení o shodě a popsány příloze IX směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (\*) jak pro úplné, tak pro městské RDE cesty.

<sup>9</sup> Použitelné emisní limity stanovené v příloze I nařízení (ES) č. 715/2007 nebo následných právních aktech.

<sup>10</sup> Oznamované maximální hodnoty emise pro počet částic (PN) v reálném provozu (RDE) v #/km a oxidů dusíku (NOx) v mg/km, jak jsou uvedeny v bodě 48.2 prohlášení o shodě a popsány příloze IX směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (\*) jak pro úplné, tak pro městské RDE cesty.

<sup>11</sup> Použitelné emisní limity stanovené v příloze I nařízení (ES) č. 715/2007 nebo následných právních aktech.

v městské dopravě začaly uplatňovat elektrobusy, parciální / duální trolejbusy a řada měst zvažuje nasazení vozidel, která budou poháněna vodíkem.

Vývoj vodíkových vozidel včetně potřebné infrastruktury k tankování vodíku je zatím na začátku svého vývojového cyklu. Rovněž tak zatím existují jen omezené zkušenosti s pohonem na baterie. Je proto obtížné předvídat, jaký druh pohonu bude v blízké budoucnosti využíván s vyšší efektivitou a současně je zřejmý tlak na omezování fosilních paliv. S ohledem na to lze doporučit, aby byla dopravci ponechána volnost, jakými typy vozidel dopravu zajistí.

Některá vozidla navíc disponují i více než jedním zdrojem pohonu a striktní dělení na autobusovou a trolejbusovou dopravu tak prakticky ztrácí smysl. Z tohoto důvodu jsou v rámci tohoto dokumentu plánované přepravní výkony členěny pouze na kolejová a nekolejová vozidla, přičemž nekolejová vozidla zahrnují tradiční autobusovou a trolejbusovou dopravu.

Speciální pozornost je v tomto ohledu vhodné věnovat trolejbusové dopravě, která z důvodu odklonu od tradičních naftových motorů zažívá v řadě měst včetně Prahy období rozvoje. K zajištění větší flexibility provozu trolejbusů lze předpokládat postupné rozšiřování flotily tradičních trolejbusů o tzv. parciální trolejbusy, které jsou schopny provozu i mimo trolejové vedení díky zásobě energie z baterií. Dobíjení těchto baterií přitom může probíhat během jízdy pod trolejovým vedením či mohou být vybudována dobíjecí stanoviště. K úplnému využití výhod parciálních trolejbusů je vhodné tato vozidla opatřit registrační značkou, aby mohla být provozována na pozemních komunikacích „v režimu autobusu“. V opačném případě je třeba je provozovat jako trolejbus, tj. drážní dopravu a zohlednit z toho plynoucí omezení. U trolejbusových tratí se očekává jejich zachování s možnými úpravami dle rozvoje vozového parku.



### 3.5 Rozvoj dispečinku, odbavení cestujících a dalších součástí VHD

S ohledem na rozsah brněnské VHD je k jejímu provozu nezbytné dispečerské řízení. Centrální prvek dispečerského řízení představuje RIS (Řídící informační systém). V plném provozu je od roku 2004. V období 2018–2019 došlo ke kompletní obnově řídicího informačního systému, nově označován jako RIS II. V této souvislosti byla vyměněna technologie na dopravním dispečinku a ve všech vozidlech městské hromadné dopravy. Bez tohoto systému by bylo řízení dopravy problematické. RIS II umožňuje zobrazení polohy vozidel na mapě, ukazuje jejich zpoždění, dispečeré se mohou podívat přes kamerový systém, co se děje ve vozidlech. Tyto komunikační a informační technologie jsou s výhodou využívány při operativním řízení v případě dopravních nehod a jiných mimořádných událostí v dopravě.

Na RIS II jsou navázané i další systémy pro cestující (např. reálné časy odjezdů vozidel se zohledním případného zpoždění na elektronických informačních panelech na zastávkách, možnost zobrazení aktuální polohy vozidel v mobilní aplikaci). RIS II tvoří nedílnou součást provozního aparátu VHD, k zajištění kvality poskytované veřejné dopravy je nezbytné, aby byl tento systém funkční a odpovídal na něj kladeným technickým požadavkům. Lze přitom očekávat, že se tyto požadavky budou v důsledku digitalizace služeb dále měnit a bude nutné systém dále rozvíjet a modernizovat.

Dalším systémem, který je v brněnské VHD hojně využíván a klade si nemalé nároky potřeby dalšího rozvoje je EOC – Elektronické odbavování cestujících. V Brně funguje od roku 2017. Jeho účelem je elektronizace odbavování cestujících ve veřejné dopravě, které zjednodušuje nákup jednorázových i předplatních jízdenek. Není nutné předem zakoupit jízdenku a ani potřeba alespoň základní orientace v tarifu IDS JMK. Systém je nastavený tak, aby cestující platil vždy pro něj nejvýhodnější výši jízdného s ohledem na skutečně strávenou dobu v prostředcích veřejné dopravy. Pro nákup jízdenek slouží bankovní karta, která zároveň slouží jako nosič.

U tohoto systému je také důležité, aby vzhledem k technologickému pokroku nezastaral, proto by měla v budoucnu proběhnout jeho modernizace. Lze pokračovat ve stávajícím trendu a po cca 10 letech přehodnotit a zvážit další vývojová stádia. V rámci již nastavené spolupráce mezi dopravci zapojenými do IDS JMK a KORDIS je třeba zachovat stávající propojení EOC ve městě Brně s regionální dopravou IDS JMK. Pokud jde o papírové

jízdenky, v současné době lze na základě dosavadních zkušeností s odbavením cestujících doporučit zachování jejich prodeje v papírové formě.

Kromě výše uvedeného by měl i nadále pokračovat trend zvyšování bezbariérovosti VHD. Také u zastávek je důležité, aby pokračovala jejich modernizace – např. v podobě sjednocování přístřešků, rozšiřování počtu zastávek vybavených elektronickými informačními, či intenzivnějším osvětlením z důvodu bezpečnosti cestujících.

## 4 PŘEDPOKLÁDANÝ ROZSAH A ROZVOJ VEŘEJNÉ DOPRAVY A PŘEPRAVY

V následujících tabulkách jsou souhrnně uvedeny plánované roční přepravní výkony (v mkm/100) podle dopravních módů v Brně a na linkách IDS JMK mimo Brno, kde je předpokládáno zajištění dopravy ze strany DPMB. Podle druhu dopravy jsou přepravní výkony členěny do kategorií: kolejová vozidla, nekolejová vozidla, lodě, lanové dráhy. Pro srovnání byly doplněny i přepravní výkony regionálních vlaků na území města Brna. Do kolejových vozidel jsou zařazeny tramvaje, do nekolejových pak autobusy a trolejbusy. Údaje jsou počítány jako průměrný počet místových kilometrů za rok v rámci daného pětiletého období. Nárůst nebo úbytek přepravních výkonů je ovlivněn investicemi, jejichž realizace je předpokládána v příslušné pětiletce.

**Tab. 13: Roční přepravní výkon DPMB mkm/100 na území Brna celkově**

Druh dopravy/Období	do 2025	pětiletka 2025–2029	pětiletka 2030–2034	pětiletka 2035–2039 <sup>12</sup>
Kolejová vozidla	23 872 573	24 716 689	26 734 319	36 489 898
Nekolejová vozidla	19 230 433	19 011 449	19 401 649	20 226 204
Lodě	63 950	63 950	63 950	63 950
Lanové dráhy	35 521	35 521	35 521	35 521
Celkem	43 202 477	43 827 609	46 235 439	56 815 573

**Tab. 14: Roční přepravní výkon DPMB mkm/100 mimo území Brna v IDS JMK celkově**

Druh dopravy/Období	do 2025	pětiletka 2025–2029	pětiletka 2030–2034	pětiletka 2035–2039
Kolejová vozidla	187 240	187 240	258 929	258 929
Nekolejová vozidla	710 034	710 034	710 034	710 034
Celkem	897 274	897 274	968 963	968 963

V Tab. 15 a Tab. 16 na následujících stranách jsou uvedeny roční přepravní výkony (v mkm/100) podle jednotlivých linek a očekávaný standard kapacity vozidla (Definici standardu viz 3.4.1 na s. 93.) Pokud na určité lince v daném období dochází ke změně

<sup>12</sup> V případě, že pro obsluhu sídliště Lesná bude zvolen trolejbus místo tramvají, sníží se rozsah mkm/100 u kolejových vozidel na 36 083 189 mkm/100 (tj. o 1,1 %) a u nekolejových vozidel naroste na 21 212 043 mkm/100 (tj. o 4,9 %). Celkem mkm/100 budou ve výši 36 083 189 u kolejových vozidel a 21 212 043 u nekolejových vozidel.

přepravního výkonu, změněný přepravní výkon je uveden na dalších řádcích s vysvětlením (obvykle se jedná o důsledek stavby a s tím spojenou změnou trasy linky). Pokud zůstává u dané linky stejná hodnota přepravního výkonu v dalších obdobích, znamená to, že není ovlivněná žádnou investicí.

**Tab. 15: Roční přepravní výkon mkm/100 na území Brna podle jednotlivých linek**

druh	číslo linky	trasa linky na území města Brna	provoz do roku 2025		pětiletka 2025–2029		pětiletka 2030–2034		pětiletka 2035–2039		
			přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	
Kolejová vozidla	1	Řečkovice – Semilasso – Pionýrská – Moravské nám. – Hlavní nádraží – Mendlovo nám. – Pisárky – Vozovna Komín – Ečerova	5 571 100	T4							
		<i>prodloužení:</i> Řečkovice – Semilasso – Pionýrská – Moravské nám. – Hlavní nádraží – Mendlovo nám. – Pisárky – Vozovna Komín – Ečerova – Kamechy			5 953 761	T4					
		<i>změna trasy:</i> propojení Hybešova / Mendlovo nám.					5 927 077	T4			
		<i>změna trasy:</i> Řečkovice, nový hřbitov – Řečkovice – Semilasso – Pionýrská – Moravské nám. – Hlavní nádraží – Plotní – Nové hlavní nádraží							3 993 849	T4	
	2	Stará osada – Tkalcovská – Hlavní nádraží – Poříčí – Celní – Ústřední hřbitov – Modřická cihelna – ...	2 055 524	T2, T3	2 055 524	T2, T3					
		<i>změna trasy:</i> Stará osada – Tkalcovská – Hlavní nádraží – Mendlovo nám. – Poříčí – Celní – Ústřední hřbitov – Vídeňská-nádraží VRT – Modřická cihelna – ...					2 706 854	T3			
		<i>změna trasy:</i> Poliklinika Židenice – Juliánov – Gajdošova – Stará osada – Tkalcovská – Hlavní nádraží – Mendlovo nám. – Poříčí – Celní – Ústřední hřbitov – Vídeňská-nádraží VRT – Modřická cihelna – ...							3 337 678	T3	
	3	Stará osada – Jugoslávská – Česká – Konečného nám. – Tábor – Vozovna Komín – Rakovecká	2 498 975	T3							
		<i>prodloužení:</i> Stará osada – Jugoslávská – Česká – Konečného nám. – Tábor – Vozovna Komín – Ečerova – Kamechy			2 959 680	T3					
		<i>intervalové posílení linky</i>					3 315 557	T3			
		<i>změna trasy:</i> Gajdošova – Stará osada – Jugoslávská – Česká – Konečného nám. – Tábor – Vozovna Komín – Ečerova – Kamechy							3 490 010	T3	
	4	Babická – Proškovo nám. – Maloměřický most – Tkalcovská – Hlavní nádraží – Nám. Svobody – Česká – Náměstí Míru	1 550 201	T2	1 550 201	T2	1 550 201	T2	1 550 201	T2	
	5	Štefánikova čtvrť – Jugoslávská – Česká – Mendlovo nám. – Celní – Ústřední hřbitov-smyčka	1 478 146	T2, T3							
		<i>prodloužení:</i> Čertova rokle – Štefánikova čtvrť – Jugoslávská – Česká – Mendlovo nám. – Celní – Ústřední hřbitov-smyčka <sup>13</sup>							1 701 672	T2, T3	
<i>změna trasy:</i> Čertova rokle – Štefánikova čtvrť – Jugoslávská – Česká – Mendlovo nám. – Václavská						1 437 463	T2	1 437 463	T2		
6	Královo Pole, nádraží – Semilasso – Pionýrská – Česká – Mendlovo nám. – Celní – Švermova – Starý Lískovec, smyčka	2 492 853	T3 (T2)	2 492 853	T3 (T2)	2 492 853	T3 (T2)	2 492 853	T3 (T2)		
7	<i>nová linka:</i> (Čertova rokle –) Zemědělská – Jugoslávská – Tkalcovská – Hlavní nádraží – Vsetínská – Švermova – Starý Lískovec, smyčka	–		–		523 657	T2				
	<i>změna trasy:</i> Čertova rokle – Zemědělská – Jugoslávská – Tkalcovská – Třebovská – Hladíkova – Plotní – Nové hlavní nádraží							1 357 105	T3 (T2)		

<sup>13</sup> Dvě varianty propojení se sídlištěm Lesná – první varianta pomocí tramvajové dopravy, druhá pomocí trolejbusové dopravy. Bude platit pouze jedna z variant.

druh	číslo linky	trasa linky na území města Brna	provoz do roku 2025		pětiletka 2025–2029		pětiletka 2030–2034		pětiletka 2035–2039	
			přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla
	<b>8</b>	Mífkova – Novolíšeňská – Geislerova – Hlavní nádraží – Vsetínská – Švermova – Nemocnice Bohunice	3 136 154	T3	3 136 154	T3	3 136 154	T3	3 136 154	T3
	<b>9</b>	Čertova rokle – Zemědělská – Jugoslávská – Česká – Nám. Svobody – Hlavní nádraží – Geislerova – Juliánov	1 667 842	T3 (T2)	1 667 842	T3 (T2)	1 667 842	T3 (T2)		
		<i>změna trasy:</i> Haškova – Blažkova – Zemědělská – Jugoslávská – Česká – Nám. Svobody – Hlavní nádraží – Bulvár – Nové hlavní nádraží <sup>13</sup>							1 851 025	T3 (T2)
Kolejová vozidla	<b>10</b>	Stránská skála-smyčka – Geislerova – Hlavní nádraží – Nové sady-smyčka / (– Vsetínská – Švermova – Starý Lískovec, smyčka)	539 366	T2	539 366	T2				
		<i>změna trasy:</i> Muzeum dopravy – Stránská skála-smyčka – Geislerova – Hlavní nádraží – Václavská					1 533 766	T2	1 533 766	T2
	<b>11</b>	(Čertova rokle –) Zemědělská – Jugoslávská – Tkalcovská – Česká – Konečného nám. – Tábor – Vozovna Komín (– Rakovecká)	602 928	T2	602 928	T2				
		<i>zrušení linky (nahrazeno linkami 3 a 7)</i> <i>nová linka:</i> Kamechy – Ečerova – Vozovna Komín – Pisárky – Mendlovo nám. – Bulvár – Nové hlavní nádraží					–		5 402 961	T4
	<b>12</b>	Technologický park – Červinkova – Konečného nám. – Česká – Hlavní nádraží – Autobusové nádraží – Komárov	2 243 270	T4 (T3)	2 243 270	T4 (T3)				
		<i>prodloužení:</i> Medlánky – Technologický park – Červinkova – Konečného nám. – Česká – Hlavní nádraží – Autobusové nádraží – Komárov					2 404 310	T4 (T3)		
		<i>změna trasy:</i> Medlánky – Technologický park – Červinkova – Konečného nám. – Česká – Bulvár – Nové hlavní nádraží – Komárov – Králův mlýn							3 665 379	T4 (T3)
	<b>13</b>	<i>nová linka:</i> Nové Bosonohy – Starý Lískovec, smyčka – Švermova – Bidláky – Nové hlavní nádraží – Plotní – Hladíkova – Geislerova – Gajdošova	–		–		–		2 979 343	T3
	<b>H4</b>	Mendlovo nám. – Hlavní nádraží – Nám. Svobody – Česká – Komenského nám.	1 085	T1	1 085	T1	1 085	T1	1 085	T1
	<b>P1</b>	Malinovského nám. – Hlavní nádraží – Mendlovo nám. – Pisárky – Vozovna Komín – Rakovecká	29 074	T3, T4	29 074	T3, T4				
		<i>změna trasy:</i> propojení Hybešova / Mendlovo nám.					30 500	T3, T4	30 500	T3, T4
	<b>P5</b>	Štefánikova čtvrť – Jugoslávská – Česká – Mendlovo nám. – Pisárky	5 400	T2, T3						
<i>prodloužení:</i> Čertova rokle – Štefánikova čtvrť – Jugoslávská – Česká – Mendlovo nám. – Pisárky				6 150	T2, T3	6 150	T2, T3	6 150	T2, T3	
<b>P12</b>	Technologický park – Červinkova – Konečného nám. – Česká – Mendlovo nám. – Pisárky	655	T3, T4	655	T3, T4					
	<i>prodloužení:</i> Medlánky – Technologický park – Červinkova – Konečného nám. – Česká – Mendlovo nám. – Pisárky					850	T3, T4	850	T3, T4	
Nekolejová vozidla	<b>25</b>	Starý Lískovec, nádraží – Osová – Nemocnice Bohunice – Čtvrť – Pisárky – Mendlovo nám. – Úvoz – Konečného nám. – Pionýrská – Lesnická – Štefánikova čtvrť / – Tomkovo nám. – Stará osada – Pálavské nám. – Novolíšeňská – Jírova	1 511 124	B3	1 511 124	B3				
		<i>změna trasy:</i> Starý Lískovec, nádraží – Osová – Nemocnice Bohunice – Čtvrť – Pisárky – Mendlovo nám. – Úvoz – Konečného nám. – Pionýrská – Lesnická – Štefánikova čtvrť / – Tomkovo nám. – Nová Dukelská – Nová Zbrojovka – Stará osada – Pálavské nám. – Novolíšeňská – Jírova					1 502 734	B3	1 502 734	B3
	<b>26</b>	Kamenný vrch – Čtvrť – Pisárky – Mendlovo nám. – Úvoz – Konečného nám. – Pionýrská – Lesnická	1 187 508	B3	1 187 508	B3	1 187 508	B3		

druh	číslo linky	trasa linky na území města Brna	provoz do roku 2025		pětiletka 2025–2029		pětiletka 2030–2034		pětiletka 2035–2039	
			přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla
Nekolejová vozidla		– Štefánikova čtvrť / – Tomkovo nám. – Stará osada – Pálavské nám. – Novolíšeňská – Jírova								
		<i>prodloužení:</i> Nové Bosoňohy – Kamenný vrch – Čtvrť – Pisárky – Mendlovo nám. – Úvoz – Konečného nám. – Pionýrská – Lesnická – Štefánikova čtvrť / – Tomkovo nám. – Stará osada – Pálavské nám. – Novolíšeňská – Jírova							1 332 468	B3
	<b>30</b>	Černého – Zoologická zahrada – Svratecká – Přívrat – Skácelova – Semilasso – Královo Pole, nádraží	420 601	B2						
		<i>prodloužení:</i> Černého – Zoologická zahrada – Svratecká – Přívrat – Skácelova – Semilasso – Královo Pole, nádraží – Sadová – Klarisky			602 086	B2	602 086	B2	602 086	B2
	<b>31</b>	Hlavní nádraží – Tržní – Spáčilova – Černovičky – Řípská – Krejčího – ...	330 610	B2	330 610	B2	330 610	B2	330 610	B2
	<b>32</b>	Česká – Botanická – Slovanské nám. – Srbská	144 066	B2	144 066	B2	144 066	B2	144 066	B2
	<b>33</b>	Hlavní nádraží – Tržní – Spáčilova – Černovičky – Slatina, sídliště	402 873	B3 (B2)	402 873	B3 (B2)	402 873	B3 (B2)		
		<i>změna trasy:</i> Univerzitní kampus – Červený kopec – Vojtova – Nové hlavní nádraží – Plotní – Spáčilova – Černovičky – Slatina, sídliště							1 071 355	B3 (B2)
	<b>34</b>	Česká – Klusáčkova – Přívrat – Vychodilova	174 106	B2	174 106	B2	174 106	B2		
		<i>změna trasy:</i> Nové hlavní nádraží – Plotní – Šujanovo nám. – Náměstí 28. října – Zimní stadion – Klusáčkova – Přívrat – Vychodilova							989 060	B2, B3
	<b>35</b>	Mendlovo nám. – Žlutý kopec – Barvičova	59 169	B2	59 169	B2	59 169	B2	59 169	B2
	<b>36</b>	Česká – Klusáčkova – Přívrat – (Vychodilova) – Svratecká – Komín, sídliště	332 492	B3 (B2)	332 492	B3 (B2)	332 492	B3 (B2)	332 492	B3 (B2)
	<b>37</b>	Mendlovo nám. – Pisárky – Voříškova – Jírovcova – Kamenný vrch – Čtvrť – Nemocnice Bohunice	590 855	B3 (B2)	590 855	B3 (B2)				
		<i>změna trasy:</i> Mendlovo nám. – Pisárky – Voříškova – Jírovcova – Kamenný vrch – Čtvrť – Červený kopec – Vojtova					665 326	B3 (B2)		
		<i>změna trasy:</i> Mendlovo nám. – Pisárky – Voříškova – Jírovcova – Kamenný vrch – Čtvrť – Nemocnice Bohunice							590 855	B3 (B2)
	<b>38</b>	Komenského nám. – Žlutý kopec – Preslova	97 639	B2	97 639	B2	97 639	B2	97 639	B2
<b>39</b>	Komenského nám. – Žlutý kopec – Barvičova	90 918	B2	90 918	B2	90 918	B2	90 918	B2	
<b>40</b>	Studentská – Nemocnice Bohunice – Stará nemocnice – Ústřední hřbitov – Křídlovická – Úzká – Komárov – Popelova – Hanácká – Tuřany, smyčka (– Tovární)	835 249	B3 (B2)	835 249	B3 (B2)	835 249	B3 (B2)			
	<i>změna trasy:</i> Nové hlavní nádraží – Sklenářská – Králův mlýn – Brněnské Ivanovice, nádraží – Popelova – Hanácká – Tuřany, smyčka (– Tovární)							278 993	B3 (B2)	
<b>41</b>	Královo Pole, nádraží – Semilasso – Medlánky – Řečkovice – Kouty – Ivanovice, Globus / – Mácova – ...	140 218	B2	140 218	B2	140 218	B2	140 218	B2	
<b>42</b>	Královo Pole, nádraží – Semilasso (→) – Letovická – Palackého nám. (– Řečkovice, hřbitov) – Ivanovice, Globus	170 060	B3 (B2)	170 060	B3 (B2)	170 060	B3 (B2)	170 060	B3 (B2)	
<b>43</b>	Královo Pole, nádraží – Sadová – Klarisky	181 485	B2 (B1)							
	<i>zrušení linky (nahrazeno linkou 30)</i>			–		–		–		



druh	číslo linky	trasa linky na území města Brna	provoz do roku 2025		pětiletka 2025–2029		pětiletka 2030–2034		pětiletka 2035–2039	
			přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla
44		ÚAN Zvonařka – Tržní – Stará osada – Tomkovo nám. – Štefánikova čtvrť – Halasovo nám. – Královo Pole, nádraží – Skácelova – Přívrat – Vozovna Komín – Pisárky – Riviéra – Mendlovo nám. – ÚAN Zvonařka	906 142	B3 (B2)	906 142	B3 (B2)	906 142	B3 (B2)		
		<i>změna trasy:</i> Nové hlavní nádraží – Plotní – Životského – Stará osada – Tomkovo nám. – Štefánikova čtvrť – Halasovo nám. – Královo Pole, nádraží – Skácelova – Přívrat – Vozovna Komín – Pisárky – Riviéra – Mendlovo nám. – Holandská – Nové hlavní nádraží							839 022	B3 (B2)
46		Haškova – Blažkova – Štefánikova čtvrť – Zemědělská – Erbenova	250 268	B2	250 268	B2	250 268	B2		
		<i>zrušení linky (nahrazeno linkou 9)</i>							–	
47		Hlavní nádraží – Tržní – Faměrovo nám. – Staré Černovice	80 640	B2	80 640	B2	80 640	B2		
		<i>zrušení linky (nahrazeno linkou 48)</i>							–	
48		Úzká – Komárov – Popelova – Holásky – Hanácká – Dvorska, smyčka – ...	132 221	B2	132 221	B2	132 221	B2		
		<i>změna trasy:</i> Nové hlavní nádraží – Plotní – Tržní – Faměrovo nám. – Staré Černovice – Brněnské Ivanovice, nádraží – Popelova – Holásky – Hanácká – Dvorska, smyčka – ...							217 925	B2
49		Úzká – Tržní – Faměrovo nám. – (Staré Černovice) – Komárov – Horní Heršpice – (Bednářova) – Přízřenice – Modřická – ... – Dvůr v lese	435 442	B2, B3	435 442	B2, B3	435 442	B2, B3		
		<i>změna trasy:</i> Jundrov – Vozovna Komín – Přívrat – Skácelova – Husitská – NC Královo Pole – Zimní stadion – Náměstí 28. října – Šujanovo nám. – Tržní – Faměrovo nám. – Komárov – (Bednářova) – Přízřenice – Modřická – ... – Dvůr v lese							889 882	B2, B3
50		Mariánské nám. – Horní Heršpice – Bohunická – Traťová – Vyhlídalova – Osová – Nemocnice Bohunice – Čtvrť – Kamenný vrch – Jírovcova – Kohoutovice, hájenka – Adamcova – Zoologická zahrada	884 681	B3 (B2)	884 681	B3 (B2)	884 681	B3 (B2)		
		<i>změna trasy:</i> Mariánské údolí – Náměstí Karla IV. – Jírova – Elpova – Strnadova – Pálavské nám. – Malá Klajdovka – Dělnický dům – Kaménky – Faměrovo nám. – Králův mlýn – Sklenářská – Vídeňská-nádraží VRT – Traťová – Vyhlídalova – Osová – Nemocnice Bohunice – Čtvrť – Kamenný vrch – Jírovcova – Kohoutovice, hájenka – Adamcova – Zoologická zahrada							1 780 273	B3 (B2)
E50		Kamechy – Říčanská – Ečerova – Kohoutovice, hájenka – Starý Lískovec, smyčka – Běloruská – Bohunická – Komárov – Těžební – Ericha Roučky – Areál Slatina	484 811	B3 (B2)	484 811	B3 (B2)	484 811	B3 (B2)		
		<i>změna trasy:</i> Kamechy – Říčanská – Ečerova – Kohoutovice, hájenka – Starý Lískovec, smyčka – Běloruská – Vídeňská-nádraží VRT – Komárov – Těžební – Ericha Roučky – Křižovatka Černovická terasa							486 444	B3 (B2)
51		Zoologická zahrada – Ečerova – Křivánkovo nám. – Borovník – ... – Pražská (→) – Hoštická (←) – Nemocnice Bohunice (– Osová – Pod dálnicí – ... – Rozhraní – Ořechovská – Ústřední hřbitov)	104 523	B2						
		<i>změna trasy:</i> Zoologická zahrada – Ečerova – Kamechy – Křivánkovo nám. – Borovník – ... – Pražská (→) – Hoštická (←) – Nemocnice Bohunice (– Osová – Pod dálnicí – ... – Rozhraní – Ořechovská – Ústřední hřbitov)			113 203	B2	113 203	B2	113 203	B2
52		Mendlovo nám. – Pisárky – Kohoutovice, hájenka – Bartolomějská – Říšova – Kamechy – Ečerova – Zoologická zahrada	670 827	B2						
		<i>intervalové omezení linky v Bystrci</i>			657 013	B2	657 013	B2	657 013	B2

druh	číslo linky	trasa linky na území města Brna	provoz do roku 2025		pětiletka 2025–2029		pětiletka 2030–2034		pětiletka 2035–2039	
			přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla
Nekolejová vozidla	53	Technologický park – Technická – Skácelova – Královo Pole, nádraží (– Halasovo nám. – Štefánikova čtvrť)	275 543	B3 (B2)	275 543	B3 (B2)				
		zrušení linky (nahrazeno linkou E73)					–		–	
	54	Zoologická zahrada – Přístaviště – Ečerova – Kamechy	170 062	B2						
		zrušení linky (nahrazeno linkami 1 a 3)			–		–		–	
	55	Židenice, nádraží – Stará osada – Dělnický dům – Bělohorská – Vlkova – Elpova – Jírova – Náměstí Karla IV. – Mariánské údolí	370 441	B2, B3	370 441	B2, B3	370 441	B2, B3		
		zrušení linky (nahrazeno linkami 50 a 78)							–	
	E56	Nemocnice Bohunice – Pisárky – Královo Pole, nádraží	177 888	B2, B3	177 888	B2, B3	177 888	B2, B3	177 888	B2, B3
	57	(Obřany, sídliště – Proškovo nám. – Maloměřický most –) Tomkovo nám. – Štefánikova čtvrť – Halasovo nám. – Haškova – Klarisky – Útěchov – ...	427 197	B2	427 197	B2	427 197	B2	427 197	B2
	58	Židenice, nádraží – Stará osada – Dělnický dům – Malá Klajdovka – (Zetor-smyčka) – Klicperova – Náměstí Karla IV. – Líšeň, hřbitov	286 470	B2	286 470	B2	286 470	B2		
		změna trasy: Židenice, nádraží – Stará osada – Zimní I. – Pod Hády – Strnadova – Novolíšeňská – Klicperova – Náměstí Karla IV. – Líšeň, hřbitov							317 982	B2
	62	nová linka: Mendlovo nám. – Červený kopec	–		3 535	B1				
		zrušení linky (nahrazeno linkou 37)					–		–	
64	Červený písek – Zimní I. – Stará osada – Kuldova – Geislerova – Masná – Škrobárenská – Komárov – Popelova – Holásky – Chrlické nám. – Chrllice, smyčka	533 626	B2	533 626	B2	533 626	B2			
	změna trasy: Červený písek – Stará osada – Kuldova – Geislerova – Masná – Škrobárenská – Komárov – Králův mlýn – Brněnské Ivanovice, nádraží – Popelova – Holásky – Chrlické nám. – Chrllice, smyčka							474 927	B2	
65	Technologický park – Medlánky – Nadační – Řečkovice – Řečkovice, hřbitov (– Řečkovice, nádraží)	84 793	B1, B2	84 793	B1, B2	84 793	B1, B2	84 793	B1, B2	
67	Jundrov – Vozovna Komín – Přívrat – Skácelova – Štefánikova – NC Královo Pole – Zimní stadion – Náměstí 28. října – Hlavní nádraží – Masná – Škrobárenská – Komárov – Avion Shopping Park	605 067	B2	605 067	B2	605 067	B2			
	zrušení linky (nahrazeno linkami 12, 34 a 49)							–		
68	(Myslivna – Pisárky – Vaňkovo nám. –) Náměstí Míru – Tábor – Šumavská	92 285	B1, B2	92 285	B1, B2	92 285	B1, B2			
	změna trasy: (Myslivna – Pisárky – Vaňkovo nám. –) Náměstí Míru – Tábor – NC Královo Pole							100 292	B1, B2	
69	Bosonohy – Starý Lískovec, smyčka – Čermákova – Osová – Nemocnice Bohunice – Kamenice – Ukrajinská	246 480	B2	246 480	B2					
	změna trasy: Bosonohy – Starý Lískovec, smyčka – Čermákova – Osová – Stará nemocnice – Ústřední hřbitov – Vídeňská-nádraží VRT					337 381	B2, B3	337 381	B2, B3	
70	Královo Pole, nádraží – Semilasso (→) – Letovická – Palackého nám. – Kronova – Mokrý Hora – Ořešín	296 995	B3 (B2)	296 995	B3 (B2)	296 995	B3 (B2)	296 995	B3 (B2)	
71	Královo Pole, nádraží – Semilasso – Medlánky – Řečkovice – Kouty – Mácova – ...	78 395	B2	78 395	B2	78 395	B2	78 395	B2	

druh	číslo linky	trasa linky na území města Brna	provoz do roku 2025		pětiletka 2025–2029		pětiletka 2030–2034		pětiletka 2035–2039	
			přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla
Nekolejová vozidla	<b>E72</b>	Technologický park – Tylova – Královo Pole, nádraží – Stará osada – Těžební – Ericha Roučky – Křižovatka Černovická terasa	247 310	B3 (B2)	247 310	B3 (B2)	247 310	B3 (B2)	247 310	B3 (B2)
	<b>E73</b>	<i>nová linka:</i> Technologický park – Technická – Skácelova – Královo Pole, nádraží – Štefánikova čtvrť – Tomkovo nám. – Novolíšeňská – Černovičky – Ericha Roučky – Křižovatka Černovická terasa	–		–		512 296	B3 (B2)	512 296	B3 (B2)
	<b>75</b>	(Slatina, nádraží – Areál Slatina – Ericha Roučky –) Vozovna Slatina – Černovičky – Dělnický dům – Stará osada – Maloměřický most – Proškovo nám. – Obřany, sídliště – ...	351 652	B2, B3	351 652	B2, B3	351 652	B2, B3	351 652	B2, B3
	<b>E76</b>	Hlavní nádraží – Tržní – Černovičky – Řípská – Letiště Tuřany-terminál	188 234	B2	188 234	B2	188 234	B2	188 234	B2
	<b>77</b>	Úzká – Tržní – Spáčilova – Těžební – Ericha Roučky – Areál Slatina (– Slatinka / Letiště-logistický areál)	382 351	B2, B3						
		<i>změna trasy:</i> Hlavní nádraží – Tržní – Spáčilova – Těžební – Ericha Roučky – Areál Slatina (– Slatinka / Letiště-logistický areál)			409 116	B2, B3	409 116	B2, B3	409 116	B2, B3
	<b>78</b>	Židenice, nádraží – Stará osada – Dělnický dům – Malá Klajdovka – Pálavské nám. – Strnadova – Elplova – Jírova – Náměstí Karla IV. – Holzova – Slatina, rozcestí – Řípská – Areál Slatina – Hanácká – Chrlícké nám. – Zámecká – ...	999 841	B3 (B2)	999 841	B3 (B2)	999 841	B3 (B2)		
		<i>změna trasy:</i> Židenice, nádraží – Stará osada – Dělnický dům – Bělohorská – Vlko – Elplova – Jírova – Náměstí Karla IV. – Holzova – Slatina, rozcestí – Řípská – Areál Slatina – Hanácká – Chrlícké nám. – Zámecká – ...							847 332	B3 (B2)
	<b>80</b>	Česká – Úvoz – Hrad Špilberk	2 052	B1	2 052	B1	2 052	B1	2 052	B1
	<b>81</b>	Česká – Úvoz – Klusáčkova – NC Královo Pole – Královo Pole, nádraží – Kociánka – Halasovo nám. – Haškova – Štefánikova čtvrť	15 624	B1						
		<i>zrušení linky</i>			–		–		–	
	<b>82</b>	Valašská – Nemocnice Bohunice – Traťová – OC Futurum – Červený kopec – Poříčí – Hlavní nádraží – Česká – Dětská nemocnice – Geislerova – Juliánov – Jírova – Pálavské nám.	58 464	B1, B2						
		<i>zrušení linky (nahrazeno linkou 62)</i>			–		–		–	
<b>84</b>	Stará osada – Tržní – Autobusové nádraží – Mendlovo nám. – Riviéra – Pisárky – Vozovna Komín – Přívrat – Skácelova – Královo Pole, nádraží – Halasovo nám. – Štefánikova čtvrť – Tomkovo nám. – Stará osada	880 981	B3 (B2)	880 981	B3 (B2)	880 981	B3 (B2)			
	<i>změna trasy:</i> Nové hlavní nádraží – Holandská – Mendlovo nám. – Riviéra – Pisárky – Vozovna Komín – Přívrat – Skácelova – Královo Pole, nádraží – Halasovo nám. – Štefánikova čtvrť – Tomkovo nám. – Stará osada – Životského – Plotní – Nové hlavní nádraží							815 723	B3 (B2)	
<b>š85</b>	Tuřany, smyčka – Holásky – Tuřany, smyčka	3 315	B2	3 315	B2	3 315	B2	3 315	B2	
<b>š86</b>	Hlavní nádraží – Halasovo nám. – Loosova	3 705	B1, B2	3 705	B1, B2	3 705	B1, B2	3 705	B1, B2	
<b>š88</b>	Zoologická zahrada – Jundrov – ZŠ Jana Babáka / Pisárky	1 170	B1, B2	1 170	B1, B2	1 170	B1, B2	1 170	B1, B2	
<b>N89</b>	U Luhu – Kamenolom – Podlesí – Svratecká – Přívrat – Náměstí Svornosti – Náměstí Míru – Úvoz – Komenského nám. – Hlavní nádraží – Škroupova – Dělnický dům – Bělohorská – Černovičky – Ericha Roučky – Areál Slatina – Letiště Tuřany / Dvorská, smyčka – ...	148 965	B2	148 965	B2	148 965	B2	148 965	B2	
<b>N90</b>	Ořešín – Mokrý Hora – (Řečkovice, nádraží –) Řečkovice – Medlánky – Pionýrská – Moravské nám. – Hlavní nádraží – Křídlovická – Celní – Nemocnice Bohunice – Kamenný vrch – Kohoutovice, hájenka	136 400	B2	136 400	B2	136 400	B2	136 400	B2	

druh	číslo linky	trasa linky na území města Brna	provoz do roku 2025		pětiletka 2025–2029		pětiletka 2030–2034		pětiletka 2035–2039	
			přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla
Nekolejová vozidla	<b>N91</b>	Labská – Osová – Humenná – Běloruská – Celní – Poříčí – Hlavní nádraží – Moravské nám. – Pionýrská – Řečkovice – Kouty – Ivanovice, Globus / – Mácova – ...	160 932	B3	160 932	B3	160 932	B3	160 932	B3
	<b>N92</b>	Halasovo nám. – Haškova – Štefánikova čtvrť – Jugoslávská – Moravské nám. – Hlavní nádraží – Česká – Konečného nám. – Tábor – Vozovna Komín – Svratecká – Náměstí 28. dubna – Černého	184 676	B3	184 676	B3	184 676	B3	184 676	B3
	<b>N93</b>	Komín, sídliště – Svratecká – Vozovna Komín – Přívrat – Skácelova – Klusáčkova – Česká – Hlavní nádraží – Moravské nám. – Jugoslávská – Lesnická – Halasovo nám. – Kociánka – Sadová – Klarisky – Útěchov (– ...)	142 080	B2	142 080	B2	142 080	B2	142 080	B2
	<b>N94</b>	(... –) Obřany, sídliště – Maloměřický most – Tomkovo nám. – Vozovna Husovice – Hlavní nádraží – Tržní – Faměrovo nám. – Komárov – Horní Heršpice – Přízřenice (– Modřická – ...)	118 918	B2	118 918	B2	118 918	B2	118 918	B2
	<b>N95</b>	Kamenný vrch – Čtvrť – Anthropos – Žlutý kopec – Úvoz – Komenského nám. – Hlavní nádraží – Komárov – Popelova – Ivanovické nám. / Holásky – Hanácká – Chrlické nám. – Chrlice, smyčka (– Tovární / – Sokolnická - ...)	134 872	B2	134 872	B2	134 872	B2	134 872	B2
	<b>N96</b>	Bosonohy – Starý Lískovec, smyčka – Humenná – Vyhlídalova – Ořechovská – Heršpická – Křídlovická – Hlavní nádraží – Tržní – Spáčilova – Černovičky – Slatina, sídliště – Krejčího – ... (– Mariánské údolí)	169 369	B3	169 369	B3	169 369	B3	169 369	B3
	<b>N97</b>	Jírovcova – Voříškova – Libušina třída – Anthropos – Mendlovo nám. – Nemocnice u sv. Anny – Hlavní nádraží – Vojenská nemocnice – Stará osada – Dělnický dům – Malá Klajdovka – Zaoralova – Náměstí Karla IV. – Líšeň, hřbitov	105 226	B2	105 226	B2	105 226	B2	105 226	B2
	<b>N98</b>	Mariánské údolí – Náměstí Karla IV. – Jírova – Horníkova – Vlkova – Bělohorská – Dělnický dům – Geislerova – Hlavní nádraží – Václavská – Riviéra – Anthropos – Svratecká – Zoologická zahrada – Rakovecká – Ečerova – Kamechy – Bartolomějská	259 246	B3	259 246	B3	259 246	B3	259 246	B3
	<b>N99</b>	Technologický park – Skácelova – Klusáčkova – Česká – Hlavní nádraží – Vojenská nemocnice – Stará osada – Pálavské nám. – Novolíšeňská – Jírova	153 786	B3	153 786	B3	153 786	B3	153 786	B3
	<b>302</b>	Brno, Zoologická zahrada – Brno, U Luhu – ...	13 952	B1, B2	13 952	B1, B2	13 952	B1, B2	13 952	B1, B2
	<b>303</b>	Brno, Zoologická zahrada – Brno, Hrad Veveří – Brno, Nové Dvory – ...	92 382	B2, B3	92 382	B2, B3	92 382	B2, B3	92 382	B2, B3
	<b>310</b>	Brno, Mácova – ...	23	B2	23	B2	23	B2	23	B2
	<b>403</b>	Brno, Labská – Brno, Osová – Brno, Pod dálnicí – ...	346	B2	346	B2	346	B2	346	B2
	<b>509</b>	Brno, Chrlické nám. – Brno, Chrlice, smyčka – ...	8 094	B2	8 094	B2	8 094	B2	8 094	B2
	<b>A</b>	Česká – Technické muzeum	460	B3	460	B3	460	B3	460	B3
	<b>B</b>	Žlutý kopec – Česká – Bratislavská	75	B2	75	B2	75	B2	75	B2
	<b>C</b>	Česká – Prace, Mohyla míru	209	B3	209	B3	209	B3	209	B3
	<b>D</b>	Česká – Rajhrad, klášter	791	B3	791	B3	791	B3	791	B3
	<b>E</b>	Česká – Hrad Špilberk	246	B2	246	B2	246	B2	246	B2
<b>F</b>	Česká – Anthropos	692	B3	692	B3	692	B3	692	B3	
<b>G</b>	Česká – Zetor-smyčka	224	B2	224	B2	224	B2	224	B2	

druh	číslo linky	trasa linky na území města Brna	provoz do roku 2025		pětiletka 2025–2029		pětiletka 2030–2034		pětiletka 2035–2039	
			přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla
	<b>GP</b>	Mendlovo nám. – Svážná – Troubsko, Veselka – Ostrovačice, Automotodrom		B3		B3		B3		B3
	<b>H</b>	Česká – Předklášteří, obecní úřad		B3		B3		B3		B3
Lodě	<b>L1</b>	Bystrc, přístav – Veverská Bítýška, přístav	63 858		63 858		63 858		63 858	
	<b>L2</b>	Bystrc, přístav – Rokle, přístav	92		92		92		92	
Lanové dráhy	–	Lanová dráha Kampus	35 521		35 521		35 521		35 521	
	<b>S</b>	Haškova – Štefánikova čtvrť – Zimní stadion – Náměstí 28. října – Janáčkovo divadlo <sup>13</sup>	–		–		–		985 839	B3(B2)

**Tab. 16: Roční přepravní výkon mkm/100 mimo území Brna v IDS JMK podle jednotlivých Linek**

druh	číslo linky	trasa linky mimo území města Brna	provoz do roku 2025		pětiletka 2025–2029		pětiletka 2030–2034		pětiletka 2035–2039	
			přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla	přep. výkon [mkm/100]	vozidla
Kolejová vozidla	2	... – Modřice, Tyršova – Modřice, smyčka	187 240	T2, T3	187 240	T2, T3				
		<i>změna nasazovaných vozidel</i>					258 929	T3	258 929	T3
Nekolejová vozidla	31	... – Šlapanice, sídliště – Šlapanice, Kalvodova	135 985	B2	135 985	B2	135 985	B2	135 985	B2
	41	... – Česká, Nádavky – Česká, Hlavní – Česká, žel. st. – Lelekovice, u kříže (– Vranov, myslivna)	49 047	B2	49 047	B2	49 047	B2	49 047	B2
	48	... – Kobylnice, Na Rybníku – Kobylnice, ObÚ – Prace, točna (– Prace, Mohyla míru)	68 414	B2	68 414	B2	68 414	B2	68 414	B2
	49	... – Modřice, Žižkova – Modřice, nám. – Modřice, Olympia – Modřice, čistíčka – ...	61 709	B2, B3	61 709	B2, B3	61 709	B2, B3	61 709	B2, B3
	51	... – Troubsko, Veselka – Popůvky, Náves – Troubsko, ObÚ – Troubsko, Nová – ... – Ostopovice, Branky – Ostopovice, smyčka – Moravany, Hlavní – Moravany, Bohunická cesta – ...	77 167	B2	77 167	B2	77 167	B2	77 167	B2
	57	... – Vranov, hřbitov – Vranov, smyčka	36 311	B2	36 311	B2	36 311	B2	36 311	B2
	71	... – Česká, Nádavky – Česká, Hlavní – Kuřim, žel. st.	53 738	B2	53 738	B2	53 738	B2	53 738	B2
	75	... – Bílovice n. Svit., Na Nivách – Bílovice n. Svit., nám. – Bílovice n. Svit., žel. st.	30 703	B2, B3	30 703	B2, B3	30 703	B2, B3	30 703	B2, B3
	78	... – Modřice, Decathlon – Modřice, Olympia	78 529	B3 (B2)	78 529	B3 (B2)	78 529	B3 (B2)	78 529	B3 (B2)
	N89	... – Kobylnice, Na Rybníku – Kobylnice, ObÚ – Prace, točna (– Prace, Mohyla míru)	3 305	B2	3 305	B2	3 305	B2	3 305	B2
	N91	... – Česká, Nádavky – Česká, Hlavní – Lelekovice, u kříže / – Kuřim, žel. st. – Kuřim, TE (– Kuřim, Podlesí, Pramen)	24 649	B3	24 649	B3	24 649	B3	24 649	B3
	N93	... – Vranov, hřbitov – Vranov, smyčka	7 191	B2	7 191	B2	7 191	B2	7 191	B2
	N94	Bílovice n. Svit., žel. st. – Bílovice n. Svit., nám. – Bílovice n. Svit., Na Nivách – ... – Modřice, Žižkova – Modřice, smyčka / – Modřice, nám. – Modřice, Olympia	15 865	B2	15 865	B2	15 865	B2	15 865	B2
	N95	... – Sokolnice, rozvodna – Sokolnice, žel. st. (– Telnice – Měnin, rozc. – Žatčany, náves) – Újezd u Brna, MěÚ	14 477	B2	14 477	B2	14 477	B2	14 477	B2
	N96	... – Šlapanice, sídliště – Šlapanice, Kalvodova – Šlapanice, Riegrova – Šlapanice, Bedřichovice – Podolí – Podolí, Líšeňská – ...	23 997	B3	23 997	B3	23 997	B3	23 997	B3
	303	... – Veverská Bítýška, rozc. Mečkov / – Veverská Bítýška, Vápenice – Hvozdec – Veverská Bítýška, nám.	19 199	B2, B3	19 199	B2, B3	19 199	B2, B3	19 199	B2, B3
	310	... – Česká, Nádavky – Česká, Hlavní – (Lelekovice, u kříže – Vranov, myslivna) – Kuřim, žel. st. – (Kuřim, TE) – Kuřim, Podlesí, Pramen	2 393	B2	2 393	B2	2 393	B2	2 393	B2
403	... – Ostopovice, Branky – Ostopovice, smyčka – Troubsko, ObÚ – Omice, samoobsluha	629	B2	629	B2	629	B2	629	B2	
509	... – Rebešovice, Horky – Rebešovice – Rajhradice, váha – Měnin, obch. stř.	6 726	B2	6 726	B2	6 726	B2	6 726	B2	

## **5 PRINCIPY ZAHRNUTÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY OBJEDNÁVANÉ SMB DO IDS JMK**

Pod pojmem integrovaný dopravní systém se rozumí takový způsob zajištění veřejné dopravy v území, v němž jednotlivé druhy dopravy vzájemně spolupracují a vytvářejí tak přehledný a jednoduchý systém vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými intervaly mezi spoji.

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje zahrnuje město Brno a celé zbylé území Jihomoravského kraje. Na území obsluhovaném IDS JMK se mohou všichni cestující přepravovat za stejných podmínek řídících se Tarifem a Smluvními přepravními podmínkami IDS JMK. Mohou cestovat všemi tramvajovými, trolejbusovými a autobusovými linkami zahrnutými do IDS JMK a všemi osobními a spěšnými vlaky a vybranými rychlíky a dalšími vlaky.

### **5.1 Tarif**

Území IDS JMK je členěno do tzv. tarifních zón. Jádrem tarifního systému jsou zóny 100 a 101, které pokrývají území města Brna. S nimi sousedí další zóny tvořené obvykle několika obcemi nebo velkým městem. Toto řešení výrazně zpřehledňuje a urychluje odbavení cestujících. Ti nyní předem podle počtu projetých zón přesně zjistí, kolik zaplatí za jakoukoli cestu po území IDS JMK.

Jízdné se v IDS JMK stanovuje podle počtu projetých zón a doby cesty. Tarifní zóny jsou vyznačeny v jízdních řádech, na plánu sítě linek a zón IDS JMK nebo plánu linek a zón v Brně. Při cestě na velmi krátké vzdálenosti cestující mohou využít úsekové případně dvouúsekové jízdenky.

Jednou z výhod IDS JMK je možnost cestovat s jedinou jízdenkou bez nutnosti kupovat si při přestupech další. V IDS JMK existuje široká škála druhů jízdenek. Každý cestující si tak může najít jízdní doklad, který mu nejvíce vyhovuje. V zásadě je lze rozdělit na jízdenky jednorázové, předplatní přenosné, předplatní nepřenosné a univerzální. Podle toho, zda je s nimi možno přestupovat, se jízdenky dělí na přestupní a nepřestupní. Jízdenky určené pro cestující bez slevy jsou základní, jízdenky pro cestující s nárokem na slevu jsou zlevněné. Podmínky pro využití jízdenek zlevněných jsou uvedeny v Tarifu IDS JMK.



Tarif IDS JMK je vyhlášen všemi dopravci zapojenými do IDS JMK. Města, kde je provozována městská hromadná doprava, určují tarif platný na těchto městských linkách. Způsob stanovení jízdného je však vždy koncipován tak, aby byl tarif pro cestující srozumitelný a současně umožňoval kombinovat dopravu městskou s dopravou regionální, a to za použití pouze jednoho jízdního dokladu, respektive kombinace jízdních dokladů, používají-li cestující pro některé zóny předplatní jízdenky.

Součástí tarifu IDS JMK je také lodní doprava na brněnské přehradě, Výpočet jízdného je pro lodní dopravu řešen odlišně a nevztahuje se na tarifní zóny.

### 5.1.1 Ceny jízdného

Dle ceníku platného ke dni 1. 7. 2022 se cena předplatných jízdenek liší podle toho, pro které zóny jsou vydány. Ceny jízdenek pro zóny 100 a 101 (město Brno) v kombinaci s dalšími mimobrněnskými zónami jsou mírně odlišné od cen jízdenek, které nejsou vydány současně pro zóny 100 a 101. Předplatní jízdenky přenosné s dobou platnosti 24 hodin, 5, 14 a 30 dnů umožňují cestovat v zónách 100 a 101 od označení po dobu na nich uvedenou. Vhodné jsou zejména pro cestující, kteří nevládní předplatní jízdenku nepřenosnou a vědí, že budou po městě Brně hodně cestovat. Existují rovněž jízdenky s dobou platnosti 24 hodin, které lze použít ve vybraných zónách turistických oblastí, ve všech zónách mimo 100+101 a v celém IDS JMK.

Pro cesty po Brně (zóny 100 + 101) se používá jízdenka na 2 zóny – buď na 15 minut za 20 Kč, nebo na 60 minut za 25 Kč. Stejně ceny jsou nastaveny v systému Pípní a Jed'. Odlišné ceny jsou nastaveny pro SMS jízdenky a pro jízdenky POSEIDON.

IDS JMK										CENÍK JÍZDNÉHO INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU JIHMORAVSKÉHO KRAJE										PLATÍ OD 1. BŘEZNA 2023									
JEDNORÁZOVÉ JÍZDENKY										PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY NEPŘENOSNÉ A ROČNÍ PŘENOSNÉ <sup>14</sup>										VYSVĚTLIVKY									
Jízdenka	Počet zón	Časová platnost	Základní	Zlevněná A	Zlevněná B	ZTP <sup>15</sup>	Cestování po Brně (v zónách 100 + 101) s případnou kombinací s dalšími mimobrněnskými zónami										Děti do 65 let												
Nepřestupní							Základní										Děti do 18 let, Studenti do 26 let, Osoby invalidní ve 3. stupni <sup>16</sup>												
2 úseky <sup>17</sup>							Městský										Městský												
Doplatek za 1 zónu <sup>18</sup>							Čtvrtletní										Čtvrtletní												
2 15 / 18 minut <sup>19</sup>							Roční <sup>20</sup>										Roční												
3 60 minut							Měsíční										Měsíční												
4 90 minut							Měsíční										Měsíční												
5 120 minut							Měsíční										Měsíční												
6 120 minut							Měsíční										Měsíční												
7 150 minut							Měsíční										Měsíční												
8 150 minut							Měsíční										Měsíční												
9 180 minut							Měsíční										Měsíční												
10 180 minut							Měsíční										Měsíční												
11 210 minut							Měsíční										Měsíční												
12 210 minut							Měsíční										Měsíční												
všechny							Měsíční										Měsíční												
Univerzální <sup>21</sup>							Měsíční										Měsíční												

Obr. 40 – Ceník jízdného IDS JMK ke dni 1. 3. 2023

### 5.1.2 Předprodej jízdenek – prodejní místa IDS JMK

Prodej jízdních dokladů je zajištěn následujícími způsoby

- **e-shopy Brnoid a KORDIS JMK** umožňují koupit veškerý sortiment jednorázových a předplatních elektronických jízdenek. Platba je možná platební kartou.
- **aplikace POSEIDON** – umožňuje koupit úplný sortiment jednorázových a jednoduchých jízdenek a jízdenek celosvitých na 3 nebo 5 dní
- **předprodeje DPMB** prodávaly do počátku roku 2022 kompletní sortiment předplatních jízdenek (mimo úsekové a dvouúsekové jízdenky), nyní předprodeje slouží jako servisní centra, která cestujícím při prodeji pomáhají
- **kontaktní centrum KORDIS JMK** na Hlavním nádraží poskytuje kompletní poradenství ve věci elektronického jízdného a záležitosti souvisejících s provozem IDS JMK.
- **pokladny na železničních stanicích v IDS JMK** prodávají kompletní sortiment jednorázových a předplatních jízdenek.

### 5.1.3 Vývoj Tarifu IDS JMK v dalších letech

V dalších letech se předpokládá postupné navyšování Tarifu IDS JMK dle aktuální výše meziročního růstu cen. Možné je drobné doladování sortimentu a slevových kategorií včetně rozšíření sortimentu jízdních dokladů o jízdenky na 11 a více zón. Ceny a slevy mohou být rovněž upraveny v souladu s aktuálním vývojem legislativy a právních předpisů.

Předpokládá se další posilování role elektronického jízdného a odpovídajícími dopady na Tarif IDS JMK a Smluvním přepravní podmínky IDS JMK. V následujícím období se očekává rozšíření elektronického odbavování cestujících samoobslužnou formou i do železničních stanic a vybraných vlakových linek v Brně.

Pokud dojde ze strany Statutárního města Brna k objednávce vlaků mezi Brnem a vídeňským letištěm, lze doporučit propojení jízdenky na vlak do Vídně s městskou hromadnou dopravou. Znamenalo by to, že kromě samotné cesty vlakem by v cena jízdenky zahrnovala rovněž cestování městskou hromadnou dopravou v Brně.

### 5.1.4 Proces změny Tarifu IDS JMK

Na základě Smlouvy o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících akceptují Statutární město Brno i Jihomoravský kraj jako objednatelé dopravy Tarif IDS JMK. Změny v Tarifu IDS JMK musí Jihomoravský kraj projednat s dalšími objednateli v systému IDS JMK, tedy s ostatními městy, které objednávají městskou dopravu na svém území.

Doba potřebná pro nabytí účinnosti nového Tarifu od vznesení požadavku na jeho změnu činí 6 měsíců, které zahrnují dobu potřebnou k projednání návrhu se všemi objednateli, projednání v samosprávných orgánech, vyhlášení nového tarifu dopravci a zahájení prodeje jízdních dokladů v předstihu minimálně 14 dnů.

Tarif může být měněn nejčastěji ve dvouletém cyklu vždy k datu 1. července, pokud se smluvní strany, tj. město Brno a Jihomoravský kraj nedohodnou jinak.

Lze doporučit, aby výše uvedená ustanovení byla zachována i v budoucí Smlouvě o skupině orgánů poskytujících veřejné služby v přepravě cestujících.

## 5.2 Smluvní přepravní podmínky

Nutnost vydávat smluvní přepravní podmínky (SPP) vyplývá z legislativy. SPP platí pro přepravu osob, jejich zavazadel a živých zvířat na všech linkách provozovaných v rámci IDS JMK zúčastněnými dopravci a stanovují podmínky pro vznik přepravní smlouvy, odpovědnost dopravců a práva a povinnosti cestujících. Integrací veřejné dopravy došlo ke sjednocení přepravních podmínek. SPP platí nejen pro přepravu v MHD, ale na železnici na území Brna, respektive na území celého Jihomoravského kraje. SPP jsou schvalovány volenými orgány obcí, kde je provozována městská doprava a současně Jihomoravským krajem. SPP Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje jsou zpracovávány KORDIS JMK, a.s. a vydávány všemi dopravci, kteří provozují dopravu v IDS JMK. Tímto způsobem je zajištěno, že pravidla přepravy veřejnou dopravou jsou pro všechny dopravce shodná a pro cestující zaručují určitý standard cestování.

## 5.3 Odbavení cestujících

V souladu s legislativou, která mimo jiné stanovuje požadavky a postupy pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících<sup>14</sup>, je možné od konce roku 2016 prostřednictvím BrnoID pořídit předplatní jízdenky na bankovních kartách a další služby pro město Brno.

Od července 2020 byl systém fungující pouze pro město Brno dobudován o nové Dopravní zúčtovací centrum a doplněn o celokrajský e-shop provozovaný KORDIS JMK. To umožnilo rozšíření EOC za obdobných podmínek jako v Brně do celého IDS JMK. V Brně byl zaveden i systém Pípní a jed' a denní zastřešení ceny, které řeší a zefektivňuje segment cestujících řešících jednorázové jízdenky.

Již od roku 2014 je v provozu aplikace IDS JMK POSEIDON, která umožňuje koupit libovolnou jednorázovou jízdenku.

Význam SMS jízdenek se v Brně postupně snižuje v důsledku silného růstu jízdenek systému Pípní a jed'.

---

<sup>14</sup> Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., ze dne 20. října 2010

V delším časovém výhledu se postupně očekává omezování papírových jízdních dokladů. Není však záměrem je odbourat zcela.

#### **5.4 Systém společného financování**

V širším slova smyslu lze městskou dopravu v Brně chápat nejen jako provoz linek zajišťovaných Dopravním podnikem města Brna, ale zahrnout do tohoto dopravního systému také železniční dopravu, regionální autobusy a mikromobilitu.

Železniční doprava, která je v určitých relacích schopná zajistit časově kratší přepravu po Brně než VHD v uliční síti, je za řadu let existence IDS JMK již etablovaným způsobem přepravy po městě, a to jak pro obyvatele, tak návštěvníky Brna. I pro budoucí období lze doporučit, aby se uplatnění železnice při přepravě cestujících na území města Brna rozvíjelo (podrobněji viz kapitola 11.3). Vzhledem k tomu, že vlakové linky IDS JMK Brnem pouze procházejí a jejich hlavní úlohou je propojení Brna s obcemi v jeho zázemí, je železniční doprava objednáвана Jihomoravským krajem. Obdobně doprava na regionálních autobusových linkách, které spojují Brno s obcemi mimo Brno jsou objednáваны rovněž Jihomoravským krajem. Na základě smluvního vztahu mezi Statutárním městem Brnem a Jihomoravským krajem je prováděna vzájemná bilance dopravních výkonů při zajišťování dopravní obslužnosti mezi územím města Brna a Jihomoravského kraje.

Pokud jde o mikromobilitu (car sharing, bikesharing a další způsoby sdílené dopravy), tyto služby jsou provozovány na komerční riziko poskytovatelů, část z nich je však aktuálně dotována z městského rozpočtu za účelem podpory udržitelných forem dopravy po městě. Z dlouhodobého hlediska lze na základě trendů z vyspělých zemí očekávat, že bude docházet k těsnější integraci těchto přepravních služeb s veřejnou dopravou. Tyto individualizované přepravní služby by měly být využívány zejména takzvaně na první / poslední míli, tedy mezi zastávkou veřejné dopravy a fyzickým místem počátku respektive konce cesty konkrétního uživatele. Společně s tarifním propojením těchto služeb s veřejnou dopravou lze využít také příležitosti tarifní integrace a vhodně propojit veřejnou dopravu se systémem parkování ve městě. Podrobněji o konceptu Mobility As a Service viz kapitola 10.

Z hlediska provázanosti jednotlivých dopravních módů ve městě Brně je rovněž specifická situace při opravách dopravní infrastruktury a jimi způsobené výlukové činnosti. Z hlediska

financování veřejné dopravy je strategickým úkolem SMB usilovat o úhradu nákladů spojených se zajištěním výlukové činnosti z důvodů na straně jiného investora, než je SMB.

## **5.5 Úpravy Smlouvy o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících**

Statutární město Brno a Jihomoravský kraj mají s platností do 31.12.2024 uzavřenou Smlouvu o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících. Tato smlouva definuje vzájemné vztahy obou subjektů při organizování IDS JMK. Město Brno bude s Jihomoravským krajem jednat o novelizaci této smlouvy, která zejména zpřesní výpočet hrazení nákladů za jednotlivé služby. Předpokládaný časový rámec platnosti nové smlouvy je 2024–2040. Nová smlouva bude projednána s dotčenými orgány v průběhu roku 2023.

Integrace brněnské VHD do IDS JMK rozšiřuje možnosti zajištění dopravní obsluhy na území Brna. Doprava do Brna může být objednána a financována mimobrněnskými obcemi. V takovém případě je postupováno v souladu s principy IDS JMK. Obdobně může být zejména autobusová doprava ze zázemí Brna objednána u regionálních autobusových dopravců, kteří na vybraných linkách mohou vhodně doplnit a rozšířit kapacity DPMB.

## 6 DOPORUČOVANÝ OBSAH SMLOUVY S DOPRAVCEM

V současné době má Statutární město Brno s Dopravním podnikem města Brna uzavřenu Smlouvu o závazku veřejné služby a kompenzaci z veřejné přepravy cestujících<sup>15</sup> na období let 2010-2024. Doba trvání smlouvy je patnáct let, každoročně ale dochází k upřesnění požadavku zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících. Statutární město Brno rozhoduje každoročně o rozsahu objednávky veřejné dopravy na následující kalendářní rok. Tento roční cyklus objednávky veřejných služeb odpovídá potřebám objednatele. Rozpočet města je sestavován rovněž s roční periodicitou. Na straně dopravce se však jako vhodnější řešení jeví delší období než jeden rok. Současný stav neumožňuje dostatečně předvídat budoucí potřeby a není tak možné s jistotou a v dostatečném časovém předstihu podniknout potřebné kroky v personální oblasti, v technické oblasti (obnova vozidel, modernizace infrastruktury) a dalších oblastech řízení k zajištění požadovaných přepravních výkonů.

Z důvodu zajištění stabilnějšího prostředí pro poskytování veřejných služeb lze proto doporučit, aby budoucí Smlouva o závazku veřejné služby a kompenzaci z veřejné přepravy cestujících byla opět uzavřena na období patnácti let. Dalším doporučením je prodloužit období objednávky přepravních výkonů až na dobu pěti let.

Paralelně s tím by měla být věnována větší pozornost střednědobému plánování. Střednědobý výhled veřejných služeb v přepravě cestujících může být vytvořen s využitím tohoto dokumentu, kde jsou již vymezena jednotlivá pětiletá období. Ke změnám v objednávce veřejných služeb bude během plánovacího pětiletého období docházet pouze tehdy, kdy dojde ke změně dopravní infrastruktury – např. uvedení do provozu nového úseku tramvajové tratě či jiné dopravní stavby ovlivňující trasy linek VHD.

Proces změny objednávky přepravních výkonů v závislosti na připravovaných investicích do dopravní infrastruktury bude podrobněji specifikován v následujících krocích při přípravě výběrového řízení na dopravce.

Při zpracování objednávky výkonů by ze strany města Brna mělo dojít k nastavení parametrů dopravní obsluhy v budoucích letech (linkové vedení, požadovaný interval mezi spoji, kapacita vozidel aj.) Konkrétní parametry by měly být řešeny na úrovni celého města včetně

---

<sup>15</sup> Kompletní znění smlouvy včetně příloh je dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/1511962>



vypořádání potřeb jednotlivých městských částí tak, aby v průběhu plnění závazku nedocházelo k dodatečným požadavkům přepravních výkonů. V rámci zpracování tohoto výhledu je vhodné také vyčíslit finanční závazek objednatele, který bude objednatel připraven dopravci uhradit za poskytnuté veřejné služby.

Závaznější plánování přepravních výkonů na delší období, než jeden rok bude mít pozitivní dopad na plánování provozní činnosti dopravce, kdy bude možné lépe předvídat budoucí požadavky, ale také zajistí stabilnější nabídku veřejné dopravy pro cestující.

Důležitým aspektem veřejných služeb v přepravě cestujících je kvalita těchto služeb. Pomineme-li kvalitu dopravní obsluhy (počet spojů, dostupnost spojů během dne), která je především výsledkem zadání objednatele a jeho finančních možností, může objednatel svými požadavky ovlivnit řadu vlastností poskytovaných přepravních služeb. Tyto vlastnosti pak utváří celkový dojem z poskytovaných služeb a ovlivňují, zda budou cestující s veřejnou dopravou spokojeni a budou ji využívat či nikoli. Nastavení parametrů, jakých kvalitativních vlastností má veřejná doprava v Brně dosahovat, je předmětem kapitoly 7 na s. 120.

K udržení stávající kvality veřejné dopravy a k jejímu případnému zvyšování je potřeba smluvně zajistit, aby dopravce VHD v Brně byl zařazen do IDS JMK a měl k tomu uzavřené potřebné smlouvy. Zařazení dopravce do IDS JMK garantuje datové a provozní propojení s ostatními dopravci v rámci integrovaného dopravního systému, i tak ale převážná část kvalitativních vlastností přepravních služeb zůstává v gesci města Brna coby objednatele.

Vliv objednatele na kvalitu veřejných služeb spočívá jednak v možnosti požadovat konkrétní parametry standardů ve smlouvě s dopravcem a jednak v míře kontrolní činnosti zaměřující se na to, zda jsou tyto požadavky dodržovány. V rámci smluv s dopravci na úrovni krajů i Ministerstva dopravy jsou standardně definovány i finanční penalizace za nedodržení nasmlouvaných parametrů veřejných služeb. Spíše teoretickým konceptem směřujícím ke zvýšení motivace dopravce zlepšovat své služby je pak možnost vyplácení finančního bonusu objednatelem za to, že jsou dané kvalitativní parametry dopravcem plněny. Pro správné fungování nastavených standardů kvality veřejné dopravy, jak jsou uvedeny v kapitole 7, je vhodné, aby byly ve smlouvě s dopravcem nastaveny kontrolní mechanismy, které zajistí monitoring požadovaných parametrů kvality.

S výhradou výše uvedeného je v dalších ohledech vyhovující stávající smlouva s dopravcem (s platností do roku 2024) a lze proto doporučit, aby byla textace nové smlouvy včetně příloh obdobná jako u stávající smlouvy.

S ohledem na provázanost jednotlivých subsystémů VHD a z toho vyplývající spojené režijní náklady na plánování provozu, provoz samotný i následné finanční vyúčtování kompenzace a dále s ohledem na nutnost informovat o záměru zadání veřejných služeb vnitřnímu provozovateli v Úředním věstníku EU, je z procesního hlediska vhodným řešením, aby byl závazek poskytovat veřejné služby převzat dopravcem jako jeden celek, tj. aby dopravce zajišťoval kolejovou, nekolejovou i lodní dopravu na základě jedné smlouvy s objednatelem.

## 7 STANDARDY KVALITY VEŘEJNÉ DOPRAVY V BRNĚ

Aby bylo možné udržet homogenitu kvality veřejné dopravy v různých částech města Brna budou ve smlouvě s dopravcem stanoveny standardy, které bude dopravce při provozování veřejné dopravy garantovat a které zaručí kvalitu poskytované služby a to, že obsluha veřejnou dopravou nebude v určitých lokalitách nebo částech města opomenuta.

Standardy poslouží jako měřítko, které odpovědným činitelům poskytne informaci o tom, zda je v dané lokalitě doprava na úrovni srovnatelné s ostatním územím města a zda jsou dodrženy požadavky objednatele na kvalitu poskytované služby.

Zvýšení kvality infrastruktury a vozového parku pro veřejnou dopravu je také jedním ze specifických cílů definovaných v Plánu udržitelné městské mobility (PUMM). Z tohoto důvodu je dosažení standardů kvality veřejné dopravy důležitým měřítkem i pro hodnocení, zda se daří vytčený cíl naplňovat (Dle PUMM by 95 % standardů mělo být splněno.)

Městská hromadná doprava v Brně je součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, kde platí Technické a provozní standardy IDS JMK jednotné pro všechny dopravce v IDS JMK. Řada parametrů provozu veřejné dopravy je dána legislativou či technickými normami (např. povinnost budovat nové zastávky bezbariérově, či provádět dezinfekci vozidel při zvýšeném zdravotním riziku cestujících), proto definované standardy specifikují jen ty aspekty dopravní služby, které jinak upraveny nejsou. Dopravce bude povinen formulované standardy akceptovat, dodržovat a jejich plnění definovaným způsobem vykazovat.

Standardy jsou vytvořeny za pomoci metodiky používané v rámci evropské normy popisující měření a sledování kvality veřejné dopravy EN 13816, převzaté do systému norem platných v České republice pod obdobným označením ČSN EN 13816 „Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definice jakosti služby, cíle a měření“.

Pro jednotlivé oblasti kvality služby byly vypracovány standardy, které obsahují:

- definici standardu (charakterizuje jmenovitou poskytovanou službu, u technických zařízení určuje způsobilost k provozu);
- parametry žádoucího stavu a parametry vyhovujícího stavu (charakterizuje jakost ve vztahu ke standardu a k prahu nepřijatelnosti);

- práh nepřijatelnosti (charakterizuje situace naprosto nepřijatelné, které je třeba posuzovat jako neposkytnutí služby);
- úroveň náročnosti (určuje podíl služby vykonané v kvalitě žádoucího a vyhovujícího stavu k celkovému počtu kontrolovaných vzorků).
- způsob měření plnění standardu.

Povinností dopravce bude udržovat poskytovanou kvalitu dopravní služby v rozmezí mezi žádoucím a přijatelným stavem a zabezpečit tak plnění standardů. Ty budou definovány a schváleny samosprávou a jejich dodržování bude objednatelem kontrolováno. Při nedodržení standardů bude objednatel oprávněn dopravce sankcionovat.

Při definování níže uvedených standardů vycházel zpracovatel ze Závazných standardů kvality služeb veřejné dopravy objednávané Statutárním městem Brnem. Tyto Závazné standardy byly schváleny Radou města Brna v roce 2010. S ohledem na technický pokrok v uplynulých dvanácti letech byly tyto standardy doplněny s ohledem na vývoj v oblastech prodeje jízdních dokladů, odbavení cestujících a dispečerského řízení odpovídající tak, aby požadované kvalitativní znaky veřejné služby odpovídaly současnému stavu.

## **7.1 Návrh standardů kvality služeb veřejné dopravy objednávané Statutárním městem Brnem**

Návrh Závazných standardů kvality služeb veřejné dopravy objednávané Statutárním městem Brnem (dále ZSKS lze rozdělit do 3 základních oblastí:

1. Standardy technické (spojené se stavem a vybavením vozidel, zastávek a jejich údržbou);
2. Standardy provozní (spojené s provozními charakteristikami);
3. Standardy komunikace s cestujícími (spojené s kvalitou komunikace se zákazníky).

Standardy technické v sobě zahrnují:

- Standard vybavení zastávek
- Standard čistoty vozidel
  - Standard základní očisty vozidel
  - Standard celkové očisty vozidel
  - Standard čištění sedadel
- Standard funkčnost jízdenkových automatů a pokladen
  - Standard funkčnost jízdenkových automatů
  - Standard rychlost opravy / výměny jízdenkových automatů
- Standard funkčnost validátorů Elektronického odbavení cestujících

- Standard funkčnosti elektronických informačních panelů
- Standard klimatické pohody vozidel
  - Standard temperování vozidel
  - Standard klimatizace vozidel
- Standard vybavení vozidel informačními materiály
- Standard vybavení vozidel informačními systémy
  - Standard vybavení zvukovým informačním systémem
  - Standard vybavení vizuálním informačním systémem
  - Standard dostupnosti informací o trase uvnitř vozidla
- Standard vybavení vozidel vnitřním kamerovým systémem

Standardy provozní v sobě zahrnují:

- Standard zajištění spojů dle jízdního řádu
- Standard nasazení plánovaného typu vozidel
- Standard přesnost odjezdů z výchozích zastávek
- Standard přesnost odjezdů z nácestných zastávek
- Standard dispečerského řízení a zajištění náhradní dopravy
- Standard dodržování návazností
- Standard dostupnost pro handicapované
- Standard zastavení v blízkosti nástupní hrany
- Standard dostupnosti spojů
- Standard maximální obsazenosti spojů

Standardy komunikace s cestujícími v sobě zahrnují:

- Standard informování cestujících
- Standard dostupnosti informací o plánované změně jízdních řádů
- Standard dostupnosti informací o mimořádnostech
- Standard kompetentního personálu zákaznického servisu
- Standard předprodeje jízdenek
- Standard rychlosti reakce na podněty

V následujících oddílech jsou jednotlivé standardy podrobně popsány a vysvětleny.

### 7.1.1 Standardy technické

#### Standard vybavení zastávek

Zastávky VHD jsou nedílnou součástí infrastruktury města a stejně jako chodníky či přechody pro chodce by měly být po technické stránce způsobilé k užívání obyvateli. V souladu s moderními trendy by měly být postupně všechny zastávky na území města Brna stavebně uzpůsobeny tak, aby byly bezbariérové. Současně je třeba upravit zastávky, kde cestující

nastupují do vozidel z úrovně vozovky, aby byl nástup do vozidel co nejsnazší a tím pádem i rychlejší, což umožní zrychlit oběžnou rychlost vozidel. Ze stejných důvodů je vhodné eliminovat zastávky v oblouku.

Kromě výše uvedené bezbariérovosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace by měly zastávky odpovídat i dalším požadavkům, jejichž splnění povede ke zkvalitnění přepravních služeb. Jedná se konkrétně o:

- 1) Opatření zastávky označníkem dle schváleného vzoru s čitelným názvem zastávky, tarifní zóny a režimem obsluhy zastávky (na znamení / na znamení v určité době / obsluhována vždy).
- 2) Opatřením označníku informacemi o obsluhujících linkách (číselné / písmenné označení linky a konečná zastávka)
- 3) Opatření zastávky aktuálně platným jízdním řádem.
- 4) Pokud se zastávka nachází v přestupním uzlu, kde je stejný název zastávky používán pro více označků, musí být cestujícím k dispozici plánek s rozmístěním zastávek konkrétních linek a každý označků musí být označen číslem nástupiště / koleje.
- 5) Opatření zastávky informacemi o plánované výluce, pokud je výlukou dotčena linka, která danou zastávku za bezvýlukového stavu obsluhuje.

Současný stav počtu standardně vybavených zastávek by se do budoucna neměl zhoršit.

Standard vybavení zastávek	
<b>Žádoucí</b>	100 % zastávek je vybaveno dle standardu vybavení zastávek.
<b>Přijatelné</b>	70 % zastávek je vybaveno dle standardu vybavení zastávek.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 30 % zastávek není opatřeno označníkem dle schváleného vzoru s čitelným názvem zastávky, tarifní zóny, režimem obsluhy zastávky a aktuálně platným jízdním řádem.

### Standard čistoty vozidel

Provozovaná vozidla musí být vně i uvnitř čistá, bez prachu, hrubých nečistot a dalšího znečištění. Sedadla potažená textilií musí být pravidelně čištěna pomocí parního čištění nebo

jiným způsobem doporučeným jejich výrobcem. V období silných mrazů může být vnější mytí vozidel omezeno.

Dopravce je povinen vést průkaznou evidenci o prováděném čištění vozidel.

<b>Standard denní očisty vozidel</b>	
<b>Žádoucí</b>	U 100 % provozovaných vozidel byla v daném dnu provedena vnitřní očista – vysátí nebo vymetení prostoru, odstranění hrubých nečistot, setření madel.
<b>Přijatelné</b>	U 90 % provozovaných vozidel byla v daném dnu provedena vnitřní očista – vysátí nebo vymetení prostoru, odstranění hrubých nečistot.
<b>Nepřijatelné</b>	U více než 10 % provozovaných vozidel nebyla v daném dnu provedena vnitřní očista.
<b>Standard celkové očisty vozidel</b>	
<b>Žádoucí</b>	U 100 % provozovaných vozidel byla v průběhu 14 dnů provedena vnější očista – mytí vozidla včetně oken
<b>Přijatelné</b>	U 50 % provozovaných vozidel byla v průběhu 14 dnů provedena vnější očista – mytí vozidla včetně oken
<b>Nepřijatelné</b>	U více než 50 % provozuschopných vozidel nebyla v průběhu 14 dnů provedena vnější očista.
<b>Standard čištění sedadel</b>	
<b>Žádoucí</b>	U 100 % provozovaných vozidel byla v průběhu 120. dnů provedena očista sedadel potažených textilií spočívající v čištění sedadel tzv. na mokro.
<b>Přijatelné</b>	U 90 % provozovaných vozidel byla v průběhu 120 dnů provedena očista sedadel potažených textilií spočívající v čištění sedadel tzv. na mokro.
<b>Nepřijatelné</b>	U více než 10 % provozuschopných vozidel nebyla v průběhu 120 dnů provedena očista sedadel potažených textilií.

### Standard funkčnost jízdenkových automatů a pokladen

Jízdenkový automat nebo pokladna se pokládá za funkční, pokud je více než 18 hodin denně schopen akceptovat platbu cestujícího a vydat mu požadovanou jízdenku. Umístění jízdenkových automatů je dopravce povinen zveřejnit.

<b>Standard funkčnost jízdenkových automatů</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % jízdenkových automatů a pokladen je funkčních.
<b>Přijatelné</b>	90 % jízdenkových automatů a pokladen je funkčních.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 10 % jízdenkových automatů je nefunkčních.
<b>Standard rychlost opravy / výměny jízdenkových automatů</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % porouchaných jízdenkových automatů je opraveno nebo vyměněno do 24 hodin.
<b>Přijatelné</b>	90 % porouchaných jízdenkových automatů je opraveno nebo vyměněno do 24 hodin.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 10 % porouchaných jízdenkových automatů není opraveno nebo vyměněno do 24 hodin.

### Standard funkčnost validátorů Elektronického odbavení cestujících

Z důvodu možného úniku tržeb z jízdného je dopravce povinen dbát na funkčnost validátorů Elektronického odbavení cestujících (EOC) ve všech svých provozovaných vozidlech.

<b>Standard funkčnost validátorů EOC</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % jízdenkových validátorů EOC ve vozidlech MHD je funkčních.
<b>Přijatelné</b>	90 % jízdenkových validátorů EOC ve vozidlech MHD je funkčních a současně v každém vozidle funguje aspoň jeden validátor.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 10 % jízdenkových validátorů EOC je nefunkčních nebo jsou provozována vozidla, kde jsou všechny validátory EOC mimo provoz.



### Standard vybavení zastávek elektronickými informačními panely

Elektronické informační panely zobrazující aktuální odjezdy ze zastávek a další provozní informace o dopravě si cestující oblíbili a zvykli si na ně. Komfort cestování zvyšují poskytováním aktuálních informací, ale i díky čitelnosti údajů na větší dálku oproti tištěným jízdním řádům, což urychluje získání potřebné informace. Cílem tohoto standardu je zachovat a případně rozšiřovat vybavování zastávek elektronickými informačními panely, a to zejména tam, kde dochází k přestupům mezi linkami a frekvence cestujících je vysoká.

Standard vybavení zastávek elektronickými informačními panely	
<b>Žádoucí</b>	100 % zastávek, kde může docházet k přestupu mezi více jak dvěma linkami IDS JMK je vybaveno elektronickými informačními panely pro cestující.
<b>Přijatelné</b>	50 % zastávek, kde může docházet k přestupu mezi více jak dvěma linkami IDS JMK je vybaveno elektronickými informačními panely pro cestující.
<b>Nepřijatelné</b>	Méně než 50 % zastávek, kde může docházet k přestupu mezi více jak dvěma linkami IDS JMK je vybaveno elektronickými informačními panely pro cestující.

### Standard funkčnost elektronických informačních panelů

Elektronické informační panely na zastávkách usnadňují cestujícím přestup mezi linkami, informují o omezeních v dopravě a aktuálních odjezdech spojů ze zastávky. Zvyšují také komfort cestování tím, že informace o odjezdech spojů jsou zobrazovány větším písmem než vývěsní jízdní řády, což snižuje nutnost popocházení cestujících k označníku na nástupištích, kde se cestující často kumulují. Funkčnost ELPů je další sledovanou veličinou v oblasti provozu IDS JMK.

Standard funkčnosti elektronických informačních panelů	
<b>Žádoucí</b>	100 % elektronických informačních panelů je funkčních.
<b>Přijatelné</b>	Více než 80 % elektronických informačních panelů je funkčních.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 20 % elektronických informačních není v řádném provozu.

## Standard klimatické pohody vozidel

Dopravce je povinen zajistit, aby byla vozidla temperována následujícím způsobem:

Při poklesu vnější teploty pod 3 st. C musí být zapojeno nezávislé vytápění všech vozidel. Vozidla, která umožňují plynulou nebo víceúrovňovou regulaci teploty, nastaví teplotu vytápění tak, aby nedošlo k přetopení prostoru pro cestující.

Dopravce je povinen zajistit, aby byla zprovozněna a správně nastavena všechna topná zařízení ve vozidlech dle technických specifikací výrobce.

V případě vybavení vozidel klimatizačními jednotkami je dopravce povinen zabezpečit jejich zapojení v případě, kdy vnější teplota vzroste nad 22 st. C.

Standard temperování vozidel	
<b>Žádoucí</b>	100 % vozidel je vytápěno při poklesu vnější teploty pod 3 st. C.
<b>Přijatelné</b>	95 % vozidel je vytápěno při poklesu vnější teploty pod 3 st. C.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 5 % vozidel není vytápěno při poklesu vnější teploty pod 3 st. C.

Standard klimatizace vozidel	
<b>Žádoucí</b>	100 % vozidel vybavených klimatizační jednotkou je chlazeno při nárůstu vnější teploty nad 22 st. C.
<b>Přijatelné</b>	95 % vozidel vybavených klimatizační jednotkou je chlazeno při nárůstu vnější teploty nad 22 st. C.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 5 % vybavených klimatizační jednotkou není chlazeno při nárůstu vnější teploty nad 22 st. C.

## Standard vybavení vozidel informačními materiály

Každé vozidlo musí být vybaveno následujícími aktuálními informačními materiály:

- 1) Ceník jízdného
- 2) Smluvní přepravní podmínky
- 3) Plán sítě IDS JMK na území města Brna
- 4) Cena jízdenek prodávaných řidičem, pokud jsou řidičem prodávány

Tyto materiály musí být ve vozidlech umístěny na definovaných místech ve vždy stejném uspořádání a platných verzích. Dopravce je povinen definovat tato standardní umístění materiálů a předat je objednateli.

<b>Standard vybavení vozidel informačními materiály</b>	
<b>Žádoucí</b>	Ve 100 % vozidel jsou informační materiály umístěny na správných místech, ve správném pořadí a platných verzích dle aktuálního seznamu informačních materiálů.
<b>Přijatelné</b>	V 95 % vozidel jsou informační materiály umístěny na správných místech, ve správném pořadí a platných verzích dle aktuálního seznamu informačních materiálů.
<b>Nepřijatelné</b>	Ve více než 5 % vozidel nejsou informační materiály umístěny na správných místech, ve správném pořadí a platných verzích dle aktuálního seznamu informačních materiálů.

#### Standard vybavení vozidel informačními systémy

Všechna vozidla musí být vybavena správně nastaveným a funkčním zvukovým informačním systémem, který zahrnuje: hlášení zastávek pro cestující uvnitř vozu, možnost hlášení vně vozu a informační systém pro nevidomé.

Minimálně 60 % vozidel musí být vybaveno vizuálním informačním systémem, který zahrnuje přední směrový elektronický panel, boční směrový elektronický panel, zadní elektronický panel a vnitřní informační panel (případně monitor).

<b>Standard vybavení zvukovým informačním systémem</b>	
<b>Žádoucí</b>	Ve 100 % vozidel je funkční zvukový informační systém s aktuálními informacemi.
<b>Přijatelné</b>	V 90 % vozidel je funkční zvukový informační systém s aktuálními informacemi.
<b>Nepřijatelné</b>	Ve více než 10 % vozidel není funkční zvukový informační systém s aktuálními informacemi.
<b>Standard vybavení vizuálním informačním systémem</b>	
<b>Žádoucí</b>	Ve 100 % vozidel je funkční vizuální informační systém s aktuálními

	informacemi.
<b>Přijatelné</b>	V 60 % vozidel je funkční vizuální informační systém s aktuálními informacemi.
<b>Nepřijatelné</b>	Ve více než 40 % vozidel není funkční vizuální informační systém s aktuálními informacemi.

#### Standard dostupnosti informací o trase uvnitř vozidla

Provoz městské hromadné dopravy podléhá velkému množství změn, ať už z plánovaných či nahodilých příčin. Z tohoto důvodu je nutné poskytovat cestujícím informace o provozu MHD i v průběhu cesty, tj. prostřednictvím informačních systémů, kterými jsou vybavována vozidla.

Standard dostupnosti informací o trase vozidla	
<b>Žádoucí</b>	100 % vozidel je vybaveno informačním LCD displejem, který cestující informuje o trase vozidla (nácestných zastávkách) a možných přestupech.
<b>Přijatelné</b>	50 a více % vozidel je vybaveno informačním LCD displejem, který cestující informuje o trase vozidla (nácestných zastávkách) a možných přestupech.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 50 % vozidel není vybaveno vnitřním zobrazovacím systémem, který cestující informuje o trase vozidla (nácestných zastávkách) a možných přestupech.

#### Standard vybavení vozidel vnitřním kamerovým systémem

Kamerové systémy, kterými jsou vybavována moderní vozidla, umožňují monitorovat dění v prostoru pro cestující v celé délce vozu. Usnadňují tak řidiči být vizuálně v kontaktu s cestujícími při nástupu a výstupu, působí preventivně proti nežádoucímu chování cestujících jako jsou vandalové či kapsáři a např. u samostatně cestujících žen mohou snižovat nepříjemný pocit ohrožení v poloprázdném voze. Dohled nad děním v prostoru cestujících může také zvýšit bezpečnost přepravy tím, že mohou být snáze rozpoznáni cestující, kteří ve vozidlech konzumují jídla a nápoje, ohrožují ostatní cestující šířením respiračních onemocnění či jiným způsobem porušují smluvní přepravní podmínky.

Ke zvýšení bezpečnosti přepravy ve vozzech městské hromadné dopravy je navržen standard vybavení kamerovým systémem uvnitř vozidla.

<b>Standard vybavení kamerovým systémem uvnitř vozidla</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % vozidel je vybaveno vnitřním kamerovým systémem.
<b>Přijatelné</b>	Nejméně 20 % vozidel je vybaveno vnitřním kamerovým systémem.
<b>Nepřijatelné</b>	Ve více než 80 % vozidel není funkční vnitřní kamerový systém.

### 7.1.2 Standardy provozní

#### Standard zajištění spojů dle jízdního řádu

Dopravce je povinen zajistit maximum spojů určených pro veřejnost, a to buď plánovaným vozidlem nebo v případě jeho poruchy či jiného provozního důvodu náhradním vozidlem.

<b>Standard zajištění spojů dle jízdního řádu</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % spojů určených pro veřejnost bylo vykonáno.
<b>Přijatelné</b>	97 % spojů určených pro veřejnost bylo vykonáno.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 3 % spojů nebyla vykonána.

Pod pojmem spoj se rozumí jedna jízda vozidla mezi výchozí a cílovou stanicí na jedné lince. Pokud byl spoj zajištěn pouze v části své trasy, považuje se za nevykonaný. Za nevykonání spojů v tomto smyslu se nepovažují případy mimo vliv dopravce, např. při neprůjezdnosti dopravní cesty apod.

#### Standard nasazení plánovaného typu vozidel

Dopravce je povinen na jednotlivé spoje nasazovat plánované a objednatelům odsouhlasené druhy a typy vozidel (zejména ve vztahu ke kapacitě).

<b>Standard nasazení plánovaného typu vozidel</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % spojů bylo vykonáno plánovaným typem vozidla.
<b>Přijatelné</b>	97 % spojů bylo vykonáno plánovaným typem vozidla.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 3 % spojů nebyla vykonána plánovaným typem vozidla.

### Standard přesnost odjezdů z výchozích zastávek

Vozidla, která přepravují cestující, musí být na výchozí zastávky přistavována nejpozději 30 sekund před časem odjezdu, pokud tomu nebrání jiné provozní překážky, např. zpoždění vozidel způsobené provozem, neprůjezdnost dopravní cesty apod.

Standard přesnost odjezdů z výchozích zastávek	
<b>Žádoucí</b>	100 % vozidel odjelo z výchozí zastávky dle jízdního řádu nebo pokynu DD.
<b>Přijatelné</b>	95 % vozidel odjelo z výchozí zastávky dle jízdního řádu nebo pokynu DD.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 5 % vozidel neodjelo z výchozí zastávky dle jízdního řádu nebo pokynu DD.

Pod pojmem výchozí zastávka se rozumí první zastávka na spoji dle jízdního řádu.

### Standard přesnost odjezdů z nácestných zastávek

Provoz je přesný, jestliže vozidla, která přepravují cestující, neodjíždějí z nácestných zastávek dříve než dle jízdního řádu. Zpoždění vozidel způsobené provozem není součástí sledování tohoto standardu.

Za vyhovující stav se považuje, když 90 % odjezdů bylo vykonáno přesně.

Standard přesnost odjezdů z nácestných zastávek	
<b>Žádoucí</b>	100 % odjezdů z nácestných zastávek bylo vykonáno přesně.
<b>Přijatelné</b>	90 % odjezdů z nácestných zastávek bylo vykonáno přesně.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 10 % odjezdů z nácestných zastávek nebylo vykonáno přesně.

Pod pojmem odjezd se rozumí jeden veřejný odjezd vozidla z konkrétní zastávky dle jízdního řádu.

### Standard dispečerského řízení a zajištění náhradní dopravy

V případě možnosti narušení jízdního řádu z důvodu poruchy vozidla, dopravní nehody nebo jiných příčin je dopravce povinen zajistit náhradní dopravu dle následujících pravidel:

a) Při výpadku jednotlivého spoje linky (např. porucha vozidla nebo jiná událost), kdy není narušen provoz na trase, zajistí dopravce na nejbližší možné nácestné zastávce zařazení náhradního spoje za nekonaný spoj v části jeho trasy přesně dle jízdního řádu. V případě, že

je interval mezi spoji delší jak 30 minut je dopravce navíc povinen zajistit jízdu dalšího náhradního spoje v celé nebo rozhodující části trasy se zpožděním, pokud nepřesáhne hodnotu intervalu na lince.

b) Při událostech v dopravě, kdy je zastaven provoz na trase (např. dopravní nehoda nebo porucha na infrastruktuře dopravní cesty) a lze předpokládat uvolnění dopravy do 15 minut není dopravce povinen zajišťovat náhradní dopravu z místa události. Náhradní spoje jsou řazeny za směrově významné spoje z nejbližší možné nácestné zastávky v časech spojů, které nahrazují.

c) Při událostech v dopravě, kdy je zastaven provoz na trase (např. dopravní nehoda nebo porucha na infrastruktuře dopravní cesty) a nelze předpokládat uvolnění dopravy do 15 minut je dopravce povinen zajistit náhradní dopravu z místa události dostupným počtem k tomu vyčleněných náhradních vozidel (záložní vozidla) v rozsahu, který odpovídá charakteru linky a provozní době. Současně jsou náhradní spoje řazeny za vybrané spoje z vhodné nácestné zastávky linky, která je nahrazována. Oboje však do vyčerpání počtu k tomu vyčleněných náhradních vozidel. V případě, že je místo události nedostupné pro náhradní dopravu, organizuje se tato z nejbližšího možného místa. Dopravce je o této skutečnosti povinen informovat dostupnými prostředky cestující při předpokladu přerušení dopravy větším jak 30 minut.

d) Dopravce je povinen udržovat náhradní vozidla rovnoměrně rozmístěná na území města Brna.

e) Uvedené postupy se neuplatňují v případech kalamitních situací nebo souběhu několika událostí, případně se uplatní pouze v přiměřené míře odpovídající aktuální situaci v provozu.

f) V případě plánovaných výluk a změn v dopravě je dopravce povinen cestující o změnách informovat prostřednictvím vývěsek na zastávkách a webových stránek (nejpozději 24 hodin předem).

<b>Standard dispečerského řízení a zajištění náhradní dopravy</b>	
<b>Žádoucí</b>	Ve 100 % případů byla dodržena pravidla standardu.
<b>Přijatelné</b>	V 80 % případů byla dodržena pravidla standardu.
<b>Nepřijatelné</b>	Ve více než 20 % případů nebyla dodržena pravidla standardu.

Pod pojmem případ se rozumí konkrétní mimořádná událost. Pokud v souladu se zněním standardu nebyla zajištěna náhradní doprava za rozhodující část dotčených spojů, nepovažuje se standard za splněný.

#### Standard dodržování návazností

V případě garantovaných návazností jsou řidiči navazujících spojů povinni po přesně definovanou dobu vyčkat na příjezd navazovaných spojů. Garantované návaznosti jsou vyznačeny v jízdních řádech pro řidiče i pro cestující.

<b>Standard dodržování návazností</b>	
<b>Žádoucí</b>	Ve 100 % případů byla dodržena pravidla stanovená v jízdních řádech.
<b>Přijatelné</b>	V 95 % případů byla dodržena pravidla stanovená v jízdních řádech.
<b>Nepřijatelné</b>	Ve více než 5 % případů nebyla dodržena pravidla stanovená v jízdních řádech.

#### Standard dostupnost pro handicapované

Dopravce je povinen zajistit garantovaný provoz bezbariérových vozidel minimálně na 10 % spojů a na minimálně 75 % linkách. Podíl bezbariérových vozidel mezi nově nakupovanými vozidly musí být minimálně 50 %.



<b>Standard dostupnost pro handicapované</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % spojů a linek je zajištěno bezbariérovými vozidly.
<b>Přijatelné</b>	50 % spojů na více než 80 % linek je zajištěno bezbariérovými vozidly.
<b>Nepřijatelné</b>	Méně než 50 % spojů nebo méně než 80 % linek je zajištěno bezbariérovými vozidly.

### Standard dostupnost pro handicapované - kneeling

Dopravce je povinen zajistit provoz autobusů a trolejbusů se systémem kneeling usnadňující nástup handicapovaných a cestujících na minimálně 90 % spojů. Podíl vozidel vybavených systémem kneeling mezi nově nakupovanými vozidly musí být minimálně 90 %.

<b>Standard dostupnost pro handicapované</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % spojů je zajištěno autobusy a trolejbusy se systémem kneeling.
<b>Přijatelné</b>	90 % spojů je zajištěno autobusy a trolejbusy se systémem kneeling.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 10 % spojů není zajištěno autobusy a trolejbusy se systémem kneeling.

### Standard dostupnosti spojů

Standard dostupnosti spojů vypovídá o tom, zda je četnost spojů na jednotlivých zastávkách dostatečná. Vyšší počet spojů garantuje vyšší spokojenost cestujících, pokud je spojů málo, cestující nemají pocit, že je veřejná doprava dostatečně spolehlivá a usilují o využívání jiných druhů dopravních prostředků.

Dopravní obsluha konkrétních zastávek by měla odpovídat funkčnímu využití dané lokality v rámci územního uspořádání města. Při pohledu do územního plánu města Brna je zřejmé, že linky městské dopravy propojují většinou území, která plní více funkcí najednou. Prakticky nenajdeme výhradně rezidentní oblasti. Stejně tak sportovní a kulturní zařízení či jiné komerční aktivity jsou rozmístěny po celém území města. Z tohoto důvodu je navržen standard dostupnosti spojů plošně pro celé území Brna.

<b>Standard dostupnosti spojů v pracovní dny v době 6–9 a 14–18 hod</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu max. 15 minut.
<b>Přijatelné</b>	85 % a více zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu max. 15 minut.
<b>Nepřijatelné</b>	4 % a více zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu 16 a více minut

<b>Standard dostupnosti spojů v pracovní dny v době 5-6 a 9–14 hod.</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu max. 20 minut.
<b>Přijatelné</b>	80 % a více zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu max. 20 minut.
<b>Nepřijatelné</b>	10 % a více zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu 21 a více minut.

<b>Standard dostupnosti spojů denně v době 20–23 hod a o víkendech 5-9 hod..</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % a více zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu max. 30 minut.
<b>Přijatelné</b>	80 % a více zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu max. 30 minut.
<b>Nepřijatelné</b>	10 % a více zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu 31 a více minut.

<b>Standard dostupnosti spojů v pracovní dny 18-20 hod, o víkendech 9-20 hod.</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu max. 20 minut.
<b>Přijatelné</b>	80 % a více zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu max. 20 minut.
<b>Nepřijatelné</b>	10 % a více zastávek na území města Brna je obsluhováno spoji v intervalu 21 a více minut.

<b>Standard dostupnosti spojů od 23 do 5 hod.</b>	
<b>Žádoucí</b>	100 % zastávek obsluhovaných nočními linkami je obsluhováno v intervalu minimálně 60 minut
<b>Přijatelné</b>	90 % zastávek obsluhovaných nočními linkami je obsluhováno v intervalu minimálně 60 minut.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 10 % zastávek obsluhovaných nočními linkami je obsluhováno v intervalu delším než 60 minut.

### 7.1.3 Standardy komunikace s cestujícími

#### Standard informování cestujících

Dopravce je povinen zajistit provoz placené informační telefonní linky a webových stránek určených pro informování o dopravě na jím zajišťovaných linkách po dobu 24 hodin denně / 7 dnů v týdnu (ve večerní a noční době 20-6 hod. v omezeném rozsahu, např. informace o nekonaných spojích, mimořádnostech v dopravě, apod.).

Dopravce je povinen zajistit provoz služby pro osobní informování cestujících od pondělí do pátku minimálně v době od 7 do 18 hodin. Celkem tedy po dobu 55 hodin týdně.

Dopravce je povinen informovat veřejnost o chystaných změnách v dopravě formou informačních materiálů vyvěšených na zastávkách a dalšími vhodnými formami.

Standard informování cestujících	
<b>Žádoucí</b>	Provoz informační telefonní linky zajištěn nonstop, provoz služby pro osobní informování cestujících je zajištěn 55 hodin týdně, cestující jsou informováni o změnách v dopravě v souladu se standardem.
<b>Přijatelné</b>	Provoz informační telefonní linky zajištěn nonstop, provoz služby pro osobní informování cestujících je zajištěn 40 hodin týdně, cestující jsou informováni o změnách v dopravě v souladu se standardem.
<b>Nepřijatelné</b>	Provoz informační telefonní linky není zajištěn nonstop, provoz služby pro osobní informování cestujících je zajištěn méně než 40 hodin týdně, cestující nejsou informováni o změnách v dopravě v souladu se standardem.

#### Standard dostupnosti informací o plánované změně jízdních řádů

Dopravce je povinen zajistit při plánovaných změnách jízdních řádů dostupnost dat v Celostátním informačním systému jízdních řádů (CIS JŘ, IDOS) nejméně 7 kalendářních dní před začátkem platnosti nových jízdních řádů. V případě, že z objektivních příčin nelze týden před začátkem platnosti nového jízdního řádu poskytnout jeho finální podobu, je dopravce povinen zveřejnit na svých webových stránkách informaci, kdy bude nový jízdní řád v CIS JŘ zveřejněn.

Standard dostupnosti informací o plánované změně jízdních řádů	
<b>Žádoucí</b>	Data o všech jízdních rádech dopravce budou v případě plánované změny (celostátní změnový termín jízdních řádů, prázdninový provoz) ve vyhledávacích spojení dostupná vždy s předstihem před začátkem platnosti jízdních řádů minimálně 7 kalendářních dní.
<b>Přijatelné</b>	90 % všech změn jízdních řádů v průběhu jednoho kalendářního roku bylo zveřejněno v CIS JŘ více než 5 kalendářních dní předem.
<b>Nepřijatelné</b>	Méně než 90 % všech změn jízdních řádů v průběhu jednoho kalendářního roku bylo zveřejněno v CIS JŘ více než 5 kalendářních dní předem.

## Standard informování o mimořádnostech

Dopravce je povinen zajistit informování o mimořádnostech v dopravě prostřednictvím svých webových stránek a sociálních sítí tak, aby měli cestující možnost se dozvědět o zdržení linek veřejné dopravy a podle toho případně mohli reagovat výběrem alternativní trasy či pozdějšího času odjezdu.

Standard informování o mimořádnostech	
<b>Žádoucí</b>	Cestující jsou informováni o všech mimořádných událostech vyvolávajících zpoždění více jak 10 minut prostřednictvím ELPů a elektronických informačních kanálů. (web, sociální sítě, mobilní aplikace). V případě vzniku mimořádné události dopravce informuje cestující do 10 minut od přijetí informací na dispečink. o této mimořádné události prostřednictvím svých webových stránek a elektronických informačních kanálů (ELPy, mobilní aplikace).
<b>Přijatelné</b>	V případě vzniku mimořádné události v dopravě je dopravce povinen do 15 minut od přijetí informací na dispečink informovat cestující o této mimořádné události prostřednictvím svých webových stránek a elektronických informačních kanálů.
<b>Nepřijatelné</b>	V případě vzniku mimořádné události v dopravě dopravce neinformuje cestující prostřednictvím svých webových stránek a elektronických informačních kanálů o této mimořádné události do 15 minut od přijetí informací o této události na dispečink.

## Standard kompetentního personálu zákaznického servisu

Poskytované informace o veřejné dopravě jsou v době informačních technologií důležitou složkou nabízené služby. Nepřesná či neúplná informace poskytnutá při osobním kontaktu může cestující odradit od využívání veřejné dopravy, zvláště tehdy, pokud si neví rady s informacemi poskytovanými elektronickou cestou. Z tohoto důvodu je navržen standard kompetentního personálu zákaznického servisu.

Standard kompetentního personálu zákaznického servisu	
<b>Žádoucí</b>	100 % zaměstnanců informačního servisu bylo proškoleny ze znalostí tarifu, linkového vedení a dalších provozně-technických procesů důležitých pro správné informování cestujících při osobním kontaktu a jejich znalosti

	byly ověřeny s uspokojivým výsledkem.
<b>Přijatelné</b>	Více než 90 % zaměstnanců informačního servisu bylo proškoleno ze znalostí tarifu, linkového vedení a dalších provozně-technických procesů důležitých pro správné informování cestujících při osobním kontaktu a jejich znalosti byly ověřeny s uspokojivým výsledkem.
<b>Nepřijatelné</b>	Více než 10 % zaměstnanců informačního servisu nebylo nejpozději 3 měsíce po nástupu na pozici pracovníka informační kanceláře proškoleny ze znalostí tarifu, linkového vedení a dalších provozně-technických procesů důležitých pro správné informování cestujících při osobním kontaktu

### Standard předprodeje jízdenek

Dopravce je povinen zajistit předprodej jízdních dokladů alespoň v jedné provozovně každý den v týdnu v celkové době 72 hodin týdně.

<b>Standard předprodeje jízdenek</b>	
<b>Žádoucí</b>	Předprodej jízdních dokladů je zajištěn každý den v týdnu po dobu 55 hodin týdně.
<b>Přijatelné</b>	Předprodej jízdních dokladů je zajištěn každý den v týdnu po dobu 40 hodin týdně.
<b>Nepřijatelné</b>	Nejsou splněny pravidla standardu.

### Standard rychlosti reakce na podněty

Dopravce je povinen zajistit odpovědi na podněty cestujících do 30 dnů;

<b>Standard komunikace s cestujícími</b>	
<b>Žádoucí</b>	Podněty jsou řešeny obratem nebo nejpozději do 15 dnů.
<b>Přijatelné</b>	Podněty jsou řešeny nebo zodpovězeny do 30 dnů.
<b>Nepřijatelné</b>	Doba na řešení telefonických, emailových nebo písemných podnětů je delší než dle standardu.

## **7.2 Kontrola standardů**

Kontrolu všech výše uvedených standardů provádí dopravce pomocí svého vnitřního kontrolního systému a na vyžádání objednatele je povinen umožnit zástupcům objednatele nahlédnutí do záznamů vnitřního kontrolního systému.

## 8 ROZVOJ LODNÍ DOPRAVY

Lodní dopravu na Brněnské přehradě zajišťuje Dopravní podnik města Brna (DPMB). Lodní doprava je v provozu přibližně od dubna do října. Lodě plují z Přístaviště v městské části Brno-Bystrc do zastávky Veverská Bítýška. Lodní doprava na Brněnské přehradě má vlastní tarif, držitelé předplatních jízdenek IDS JMK pro brněnské zóny 100 + 101 však mají nárok na 50% slevu. Z hlediska provozu je rozsah lodní dopravy vyhovující, frekvenci spojů není potřeba rozšiřovat ani snižovat. V případě zavedení autobusové linky na levém břehu Brněnské přehrady je vhodné zvážit tarifní napojení lodní dopravy na tarif IDS JMK. Další alternativou úpravy tarifu by mohlo být vytvoření tarifních zón místo stávajícího stavu, kdy jsou jízdenky kupovány na konkrétní zastávku. Možné jsou také úpravy provozní doby. Zpracovatel se rovněž zabýval otázkou přesunutí či doplnění zastávek a nástupišť. Výsledkem tohoto zkoumání je doporučení zachovat stávající řešení, které je dostatečné a vyhovující. Průměrný roční přepravní výkon je odhadován zástupci DPMB na 7 020 000 mkm. V současné době se nepředpokládá, že by docházelo k výraznému navýšení přepravního výkonu.



## 9 ZAJIŠTĚNÍ NAPOJENÍ MĚSTA BRNA A JIHOMORAVSKÉHO KRAJE NA SÍŤ MEZINÁRODNÍCH LETECKÝCH LINEK

Město Brno připravuje zajištění přímého vlakového spojení na letiště Vienna International Airport (VIE). Toto spojení nyní zajišťují vlaky s přestupem na nádraží Wien Hauptbahnhof, autobusy RegioJet a dalších společností a doplňkově minibusy Gepard Express. Tento záměr se jeví jako efektivnější alternativa než dřívější letecké spojení z Brna do Mnichova.

O existujícím autobusovém spojení VIE – Brno vědí obyvatelé Brna a okolí, nikoliv však zahraniční turisté a obchodníci. Autobusy jsou provozovány na komerční riziko dopravce, což se negativně projevilo během epidemie COVID, kdy spojení na letiště takřka neexistovalo.

Vůči autobusům dále existuje nedůvěra, zda nebudou mít zpoždění díky dopravní situaci, zejména jde o průjezd Vídní, autobusové spojení nejsou alternativou pro cestující na obchodních cestách.

Zajištěním vlakového spojení by se dostalo Brno na leteckou mapu Evropy. Železniční stanice Brno hl. n. má obdobně jako Letiště Brno-Tuřany (BRQ) kód ZDN. Existuje tak reálná možnost vyhledávat Brno ve vyhledávacích leteckého spojení a možnost zakoupení letenky odkudkoli na světě do Brna.

Spojení s Vienna International Airport bude postupně rozšiřováno. Nejprve budou řešeny okrajové časové polohy ke stávající nabídce. Následně bude postupně rozšiřována nabídka dle zkušeností z provozu a počtu cestujících využívajících tuto linku až po výhledové výsledné řešení se 7 až 9 páry spojů za den provozována s pravidelným intervalu tak, aby bylo zajištěno jak brzké ranní (pro odlety), tak pozdní večerní spojení (pro přílety) Brna s letištěm. Zahájení pilotního provozu je připravováno od změnového termínu jízdních řádů v prosinci 2022 v návaznosti na všechny nezbytné legislativní kroky. Zahájení pravidelného provozu je připravováno od letní sezóny 2023, konkrétně od změnového termínu jízdních řádů v červnu 2023.

**Tab. 17: Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace (tis. Kč)**

<b>Období</b>	<b>2024</b>	<b><i>Roční průměr 2025–2029</i></b>	<b><i>Roční průměr 2030–2034</i></b>	<b><i>Roční průměr 2035–2039</i></b>
<i>Vlaky VIE<sup>16</sup></i>	70 000	81 000	87 000	92 000

---

<sup>16</sup> Jedná se o přímé vlaky Brno – Vienna International Airport zajišťující napojení města Brna a JMK na síť mezinárodních leteckých linek zajišťované dopravcem vybraným v zadávacím řízení.

## 10 NÁVRH ŘEŠENÍ SYSTÉMOVÉHO PROPOJENÍ MĚSTSKÉ DOPRAVY S ALTERNATIVNÍMI DRUHY DOPRAVY

Digitalizace služeb ve formě mobilních aplikací, technický pokrok v oblasti elektromobility, i příklon k aktivnímu životnímu stylu umožnily rozvoj nových forem mobility. Městská hromadná doprava sice zůstává hlavní alternativou přepravy pro ty, kdo nechtějí nebo nemohou využít individuální automobilovou dopravu, nikoliv však jedinou. V současné době lze k přepravě po Brně využít celou řadu služeb – sdílená kola, sdílené (elektro)koloběžky, carsharing. Kromě těchto služeb sdílené dopravy se zvýšil i počet obyvatel, kteří místo VHD využívají vlastní kolo, koloběžku, či jiné elektricky poháněné vozítko (jednokolka, longboard, skútr atp.).

V době zpracování tohoto dokumentu nabízí služby sdílené dopravy řada subjektů, konkrétně:

- Carsharing: 3 firmy.
- Peer-to-peer carsharing (sdílení aut, která jejich majitelé nevyužijí na 100 % a mohou je příležitostně nabídnout těm, kdo je potřebují): 1 firma provozující webovou platformu zprostředkovávající kontakt mezi poskytovateli aut a příležitostnými uživateli.
- Bikesharing: 2 poskytovatelé klasických jízdních kol, 1 poskytovatel elektrokol.
- Sdílené elektrokoloběžky: 4 poskytovatelé.

Z uvedeného výčtu je patrné, že nabídka služeb je pestrá. Jedná se přitom o segment dopravy, který stále prochází dynamickým vývojem, počet subjektů se tak může v čase měnit. Využívání bike sharingu je v současnosti také dotováno z rozpočtu města Brna. Od dubna 2022 se město rozhodlo podpořit systém sdílených kol dvěma miliony korun, díky kterým si může každý uživatel půjčit kolo dvakrát denně na 30 minut zdarma<sup>17</sup>. Obdobný pilotní test byl proveden i v Praze, kde byla nakonec s provozovateli bikesharingu uzavřena

---

<sup>17</sup> <https://zdopravy.cz/dvakrat-den-tricet-minut-zdarma-brno-podpori-sdilena-kola-nez-vycerpa-dva-miliony-korun-110921/>

dlouhodobá smlouva umožňující držitelům časových jízdenek na VHD využívat sdílená kola 4x denně po dobu patnácti minut zdarma.<sup>18</sup>

V současné době je počet uživatelů veřejné hromadné dopravy v Brně v porovnání s ostatními městy na velmi vysoké úrovni, což je pozitivním východiskem pro směřování k udržitelné mobilitě. Rozvoj služeb sdílené dopravy lze považovat za vhodný, je však třeba zvážit, zda vyšší podpora těchto služeb nepovede k nutné degradaci brněnské městské dopravy. Není totiž jisté, zda tyto služby začnou využívat osoby cestující individuální dopravou nebo zda nepřilákají spíše cestující z VHD.

Výsledným efektem by pak byla řada menších služeb s omezenými zájmovými skupinami uživatelů. Nabídka služeb sdílené dopravy by působila roztříštěně a za vložené finance města Brna by nebylo dosaženo efektivity provozu. Důsledkem by pak mohl být odliv cestujících do jednoduchého modelu cestování osobním automobilem.

Jedinou možností, jak zabránit tomuto efektu, je vytvořit jednotný systém, který bude zahrnovat všechny tyto služby a bude propojený s regionální dopravou IDS JMK. Takový systém umožní v jednom balíčku služeb využívat a kombinovat různé způsoby udržitelné dopravy.

V dlouhodobém časovém horizontu lze doporučit propojování služeb nejen po informační stránce (web [idsjmk.cz](http://idsjmk.cz), kde mohou cestující zjistit komplexní informace o všech druzích regionální dopravy; portál [Brnoinmotion.cz](http://Brnoinmotion.cz), kde je uveden přehled všech sdílených služeb), ale také propojování služeb po stránce odbavení a rozúčtování tržeb tak, aby bylo využívání udržitelných forem mobility ve městě Brně pro uživatele co nejjednodušší. Aby mohly systémy veřejné dopravy a sdílené mobility kooperovat je vhodné z pozice města zajistit terminály sdílené mobility v blízkosti zastávek VHD a vytvořit podmínky pro sdílení dat o provozu VHD i samotných uživatelích. V tomto ohledu se jeví jako vhodné řešení dále rozvíjet systém Elektronického odbavení cestujících, které má potenciál vytvořit vazbu i se soukromými subjekty zajišťujícími sdílenou mobilitu.

Inspirativním příkladem realizace konceptu MAAS (Mobility As A Service=mobilita jako služba) může být Berlín. V hlavním městě Německa jsou uživatelům prostřednictvím jedné

---

<sup>18</sup> <https://zdopravy.cz/rekola-a-nextbike-uhajily-provoz-sdilenych-kol-pro-cestujici-prazske-mhd-116421/>

aplikace nabízeny služby nejen místního integrovaného dopravního systému, ale i dalších 15 soukromých subjektů – poskytovatelů sdílené dopravy. Vyhledávač spojení integrovaný v aplikaci nabídne trasy všemi dostupnými dopravními módy, na základě svých preferencí si uživatel vybere jednu z nabídek a může vyrazit na cestu. Rezervace sdílených dopravních prostředků a vyúčtování je uživatelsky přívětivé, neboť se pro všechny poskytovatele služeb provádí stejným způsobem. Uživatel používá stále jen jednu mobilní aplikaci. Více podrobností viz <https://www.jelbi.de/>.

## **11 SHRUTÍ DALŠÍHO ROZVOJE SLUŽEB SNIŽUJÍCÍCH ZATÍŽENÍ VNITŘNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ MĚSTA BRNA**

Městská hromadná doprava stejně jako ta individuální využívá ke svému provozu uliční prostor, jehož šíře je mnohdy limitována historickým vývojem města, kdy byly prostorové nároky na dopravu nižší. Kapacita komunikací a rychlost vozidel jsou v současné době dvěma hlavními atributy určujícími atraktivitu veřejné dopravy. I když je snaha při rekonstrukcích ulic vylepšovat infrastrukturu pro veřejnou dopravu, v některých případech nelze ani rekonstrukcí dosáhnout kvalitativního zlepšení parametrů provozu. Existují však i jiná opatření než ta stavební, která mohou zrychlit VHD. Protože nelze po technické stránce vylepšit provoz VHD vždy a všude, je vhodné v maximální míře pracovat na tom, aby měla veřejná doprava v Brně dobré výchozí podmínky pro svůj provoz. Řada opatření, která by v tomto směru byla proveditelná, náleží do oblastí mimo veřejnou dopravu. Podrobněji jsou tato opatření popsána v této kapitole.

### **11.1 Systém rezidentního parkování**

Od 1. 9. 2018 v Brně funguje systém rezidentního parkování, jehož cílem je zvýšit dostupnost parkovacích míst pro především pro rezidenty. V částech města, kde byly zavedeny tzv. „modré zóny“ je parkování regulováno, zvýšila se obrátkovost vozidel na parkovacích místech a nalezení volného parkovacího místa je v těchto oblastech snazší. Oblasti, kde je parkování regulováno, jsou postupně rozšiřovány do ostatních částí města.

Parkovací systém je rozdělen na tři zóny: A, B, C. Zóna A pokrývá historické centrum města, zde je vjezd povolen pouze s dlouhodobým povolením. Zóna B pokrývá širší centrum kolem historického jádra, zde parkování podléhá regulaci v pracovní dny, a to celodenně. V zóně C, která je zaváděna ve všech dalších částech města dále od centra, je parkování regulováno pouze ve večerních a nočních hodinách pracovních dnů.

Rezidentní parkování funguje na tzv. principu „květinčky“, což znamená, že parkovací oprávnění platí nejenom v oblasti, ve které se nachází řidičovo trvalé bydliště nebo sídlo podnikání či provozovny, ale i ve všech sousedních oblastech. Systém je nastaven způsobem, aby byl nevýhodný pro řidiče, kteří do města jenom dojíždějí, auto nechají zaparkované na ulici i několik dnů a zabírají místo na ulici. Parkovací oprávnění lze vyřídít a spravovat přes webové stránky Brno iD, není nutné tak chodit na úřad.

Systém rezidentního parkování má potenciál snížit zatížení vnitřní komunikační sítě ve městě Brně. Kromě samotné regulace, je třeba nabídnout uživatelům vhodné alternativy, kde mohou své automobily zaparkovat např. budování záchytných parkovišť P+R, a to na okraji města Brna nebo ještě lépe v obcích mimo Brno, které jsou dobře dostupné veřejnou, zejména železniční dopravou.

Dalším nástrojem, který lze využít k eliminaci individuálního motorizmu ve městě Brně, je tarifní provázanost systému rezidentního parkování s tarifem veřejné dopravy. Kromě nastavení cen parkovného lze uvažovat např. o bonifikace rezidentů, kteří nevlastní automobil v podobě poskytnutí slev na předplatní jízdenku IDS JMK či některou ze služeb sdílené dopravy. Dále lze doporučit zachování propojení systému rezidentního parkování s portálem Brno iD, kde řidiči mohou získat i informace o jízdenkách IDS JMK.

## **11.2 Parkoviště P+R**

Účelem parkovišť P+R je motivace příjezdějících řidičů, aby na parkovištích mimo území města, případně v okrajové části města zaparkovali vozidla a dál do středu města pokračovali veřejnou hromadnou dopravou.

Aby parkoviště mohla plnit svůj účel, je nutné je budovat v blízkosti zastávek VHD. Důležitá je přitom docházková vzdálenost parkoviště od zastávky, která by měla být maximálně 150 m (2 minuty chůze). Vazba na VHD je jedním z důležitých aspektů, aby řidiči automobilů parkoviště využívali. Parkoviště je třeba budovat před branami města, aby se omezilo cestování individuální automobilovou dopravou v rámci města a došlo tak ke zklidnění dopravy ve městě.

Budováním parkovišť P+R může dojít k posílení role veřejné dopravy. Pro vyšší míru využívání parkovišť P+R lze doporučit propojení s tarifem veřejné dopravy. Např. cesta veřejnou dopravou může být zahrnuta v ceně parkovného, případně kombinovaného předplatného, které bude zahrnovat dlouhodobé parkování a předplatní jízdenku IDS JMK.

V roce 2014 byla zpracována Strategie parkování ve městě Brně, která mimo jiné uvádí připravovaný rozvoj parkovacích domů a parkovišť P+R, lze předpokládat, že plány z roku 2014 budou postupně realizovány v delším časovém horizontu (2020–2030). V současné době se na území města Brna nacházejí dvě záchytná parkoviště: U Ústředního hřbitova (177 míst) a u Zetoru v Líšni při ulici Trnkova (224 míst).

### **11.3 Rozvoj železnice na území Brna**

Za dobu existence IDS JMK vzrostl význam železniční dopravy, a to nejen pro cestující, kteří do Brna dojíždějí, ale i pro samotné obyvatele Brna, kteří se v určitých relacích naučili využívat vlaky pro přepravu po městě. S ohledem na tarifní propojení městské dopravy se železnicí v rámci IDS JMK nedošlo k odlivu cestujících v MHD, ba naopak se oba tyto dopravní módy vhodně doplňují. Provázanost železniční sítě s linkami MHD je proto třeba zachovat a dále rozvíjet při realizaci nových staveb. Pro některé městské části je železniční doprava dokonce nejrychlejším spojením s centrem města. Příkladem mohou být Řečkovice, Ořešín či Starý Lískovec.

K datu zpracování tohoto dokumentu (říjen 2022) je v období let 2025-2039 uvažováno kromě přestavby Železničního uzlu Brno (viz kapitola 3.1.15) o těchto změnách železniční sítě na území města Brna:

#### **11.3.1 Přestupní terminál Brno – Starý Lískovec:**

V prosinci 2021 byla uvedena do provozu nová železniční zastávka Brno-Starý Lískovec, avšak z důvodu chybějícího přestupního terminálu (vazba na prodlouženou trolejbusovou linku z Osové, viz 3.1.6) je její obsluha zatím omezená.

Od prosince 2024 bude dokončena elektrizace železniční trati Brno – Zastávka, obsluha zastávky bude četnější, ale stále omezená.

#### **11.3.2 Rekonstrukce stanice Brno-Královo Pole + 1. traťové koleje Maloměřice – Kuřim:**

Předpoklad dokončení ve 12/2024, beze změny linkového vedení VHD v terminálu Královo Pole – nádraží. V souběhu s rekonstrukcí nádraží v Králově Poli je plánována rekonstrukce mostu Merhautova přes železniční trať. Tato investice umožní prodloužení tramvajové trati ze Štefanikovy čtvrti na Halasovo náměstí (viz 3.1.18), vznikne tak nová přestupní vazba mezi vlakem a tramvají.



### 11.3.3 Přestavba stanice Modřice

Na konci roku 2030 je předpokládáno dokončení výstavby vysokorychlostní trati „Jižní Morava“<sup>19</sup> (do prostoru zastávky Rakvice), součástí je i úplná přestavba stanice Modřice. Je žádoucí, aby součástí přestavby stanice bylo i prodloužení podchodu směrem k tramvaji linky 2 a vytvoření přestupní vazby vlak/ tramvaj. Přestože se nejedná o stanici na území města Brna, lze očekávat významné přínosy z této přestupní vazby i pro město Brno. Komerční objekty u Ústředního hřbitova, univerzitní kampus a nemocnice v Bohunicích by byly lépe dostupné ze směru od Břeclavi včetně vazeb s obcemi v Brněnské metropolitní oblasti (Hustopečsko, Židlochovicko).

### 11.3.4 Modernizace stanice Brno-Slatina a nové zastávky Černovická terasa, Brno – letiště

Do konce roku 2032 je v současné době uvažováno dokončení 1. stavby modernizace Brno – Přerov (úsek Brno – Blažovice jako poslední z 5 staveb). Součástí stavby bude modernizace stanice Brno-Slatina (přisunutí nástupišť k ulici Tuřanka, přestup na autobus MHD) a vybudování nové zastávky Černovická terasa (přestup na autobus MHD). Další uvažovanou zastávkou je Brno-letišť (časový horizont jejího zbudování není v době zpracování tohoto dokumentu znám, při modernizaci tratě bude vytvořena možnost zastávku dobudovat později.

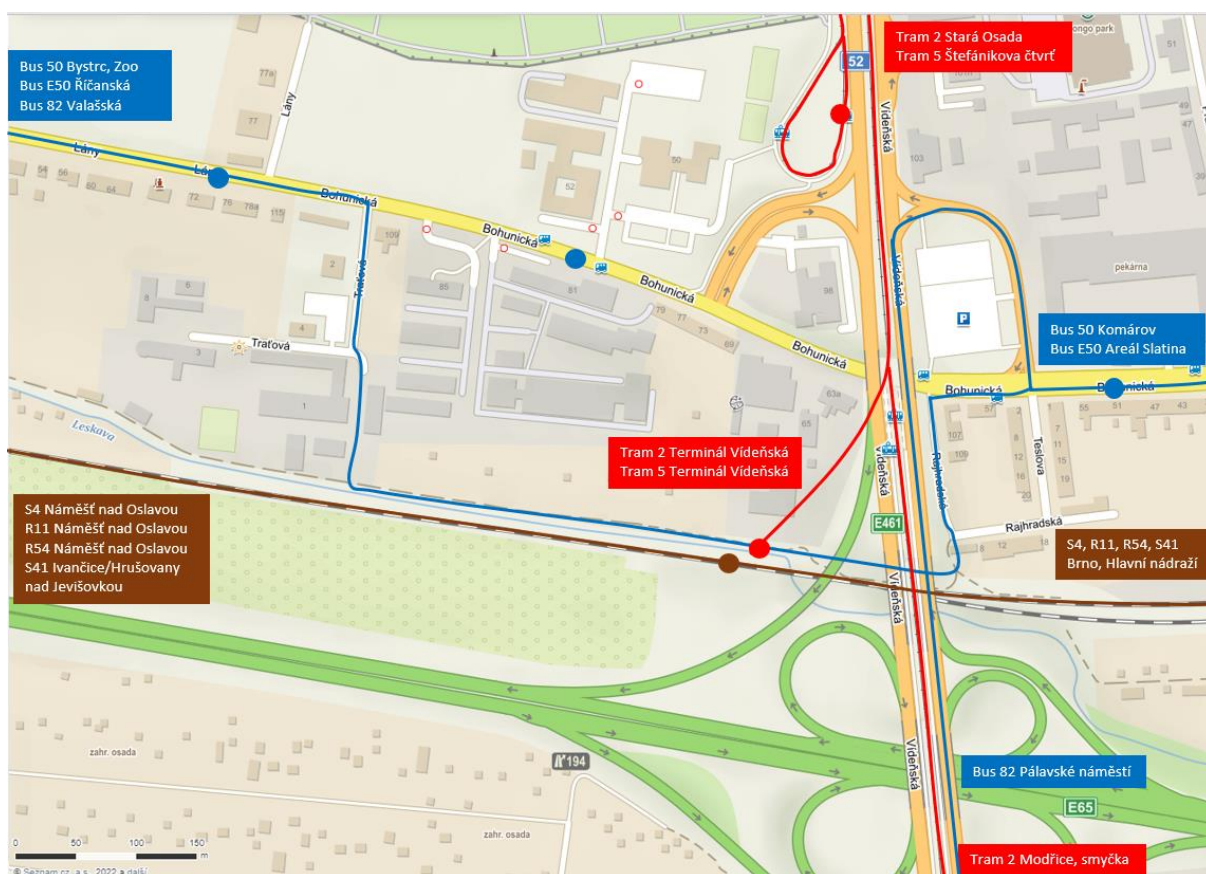
### 11.3.5 Terminál Vídeňská

Do konce roku 2032 je předpokládáno dokončení stavby VRT Vysočina fáze I<sup>20</sup>. (do Velké Bíteše se spojkou do Osové Bítýšky). Součástí je dle zadavatele i terminál Vídeňská. Umístění terminálu i jeho napojení na komunikační síť města Brna je v současné době prověřováno. Pokud k vybudování terminálu dojde, lze uvažovat prodloužení tramvajové tratě od Ústředního hřbitova a obsluhu autobusovými linkami 50 případně E50.

---

<sup>19</sup> <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/jizni-morava>

<sup>20</sup> <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/vysocina-1-faze>



**Obr. 41: Vedení linek po vybudování Terminálu Vídeňská**

### 11.3.6 Modernizace zastávek Brno – Černovice, Brno-Židenice

V rámci přestavby Železničního uzlu Brno (viz kapitola 3.1.15) je počítáno s vybudováním nových a zásadní modernizací některých stávajících železničních zastávek na území Brna. Za nejvýznamnější změnu stávajících zastávek lze považovat přesun nástupišť ve stanici Brno-Židenice blíže ke Kuldově ulici. Zkrátí se tak přestup vlak – tramvaj a v budoucnu i vlak – trolejbus. Cestujícím z židenického nádraží se časově výrazně zkrátí trasa ve směru na Starou osadu – Vinohrady, i do centra města a části Černých polí. Význam této železniční stanice pro cestující rovněž vzroste v souvislosti s revitalizací Nové zbrojovky.

Ve městě Brně existují i jiné lokality, kde by bylo možné vybudovat železniční zastávky, žádá si to ale další prověřování a zvážení, zda četnost zastavení vlaku má převážet nad kratšími jízdními dobami při průjezdu Brnem. Mezi takové lokality patří:

- oblast u Londýnského náměstí, Bidláky, Holandská,
- Obřany-Maloměřice,
- Brněnské Ivanovice.

## **11.4 Preference vozidel VHD na světelně řízených křižovatkách**

Již delší dobu v Brně funguje dynamické řízení dopravy na křižovatkách řízených světelným signalizačním zařízením (SSZ). To reaguje na aktuální stav dopravy a na základě dopředu nastavených priorit umožňuje pro preferovaná vozidla časově optimalizovat průjezd křižovatkou. To znamená, že tzv. inteligentní křižovatky reagují na hustotu a požadavky provozu.

SSZ umožňující dynamické řízení umožňuje zvýšit plynulost provozu VHD a snižuje zpoždění vozidel veřejné dopravy. Tyto úpravy mohou zkrátit oběžnou dobu vozidel, což má vazbu na nižší provozní náklady i vyšší atraktivitu VHD pro cestující.

Řídicí a informační systém MHD (RIS) vyhodnocuje pozici vozidla vůči křižovatce a podle toho je správně nastaveno volno v době, kdy se vozidlo VHD nachází v blízkosti křižovatky. Preference je poskytována pro každý dopravní mód VHD (tramvaj, trolejbus a autobus) dle stanovených pravidel.

Dynamicky řízené SSZ mohou s výhodou přispět i k bezpečnosti dopravy. Na kříženích tramvajové trati na samostatném tělese se silnicí je možné uplatnit absolutní preferenci tramvajů např. formou železničních přejezdů, nelze-li křížení vyřešit mimoúrovňově.

Preference VHD je běžně zaváděna na všech nových a zrekonstruovaných SSZ. Lze doporučit, aby při rozvoji silniční infrastruktury byla nadále instalována SSZ umožňující preferenci VHD včetně regionálních autobusů, u každé křižovatky je však nutné vyhodnocovat, zda preference konkrétního dopravního proudu negativně neovlivní plynulost provozu v ostatních směrech. K vyhodnocování dopravní situace je možné například využít pravidelného sběru podnětů od řidičů. V současné době je režim SSZ průběžně aktualizován podle okamžité potřeby vycházející ze změny charakteru dopravy v daném místě. Tato aktualizace podléhá oznamovacímu a schvalovacímu řízení OD MMB.

## **11.5 Segregace tramvajových tratí, zřízení vyhrazených jízdních pruhů pro VHD**

Za účelem zvýšení cestovní rychlosti, respektive zkrácení jízdní doby lze doporučit v maximální možné míře budovat nové tramvajové tratě na samostatném tělese a při rekonstrukcích vždy zvažovat možnost, zda lze tramvajovou trať stavebně oddělit od

ostatního silničního provozu. Segregace tramvají umožní zvýšit atraktivitu VHD oproti individuálnímu motorizmu. Obdobně lze postupovat i v případě nekolejové dopravy, pro kterou je možné zřídit vyhrazené jízdní pruhy.

## **11.6 Rozvoj spolupráce s dalšími městskými firmami (městský ekosystém)**

Využívání městské hromadné dopravy je z pohledu uživatelů třeba vnímat jako komplexní službu, která nezahrnuje pouze přepravu z místa A do místa B, ale i řadu dílčích aspektů, které ovlivňují spokojenost cestujících a jejich motivaci využívat veřejnou dopravu pravidelně. Řadu aspektů může ovlivnit přímo dopravce, existují ale i oblasti, které přímo souvisí se spokojeností cestujících, ale v kompetenci dopravce MHD nejsou. Jedná se například o koordinaci a provádění stavebních prací na infrastruktuře města, úklid zastávek nebo dostatečné osvětlení zastávek.

Spolupráce dopravce se Statutárním městem Brnem, Brněnskými komunikacemi, Technickými sítěmi města Brna, Kanceláří architekta města Brna a dalšími subjekty je vhodné zaměřit na:

- koordinaci stavebních prací omezujících veřejnou dopravu,
- řešení průjezdnosti města, snahu o segregaci tramvajových tratí,
- zajištění rychlejší výměny cestujících na zastávkách (přizpůsobení zastávek a nasazování delších vozidel s větším počtem dveří; dynamické informování cestujících o pořadí vozidel na nástupišti),
- optimalizaci docházkových vzdáleností při přestupech (ve spolupráci s KAM),
- redukci hluku z dopravy (zejména u tramvajových tratí),
- osvětlení zastávek a přechodů pro chodce v jejich okolí,
- rozvoj městského portálu, který má potenciál oslovit i obyvatele, kteří dosud necestují pravidelně veřejnou dopravou,
- připojení DPMB k hlášení závad na zastávkách VHD přímo od obyvatel na portálu <https://vylepsujibrno.cz/>,
- vytvoření veřejné mapy zastávek VHD ve vazbě na jejich správu a údržbu,
- provázanost sítě VHD s dalšími službami – drobný maloobchod, občerstvení v přestupních uzlech.

## 12 MANAŽERSKÉ SHRUTÍ

Město Brno zaujímá jedinečnou pozici mezi krajskými městy vzhledem ke své vhodné poloze v rámci České republiky. Brno má velmi dobré spojení do celého spádového regionu i mimo Brněnskou metropolitní oblast. Existuje přímé spojení do hlavního města Prahy a v případě krajských měst do Českých Budějovic, do Jihlavy, do Ostravy, do Olomouce nebo do Zlína. Město má i dobré napojení do zahraničí, přímým spojem je možné cestovat například do Vídně, Bratislavy nebo Budapešti.

Městská veřejná doprava v Brně je na vysoké úrovni a můžeme ji považovat za jednu z nejlepších jak v České republice, tak i ve středoevropském prostoru. Kromě kvalitní dopravní obsluhy, která je zajišťována na území města Brna, zlepšuje úroveň MHD také zapojení do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Provoz městské hromadné dopravy v synergii s regionálními linkami poskytuje možnosti uskutečňování ekonomických aktivit s vysokými nároky na množství pracovních sil, a také umožňuje koncentrovat některé ekonomické aktivity vhodně mimo území města. Brněnská veřejná doprava je důležitým atributem kvality života ve městě, zajišťuje pohyb obyvatel za prací, vzděláním i kulturou a zabezpečuje dostupnost služeb veřejného i soukromého sektoru.

Plán dopravní obsluhy Statutárního města Brna pro roky 2025 až 2039 je dokumentem, který obsahuje nastavení parametrů městské hromadné dopravy, konkrétně v oblastech rozsahu přepravních výkonů, kvality a ceny za poskytované služby. Cílem plánu je zpracovat dlouhodobý výhled provozu VHD a připravit tak jeden z podkladů pro zadání závazku veřejných služeb v přepravě cestujících pro období 2025-2039 dopravci. Uzavření nové smlouvy mezi městem Brnem a Dopravním podnikem města Brna, a.s. je předpokládáno v roce 2024 tak, aby nová patnáctiletá smlouva mohla plynule navázat na současný smluvní vztah objednatele s dopravcem.

Uzavření nové smlouvy musí předcházet příprava a projednání dílčích smluvních podoblastí jako jsou trasy linek a další dopravně provozní standardy, standardy kvality poskytovaných služeb a mechanismus výpočtu kompenzace. Dle platné legislativy má také město Brno povinnost nejpozději jeden rok před uzavřením smlouvy přímým zadáním zveřejnit

v Úředním věstníku Evropské unie stanovené informace o svém záměru uzavřít smlouvu o veřejných službách včetně předpokládaného rozsahu kompenzace.

Dalším legislativním požadavkem je projednání tohoto Plánu dopravní obsluhy s Jihomoravským krajem. Cílem tohoto projednání je zabezpečit plynulou, pro cestující pohodlnou a ekonomicky efektivní dopravní obsluhu jak na území města Brna, tak Brněnské metropolitní oblasti a území celého Jihomoravského kraje. Projednání Plánu s Jihomoravským krajem je třeba učinit co nejdříve po jeho schválení orgány města Brna a současně před tím, než bude uzavřena nová patnáctiletá smlouva s dopravcem.

Statutární město Brno a Jihomoravský kraj mají s platností do 31.12.2024 uzavřenou Smlouvu o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících. Tato smlouva definuje vzájemné vztahy obou subjektů při organizování IDS JMK. Před uzavřením nové smlouvy s DPMB, je nutné, aby nejpozději v průběhu roku 2024 došlo k novelizaci Smlouvy o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby. Zahájení přípravy nové smlouvy lze spojit s projednáním tohoto Plánu dopravní obsluhy.

V období 2025–2039 lze očekávat realizaci řady dopravních staveb, které zásadním způsobem ovlivní dopravu ve městě Brně. Pro účely Plánu dopravní obsluhy jsou stavby rozděleny do pětiletých období a je navrhováno, aby tyto pětileté přehledy staveb byly také obsaženy formou příloh v nové smlouvě s dopravcem, přičemž zde již budou uvedeny aktualizované informace o jejich realizaci.

Největší změny v dopravě lze očekávat v souvislosti s vybudováním Železničního uzlu Brno (ŽUB), očekávají se rozsáhlé úpravy vedení linek VHD. Kromě toho je plánována výstavba nových tramvajových tratí, zejména bude docházet k prodlužování stávajících tramvajových tratí, budování spojek či přeložek.

V první pětiletce do roku 2029 je očekáváno dokončení stavby VMO Tomkovo náměstí, prodloužení tramvajové trati na sídliště Kamechy, výstavba Lanové dráhy Pisárky – Kampus, modernizace královopolského nádraží, výstavba přestupního terminálu ve Starém Lískovci, příprava nové linky nekolejové dopravy k nemocnici v Bohunicích přes Červený kopec., prodloužení tramvajové trati v technologickém parku dále směrem k Medlánkám.

S realizací v období 2030–2034 je v současné době počítáno u dvou akcí – přeložky tramvaje nová Hybešova a Křížová – Pekařská.

V pětiletce 2035–2039 se očekává kromě dokončení výstavby Nového nádraží prodloužení tramvaje do Bosonoh, na Haškovu, k řečkovickým kasárnám, z Juliánova do Líšně nebo k poliklinice na Viniční. Dále je uvažována spojka tramvajových tratí Křenová – Cejl, Brněnská třída a obnovení tramvajové trati Stránská skála – Líšeň, Holzova.

V současné době je v legislativním procesu zákon, který zavádí pravidla podpory nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících. Prozatímne byla tato pravidla zavedena vládním usnesením č. 685 ze dne 26. 7. 2021 a zadavatelé se jimi tak musí již dnes řídit při zadávání zakázek na zajištění veřejné dopravy. Opatření má zvýšit počet ekologických vozidel používaných státem, kraji nebo obcemi. Při pořizování služeb v přepravě cestujících je nutné zajistit, aby byl dodržen minimální podíl nízkoemisních vozidel a vozidel s nulovými emisemi, kterými budou veřejné služby zajišťovány. Minimální podíl ekologických vozidel do konce roku 2025 je stanoven pro autobusy na 41 % V dalším období do konce roku 2030 se limity mají dále zvyšovat. Z tohoto důvodu je nutné věnovat pozornost skladbě vozidlového parku dopravce a zajišťovat jeho obnovu, aby bylo dosaženo požadovaných limitů.

Součástí objednávky veřejných služeb v přepravě cestujících budou také požadavky objednatele na kvalitu poskytovaných služeb dopravcem. V rámci právních jistot a dodržení závazků řádného hospodáře je třeba zajistit kontrolu dodržování požadovaných standardů kvality.

Kvalitu veřejné dopravy mohou výrazně ovlivnit také přímé investice města Brna do dopravní infrastruktury. Při prioritizaci jednotlivých staveb ve fázi plánování i při samotné technické realizaci staveb je potřeba zajistit zvyšování oběžné rychlosti vozidel. Zvláště na kolejových radiálách je třeba usilovat o segregace tratí v uličním profilu a preferenci VHD na světelně řízených křižovatkách. Zachování rychlé dopravy na tramvajových radiálách znamená také neznehodnocovat tyto tratě budováním zastávek (mimo centrum) v menších vzdálenostech než 800 až 1000 m.

V příštích patnácti letech lze očekávat nárůst cyklistiky a nových způsobů mobility. Tyto skutečnosti mohou ovlivnit poptávku po VHD. I když lze předpokládat, že se nebude jednat o

revoluční změnu, ale pouze mírný pokles cestujících, bude na tyto nové fenomény vhodné reagovat. Jako osvědčené řešení se dle současného stavu poznání jeví koncept Mobility-As-a-Service, tj. integrace jednotlivých (i soukromých) poskytovatelů sdílené dopravy, propojení jejich služeb po stránce odbavení a rozúčtování tržeb tak, aby bylo využívání udržitelných forem mobility ve městě Brně pro uživatele co nejjednodušší a zároveň propojené s VHD.

Pro koordinaci veřejné a sdílené dopravy na území města Brna i mimo něj bude možné využít existujících koordinačních mechanismů, které jsou Statutárním městem Brnem a Jihomoravským krajem společně uplatňovány prostřednictvím Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Obdobně jako u organizace součinnosti mezi železniční, regionální autobusovou a městskou dopravou bude možné využít KORDIS JMK pro koordinaci nabídky přepravních služeb veřejné a sdílené dopravy.



## **13 PROJEDNÁNÍ PLÁNU DOPRAVY S JIHMORAVSKÝM KRAJEM – VYPOŘÁDÁNÍ PŘÍPOMÍNEK**

Jihomoravskému kraji byl předložen návrh Plánu dopravní obslužnosti území města Brna. Jihomoravský kraj k němu deklaroval následující připomínky:

- 1) V předloženém dopravním plánu je uvedeno: „Kraj zajišťuje podle § 3 zákona o veřejných službách dopravní obslužnost „ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu“. Tato formulace odkazuje na základní územní princip, podle kterého každý objednatel (stejně jako stát) objednává dopravní služby na svém území v zájmu mobility všech občanů, kteří těchto služeb využívají. Na hranicích kraje či státu mají být dopravní služby po dohodě předány dalšímu objednateli...“ K části „Na hranicích kraje či státu mají být dopravní služby po dohodě předány dalšímu objednateli...“ jsme nuceni konstatovat, že aplikace této věty by znamenala že např. mezikrajská linka má být po území každého kraje objednávána jiným objednavatelem. Toto ale není s ohledem na dnes platné právní předpisy dost dobře možné. V dopravním plánu by mělo být uvedeno následující: „Kraj zajišťuje podle § 3 zákona o veřejných službách dopravní obslužnost „ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu“. Tato formulace odkazuje na základní územní princip, podle kterého každý objednatel (stejně jako stát) objednává dopravní služby na svém území v zájmu mobility všech občanů, kteří těchto služeb využívají, s přesahem do územních obvodů sousedních objednavatelů dopravy.“**

Dopravní plán byl upraven dle návrhu JMK v kapitole 2.1.

- 2) Dle ust. § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o veřejných službách“), dopravní plán obsahuje „předpokládaný rozsah poskytované kompenzace“. Předložený dopravní plán ale tuto skutečnost pro období jeho platnosti (pro období od roku 2025 do roku 2039) neobsahuje. Toto je třeba do dopravního plánu doplnit.**

Požadavky zákona č. 194/2010 Sb naplňuje v současně době platný Plán dopravní obslužnosti města Brna platný pro období 2021–2025. Vzhledem k tomu, že bude uzavírána nová smlouva s dopravcem, není v současné době výše kompenzace pro období 2025–2039

známý. V rámci vypořádání připomínek byl Plán dopravní obslužnosti města Brna doplněn o samostatnou přílohu zpracovanou Dopravním podnikem města Brna, a.s. – stávajícím vnitřním provozovatelem městské dopravy v Brně.

- 3) **Dle ust. § 5 odst. 2 písm. e) zákona o veřejných službách dopravní plán obsahuje „maximální tarify pro cestující, mají-li být stanoveny objednatelům“. Je ovšem otázkou, zda toto lze nahradit uvedením v dopravním plánu ceníku jízdného IDS JMK platným v době zpracování dopravního plánu? Dle našeho názoru je toto uvedení nedostatečné, v dopravním plánu by měl být popsán mechanismus schvalování maximálních tarifů pro cestující, jak jeho schválení vyžadují platné právní předpisy.**

Uvedení tarifu je dostatečné, města pro své městské dopravy neschvalují maximální ceny, ale stanovují tarif, k jehož dodržování jsou dopravci smluvně vázáni. Připomínka projednána, ponechán původní stav.

- 4) **V kap. 1.7 „Linky veřejné dopravy obsluhující území města Brna ke dni 1. 1. 2022“ je pod tabulkou linek uvedeno následující vysvětlení „4 Součet délky linky po území města Brna a délky linky mimo území Brna nemusí korespondovat s celkovou délkou linky, ta je stanovena odlišnou metodikou.“, což také u některých linek v tabulce nastává. Jak je ale matematicky možné, že celková délka linky vedené i mimo území města Brna je jiná, než součet délky linky po území města Brna a délky linky mimo území města Brna ? Další věcí pak je, že je zde uvedeno, že se jedná o seznam linek k 1.1. 2022 bez zahrnutí krátkodobých výluk a dlouhodobých výluk zahájených po 1. 1. 2022, ale u několika linek je zde pak uvedeno, že vedení linky se od nějakého uvedeného data po 1.1. 2022 změnilo, u dalších linek ale zde toto uvedeno není, když se vedení příslušné linky IDS JMK po 1.1. 2022 změnilo. K tomuto sdělujeme, že seznam linek by měl být uveden bez výhrady k jednomu datu, aby toto bylo zcela zřejmé a srozumitelné. V tabulce chybí uvedení regionální autobusové linky IDS JMK č. 505, která v pracovní dny zajíždí jedním spojem na území města Brna. Linky C, D, 400 GP a H jsou pak také vedeny mimo území města Brna, což není v tabulce uvedeno. Z vlakových linek zaintegrovaných do IDS JMK nejsou v tabulce uvedeny linky R11, R12, R13, R19, R50, R54 a R56 (z rychlíkových linek jsou uvedeny jen linky R8 a R9).**

Údaje byly vysvětleny případně doplněny, rychlíkové linky s jedinou zastávkou ve městě Brně nejsou do tabulky zahrnuty.

5) Dopravní podnik města Brna, a.s. (dále jen „DPMB“) je tzv. vnitřní provozovatel Statutárního města Brna ve smyslu Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. K této skutečnosti ale sdělujeme, že mimo smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících, kterou má DPMB uzavřenu se Statutním městem Brnem, má DPMB uzavřeny také trojstranné smlouvy o zajišťování přepravních služeb v osobní dopravě s dalšími subjekty – smluvními stranami těchto smluv jsou DPMB, některá obec ležící v okolí města Brna a společnost KORDIS JMK, a.s. V dopravním plánu města Brna by tedy bylo také vhodné uvést, v případě kterých linek IDS JMK, jejichž provoz DPMB zajišťuje, jsou tyto linky v určitém svém úseku mimo území statutárního města Brna plně nebo částečně provozovány na základě trojstranné smlouvy uzavřené mezi DPMB, obcemi a společností KORDIS JMK, a.s. Toto je zde třeba uvést z důvodu, že tyto dopravní výkony realizované DPMB mimo území statutárního města Brna nemohou být předmětem „záměny výkonů“ mezi Jihomoravským krajem a statutárním městem Brnem.

Dopravní plán byl upraven dle návrhu JMK v kapitole 1.2.

6) Jihomoravský kraj s vedením linek IDS JMK objednávaných městem Brnem za hranice města Brna, které jsou uvedeny v předloženém dopravním plánu, souhlasí za podmínky, že pro období od roku 2025 budou nastaveny stejné principy a koeficienty záměny výkonů jako jsou ve stávající smlouvě uzavřené mezi Jihomoravským krajem a statutárním městem Brnem jejíž platnost končí dnem 31.12. 2024.

Komentář bere město Brno na vědomí.

7) Na budoucí vedení linek IDS JMK na území města Brna budou mít vliv také dopravní stavby realizované mimo jeho území (např. elektrizace železniční tratě Brno – Veselí nad Moravou, výstavby železniční tratě Brno – Znojmo apod.). Tyto stavby by bylo vhodné do plánu doplnit.

Připomínka zapracována odpovídajícím způsobem do textu v kapitole 3.1.14.

8) K obr. 16 sdělujeme, že na ukončení autobusových linek u železničního mostu přes ulici Bubeníčková zde nebude dostatečný prostor. Stávající autobusový terminál u železniční

stanice Brno – Židenice by měl být zachován. Tramvajové zastávky s dnešním názvem Kuldova by se pro lepší orientaci cestujících měly přejmenovat na Židenice, nádraží a zastávky v autobusovém terminálu na Židenice, nádraží terminál. Dále upozorňujeme, že do schématu nepatří v něm uvedená linka IDS JMK č. 210.

K obr. 17 sdělujeme, že obsahuje autobusovou linku IDS JMK č. 82, která ale od 11.12. 2022 již neexistuje. Naopak v něm není uvedena existující linka IDS JMK č. 51, jejíž vedení zde i v budoucnu má zůstat.

K obr. 23 sdělujeme, že v něm chybí uvedení linky IDS JMK č. 106 (v dopravních špičkách má být její vedení až do města Brna i nadále zachováno).

Připomínky JMK bereme na vědomí, požadované modifikace částečně provedeny v kapitole 3.1. Ve schématech je znázorněn aktuálně dohodnutý stav, nejsou vyloučeny úpravy v budoucnu podle aktuální situace.

- 9) K žádosti o zahájení společných jednání ve věci nové smlouvy o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících na období let 2025 až 2039 mezi Jihomoravským krajem a Statutárním městem Brno sdělujeme, že Jihomoravský kraj je připraven o této smlouvě začít s městem Brnem jednat.

Statutární město Brno bere toto sdělení na vědomí.

- 10) V průběhu procesu připomínkování Plánu dopravní obsluhy obdrželo město Brno připomínku k zahrnutí staveb „Tramvajová trať Halasovo náměstí-Štefánikova čtvrť“ a „Prodloužení tramvaje na Lesnou“, v níž předkladatel upozornil na možnost alternativního zajištění obsluhy sídliště Lesná místo tramvajovou dopravou trolejbusy.

Tato připomínka byla zapracována v odpovídajících částech plánu do textu.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

BMO	Brněnská metropolitní oblast
CIS JŘ	Celostátní systém jízdních řádů
CNG	Compressed Natural Gas
DD	Dopravní dispečink
DPMB	Dopravní podnik města Brna, a.s.
ELP	Elektronický informační panel
EOC	Elektronické odbavování cestujících
IDOS	Informační dopravní systém
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
ITI	Integrated Territorial Investments
KAM	Kancelář architekta města Brna
KORDIS JMK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje
MAAS	Mobility As a Service
MHD	městská hromadná doprava
mkm, (místokilometr)	výkonový ukazatel přepravního výkonu (počet míst v dopravním prostředku násobený počtem kilometrů, který dopravní prostředek ujede za dané časové období)
OD MMB	Odbor dopravy Magistrátu města Brna

P+R	Parkoviště Park and Ride
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
RIS	Řídicí informační systém
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SMB	Statutární město Brno
SPP	Smluvní přepravní podmínky
VHD	Veřejná hromadná doprava
VMO	Velký městský okruh
VRT	Vysokorychlostní trať
ŽUB	Železniční uzel Brno

**PŘÍLOHA: PŘEDPOKLÁDANÁ VÝŠE KOMPENZACE – FINANČNÍ  
MODEL**



# Finanční model

**zajištění závazku veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou hromadnou dopravou - dopravní obsluhy statutárního města Brna pro roky 2025 až 2039  
vnitřním provozovatelem – Dopravním podnikem města Brna, a.s.**

DPMB, a.s., 13. března 2023

Plán dopravní obsluhy statutárního města Brna pro roky 2025 až 2039 je výchozím materiálem pro vypracování a uzavření smlouvy na zajištění závazku veřejné služby v přepravě cestujících pro roky 2025 až 2039 vnitřním provozovatelem Dopravním podnikem města Brna, a. s.

Ve vazbě na Návrh plánu dopravní obsluhy statutárního města Brna pro roky 2025 až 2039, kterého část dopravně inženýrskou garantuje KORDIS JMK a.s., viz výše, a který byl projednán s Jihomoravským krajem a je aktualizován vypořádáním připomínek, vypracoval Dopravní podnik města Brna, a. s. „Finanční model“, tedy dopravně ekonomickou část Plánu dopravní obsluhy statutárního města Brna pro roky 2025 až 2039, vše v souladu s platnou legislativou EU a prováděcími předpisy České republiky.

Finanční model - plán předpokládaných výnosů a nákladů při plnění závazku veřejné služby v přepravě cestujících v období let 2025 až 2039 vnitřním provozovatelem – Dopravním podnikem města Brna, a.s., je strukturován v souladu s legislativou do dílčích pětiletých etap s následným shrnutím na celé období dle jednotlivých přepravních subsystémů.

## Období 2025–2029

Při sestavování plánu finančního plnění k zajištění dopravní obsluhy statutárního města Brna sestávajícího z nákladů a výnosů pro jednotlivá období bylo pro prvních pět let přihlédnuto k dosavadnímu stavu a poměrně dobře známým skutečnostem v horizontu let 2025 až 2029. Lze tedy konstatovat, že plán pro toto období poměrně exaktně vyjadřuje očekávané finanční plnění. V tomto období je poměrně přesně určeno i čerpání možných





dotací z programovacího období EU pro období let 2021 až 2027 pro pořízení hmotného majetku a dopravních prostředků. Do systému hromadné dopravy by měly být zařazeny nové prvky infrastruktury, zejména dopravní stavby rozšiřující síť pro vedení linek MHD, kterými zejména budou dokončené části městského okruhu, prodloužení tramvajové trati na Kamechy, tramvaj Štefánikova čtvrť – Halasovo náměstí, lanová dráha Lipová – Kampus, terminál u železniční zastávky Starý Lískovec pro trolejbus.

Nově v tomto období poprvé po roce 2026 v souladu s evropskou legislativou dojde k navýšení potřeb nákladů na zelená řešení dopravy z tzv. Green Deal, a to nejen při pořizování vozidel, ale také při krytí větších finančních nároků spojených s jejich výrazně většími provozními náklady.

Na konci tohoto prvního období lze předpokládat objem ročních přepravních výkonů v mkm/1000 pro jednotlivé trakce:

Tramvaje	2 512 746
Trolejbusy	625 678
Autobusy	1 346 470
Lodě	6 566
Celkem	4 491 460

Finanční model pro první pětileté období je přílohou č. 1 tohoto materiálu.

## Období 2030–2034

V tomto období budou do výkonu městské hromadné dopravy stále více zapojovány prvky bez uhlíkových řešení pohonů vozidel MHD, které však oproti předchozím obdobím budou vyžadovat větší náklady na jejich finanční zajištění, nicméně v souladu s celospolečenskou poptávkou a také v rozsahu rozšiřované sítě MHD zejména při prodloužení tramvajové trati do Líšně, zapojením nových trolejbusových tratí Zbrojovka, Červený kopec. Významným faktorem bude přivedení vysokorychlostních železničních tratí na území města, ke kterému bude nutné vytvořit dopravní infrastrukturu s následným zajištěním dopravních výkonů MHD.

Na konci tohoto druhého období lze předpokládat objem ročních přepravních výkonů v mkm/1000 pro jednotlivé trakce:

Tramvaje	2 699 325
Trolejbusy	632 286
Autobusy	1 378 882
Lodě	7 500
Celkem:	4 717 993

Modelování plánu nákladů a výnosů na období let 2030–2034 vychází z objektivních zjištění z minulých období a konzervativního přístupu k odhadu růstu všech zdrojů a výnosů zohledňující jednak nárůst dopravních výkonů, ale i nákladů s tím spojených.



Finanční model pro druhé pětileté období je přílohou č. 2 tohoto materiálu.

## Období 2035–2039

V tomto období se předpokládá již prostá obnova dopravních prostředků, jejich struktura je ve vztahu k nízkoemisním řešením již stabilizována, a naopak dochází k poměrně výraznému nárůstu dopravních výkonů, zejména s ohledem na další významné rozšíření linek MHD do lokalit kolem železničního uzlu Brno (související systém tratí v jižním centru), tramvaj do Bosonoh, Lesné, ke kasárnám Řečkovice atd.

Na konci tohoto třetího období lze předpokládat objem ročních přepravních výkonů v mkm/1000 pro jednotlivé trakce:

Tramvaje	3 652 530
Trolejbusy	787 679
Autobusy	1 305 945
Lodě	7 500
Celkem:	5 753 654

Modelování plánu nákladů a výnosů na období let 2035–2039 je již aproximací známých a odhadovaných dat, je opět uplatněn konzervativního přístupu k odhadu růstu všech zdrojů a výnosů zohledňující jednak nárůst dopravních výkonů, ale i nákladů s tím spojených.

Finanční model pro třetí pětileté období je přílohou č. 3 tohoto materiálu.

## Celé období let 2025 – 2039

Celkové shrnutí plánovaných finančních potřeb pro zajištění dopravní obsluhy statutárního města Brna pro roky 2025-2039, pro jednotlivé trakce, je přílohou č. 4 tohoto materiálu.

## Finanční model nákladů a výnosů pro rok 2025 - 2029

Typ	Položka	číslo řádku	ED		TD		AD		Lodě		
			v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	v Kč/100 místkm	
variabilní	Výkonová spotřeba	Trakční energie a palivo	1	1 037 773	8,50	237 063	8,50	1 338 279	18,54	6 840	20,83
variabilní		Kola, pneu	2	15	0,00	18 896	0,68	83 211	1,15	0	0,00
fixní		Materiál	3	490 862	4,02	85 306	3,06	301 778	4,18	4 679	14,25
		Netrakční energie a palivo	4	52 310	0,43	22 301	0,80	28 687	0,40	2 027	6,17
		Externí opravy	5	60 868	0,50	6 497	0,23	22 118	0,31	4 254	12,96
		Externí služby	6	94 808	0,78	28 051	1,01	67 060	0,93	5 251	15,99
x	<b>Celkem (ř.1+ř.2+ř.3+ř.4+ř.5+ř.6)</b>	<b>7</b>	<b>1 736 636</b>	<b>14,22</b>	<b>398 114</b>	<b>14,27</b>	<b>1 841 133</b>	<b>25,50</b>	<b>23 051</b>	<b>70,21</b>	
fixní	Osobní náklady	Mzdové náklady	8	2 260 977	18,52	1 015 277	36,40	2 507 325	34,73	59 025	179,79
		Sociální,zdravotní,úrazové pojištění	9	773 480	6,34	347 326	12,45	857 756	11,88	20 193	61,51
		<b>Celkem (ř.8+ř.9)</b>	<b>10</b>	<b>3 034 457</b>	<b>24,85</b>	<b>1 362 603</b>	<b>48,86</b>	<b>3 365 081</b>	<b>46,61</b>	<b>79 218</b>	<b>241,30</b>
fixní	Cestovné	11	50	0,00	45	0,00	55	0,00	5	0,02	
	Odpisy dlouhod.majetku	12	1 654 319	13,55	431 126	15,46	810 707	11,23	29 398	89,55	
	Silniční daň	13	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
	Elektronické mýto a ceny	14	0	0,00	15	0,00	90	0,00	10	0,03	
	Pojištění	15	55 215	0,45	19 857	0,71	70 363	0,97	1 366	4,16	
	Ostatní přímé náklady	16	133 056	1,09	48 623	1,74	112 371	1,56	2 524	7,69	
	Vnitropodnikové náklady	17	2 482 498	20,33	398 068	14,27	128 259	1,78	-11 100	-33,81	
	Provozní režie	18	577 345	4,73	195 950	7,03	397 971	5,51	21 978	66,95	
	Správní režie	19	755 761	6,19	164 602	5,90	472 718	6,55	2 321	7,07	
		<b>Náklady celkem (ř.7+ř.10+ř.11+ř.12+ř.13+ř.14+ř.15+ř.16+ř.17+ř.18+ř.19)</b>	<b>20</b>	<b>10 429 337</b>	<b>85,42</b>	<b>3 019 003</b>	<b>108,25</b>	<b>7 198 748</b>	<b>99,71</b>	<b>148 771</b>	<b>453,16</b>
Výnosy	Tržby z jízdného	21	2 871 220	23,52	656 411	23,54	1 696 369	23,50	67 012	204,12	
	Ostatní tržby z přepravy	22	136 081	1,11	31 024	1,11	80 633	1,12	0	0,00	
	Ostatní výnosy vč.dotací jiných zdrojů	23	383 515	3,14	78 510	2,82	144 480	2,00	6 403	19,51	
	<b>Výnosy celkem (ř.21+ř.22+ř.23)</b>	<b>24</b>	<b>3 390 816</b>	<b>27,77</b>	<b>765 945</b>	<b>27,46</b>	<b>1 921 482</b>	<b>26,62</b>	<b>73 416</b>	<b>223,62</b>	
	Kompensace	25	7 100 898	58,16	2 271 102	81,43	5 320 112	73,69	76 252	232,26	
	Hodnota provozních aktiv	26	x	x	x	x	x	x	x	x	
	<b>Cistý příjem (ř.25+ř.24-ř.20)</b>	<b>27</b>	<b>62 377</b>	<b>0,51</b>	<b>18 044</b>	<b>0,65</b>	<b>42 846</b>	<b>0,59</b>	<b>897</b>	<b>2,73</b>	
	<b>Ztráta ze ZVS (ř.20-ř.24)</b>	<b>28</b>	<b>7 038 521</b>	<b>57,65</b>	<b>2 253 058</b>	<b>80,78</b>	<b>5 277 266</b>	<b>73,10</b>	<b>75 356</b>	<b>229,53</b>	
	<b>Přepravní výkony (v tis.míst.km)</b>	<b>29</b>	<b>12 209 089</b>		<b>2 788 971</b>		<b>7 219 386</b>		<b>32 830</b>		

\* Poznámka: Vyčíslení ztráty vychází z údajů sledovaných v Kč a náklady na jednotky výkonu jsou zobrazeny pro každou položku výkazu samostatně se zaokrouhlením na 2 desetinná místa, přičemž vlastní výpočty v IS SAP pracují s podstatně vyšším počtem míst.

Celkem ztráta	14 643 954
Celkem kompenzace	14 768 115
Čistý příjem	124 160
Místové km (v tis. km)	22 249 421

## Finanční model nákladů a výnosů pro rok 2030 - 2034

Typ	Položka	číslo řádku	ED		TD		AD		Lodě		
			v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	v Kč/100 místkm	
variabilní	Výkonová spotřeba	Trakční energie a palivo	1	1 625 513	12,50	399 774	12,50	1 631 340	23,64	6 840	18,24
variabilní		Kola, pneu	2	20	0,00	19 959	0,62	79 538	1,15	0	0,00
fixní		Materiál	3	629 443	4,84	110 261	3,45	390 057	5,65	6 061	16,16
		Netrakční energie a palivo	4	70 003	0,54	29 844	0,93	38 389	0,56	5 044	13,45
		Externí opravy	5	78 318	0,60	8 980	0,28	25 540	0,37	5 347	14,26
x		Externí služby	6	142 655	1,10	45 226	1,41	90 598	1,31	7 445	19,85
	<b>Celkem (ř.1+ř.2+ř.3+ř.4+ř.5+ř.6)</b>	<b>7</b>	<b>2 545 952</b>	<b>19,58</b>	<b>614 044</b>	<b>19,20</b>	<b>2 255 462</b>	<b>32,68</b>	<b>30 736</b>	<b>81,96</b>	
fixní	Osobní náklady	Mzdové náklady	8	2 979 658	22,91	1 337 997	41,84	3 304 312	47,88	76 822	204,86
		Sociální,zdravotní,úrazové pojištění	9	1 019 341	7,84	457 729	14,31	1 130 405	16,38	26 281	70,08
		<b>Celkem (ř.8+ř.9)</b>	<b>10</b>	<b>3 998 999</b>	<b>30,75</b>	<b>1 795 726</b>	<b>56,15</b>	<b>4 434 717</b>	<b>64,26</b>	<b>103 103</b>	<b>274,94</b>
fixní	Cestovné	11	55	0,00	50	0,00	60	0,00	10	0,03	
	Odpisy dlouhod.majetku	12	3 017 261	23,20	900 981	28,17	1 172 651	16,99	15 387	41,03	
	Silniční daň	13	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
	Elektronické mýto a ceny	14	0	0,00	20	0,00	95	0,00	15	0,04	
	Pojištění	15	70 470	0,54	25 343	0,79	89 803	1,30	1 744	4,65	
	Ostatní přímé náklady	16	146 904	1,13	53 684	1,68	124 066	1,80	2 787	7,43	
	Vnitropodnikové náklady	17	2 968 979	22,83	457 430	14,30	147 386	2,14	-12 769	-34,05	
	Provozní režie	18	736 855	5,67	250 088	7,82	507 923	7,36	28 050	74,80	
	Správní režie	19	1 520 106	11,69	331 074	10,35	950 804	13,78	4 669	12,45	
		<b>Náklady celkem (ř.7+ř.10+ř.11+ř.12+ř.13+ř.14+ř.15+ř.16+ř.17+ř.18+ř.19)</b>	<b>20</b>	<b>15 005 581</b>	<b>115,39</b>	<b>4 428 440</b>	<b>138,47</b>	<b>9 682 967</b>	<b>140,32</b>	<b>173 732</b>	<b>463,28</b>
Výnosy	Tržby z jízdného	21	3 279 101	25,22	806 215	25,21	1 739 684	25,21	85 526	228,07	
	Ostatní tržby z přepravy	22	132 642	1,02	32 622	1,02	70 388	1,02	0	0,00	
	Ostatní výnosy vč.dotací jiných zdrojů	23	489 473	3,76	100 200	3,13	184 397	2,67	8 173	21,79	
	<b>Výnosy celkem (ř.21+ř.22+ř.23)</b>	<b>24</b>	<b>3 901 216</b>	<b>30,00</b>	<b>939 037</b>	<b>29,36</b>	<b>1 994 469</b>	<b>28,90</b>	<b>93 699</b>	<b>249,86</b>	
	Kompensace	25	11 854 645	91,16	3 710 824	116,03	8 172 647	118,43	88 719	236,58	
	Hodnota provozních aktiv	26	x	x	x	x	x	x	x	x	
	<b>Čistý příjem (ř.25+ř.24-ř.20)</b>	<b>27</b>	<b>750 280</b>	<b>5,77</b>	<b>221 421</b>	<b>6,92</b>	<b>484 149</b>	<b>7,02</b>	<b>8 687</b>	<b>23,16</b>	
	<b>Ztráta ze ZVS (ř.20-ř.24)</b>	<b>28</b>	<b>11 104 365</b>	<b>85,39</b>	<b>3 489 403</b>	<b>109,11</b>	<b>7 688 498</b>	<b>111,42</b>	<b>80 033</b>	<b>213,42</b>	
	<b>Přepravní výkony (v tis.míst.km)</b>	<b>29</b>	<b>13 004 105</b>		<b>3 198 195</b>		<b>6 900 762</b>		<b>37 500</b>		

\* Poznámka: Vyčíslení ztráty vychází z údajů sledovaných v Kč a náklady na jednotky výkonu jsou zobrazeny pro každou položku výkazu samostatně se zaokrouhlením na 2 desetinná místa, přičemž vlastní výpočty v IS SAP pracují s podstatně vyšším počtem míst.

Celkem ztráta	22 362 299
Celkem kompenzace	23 826 835
Čistý příjem	1 464 537
Místové km (v tis. km)	23 140 562

## Finanční model nákladů a výnosů pro rok 2035 - 2039

Typ	Položka	číslo řádku	ED		TD		AD		Lodě		
			v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	v Kč/100 místkm	
variabilní	Výkonová spotřeba	Trakční energie a palivo	1	2 060 245	13,45	484 817	13,44	1 759 700	23,64	6 840	18,24
variabilní		Kola, pneu	2	25	0,00	21 081	0,58	85 797	1,15	0	0,00
fixní		Materiál	3	980 280	6,40	171 718	4,76	607 466	8,16	9 440	25,17
		Netrakční energie a palivo	4	93 680	0,61	39 938	1,11	51 373	0,69	12 551	33,47
		Externí opravy	5	137 862	0,90	15 087	0,42	40 592	0,55	7 899	21,06
x		Externí služby	6	317 611	2,07	95 988	2,66	180 930	2,43	13 300	35,47
	<b>Celkem (ř.1+ř.2+ř.3+ř.4+ř.5+ř.6)</b>	<b>7</b>	<b>3 589 703</b>	<b>23,44</b>	<b>828 629</b>	<b>22,97</b>	<b>2 725 858</b>	<b>36,62</b>	<b>50 029</b>	<b>133,41</b>	
fixní	Osobní náklady	Mzdové náklady	8	6 225 303	40,65	2 268 590	62,88	5 211 348	70,01	135 986	362,63
		Sociální,zdravotní,úrazové pojištění	9	2 129 676	13,91	776 085	21,51	1 782 802	23,95	46 521	124,06
		<b>Celkem (ř.8+ř.9)</b>	<b>10</b>	<b>8 354 979</b>	<b>66,27</b>	<b>3 044 675</b>	<b>106,71</b>	<b>6 994 150</b>	<b>120,67</b>	<b>182 506</b>	<b>486,68</b>
fixní	Cestovné	11	60	0,00	55	0,00	65	0,00	15	0,04	
	Odpisy dlouhod.majetku	12	3 902 439	25,48	786 386	21,80	1 514 035	20,34	10 616	28,31	
	Silniční daň	13	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
	Elektronické mýto a ceny	14	0	0,00	25	0,00	100	0,00	20	0,05	
	Pojištění	15	89 940	0,59	32 344	0,90	114 614	1,54	2 226	5,94	
	Ostatní přímé náklady	16	162 194	1,06	59 271	1,64	136 979	1,84	3 077	8,21	
	Vnitropodnikové náklady	17	5 875 913	38,37	590 357	16,36	190 216	2,56	-14 803	-39,47	
	Provozní režie	18	940 435	6,14	319 182	8,85	648 253	8,71	35 800	95,47	
	Správní režie	19	3 057 476	19,97	665 908	18,46	1 912 407	25,69	9 391	25,04	
		<b>Náklady celkem (ř.7+ř.10+ř.11+ř.12+ř.13+ ř.14+ř.15+ř.16+ř.17+ř.18+ř.19)</b>	<b>20</b>	<b>25 973 139</b>	<b>181,31</b>	<b>6 326 832</b>	<b>197,69</b>	<b>14 236 677</b>	<b>217,97</b>	<b>278 876</b>	<b>743,67</b>
Výnosy	Tržby z jízdného	21	3 767 784	24,60	888 551	24,63	1 837 666	24,69	109 156	291,08	
	Ostatní tržby z přepravy	22	156 201	1,02	36 797	1,02	75 926	1,02	0	0,00	
	Ostatní výnosy vč.dotací jiných zdrojů	23	544 865	3,56	111 540	3,09	205 265	2,76	9 936	26,50	
	<b>Výnosy celkem (ř.21+ř.22+ř.23)</b>	<b>24</b>	<b>4 468 850</b>	<b>29,18</b>	<b>1 036 888</b>	<b>28,74</b>	<b>2 118 857</b>	<b>28,46</b>	<b>119 091</b>	<b>317,58</b>	
	Kompensace	25	22 802 947	148,90	5 606 285	155,40	12 829 653	172,35	173 729	463,28	
	Hodnota provozních aktiv	26	x	x	x	x	x	x	x	x	
	<b>Čistý příjem (ř.25+ř.24-ř.20)</b>	<b>27</b>	<b>1 298 658</b>	<b>8,48</b>	<b>316 341</b>	<b>8,77</b>	<b>711 833</b>	<b>9,56</b>	<b>13 944</b>	<b>37,18</b>	
	Ztráta ze ZVS	(ř.20-ř.24)	28	21 504 289	140,42	5 289 944	146,64	12 117 820	162,79	159 785	426,09
	<b>Přepravní výkony (v tis.míst.km)</b>	29	15 313 865		3 607 542		7 443 739		37 500		

\* Poznámka: Vyčíslení ztráty vychází z údajů sledovaných v Kč a náklady na jednotky výkonu jsou zobrazeny pro každou položku výkazu samostatně se zaokrouhlením na 2 desetinná místa, přičemž vlastní výpočty v IS SAP pracují s podstatně vyšším počtem míst.

Celkem ztráta	39 071 838
Celkem kompenzace	41 412 614
Čistý příjem	2 340 776
Místové km (v tis. km)	26 402 646

## Finanční model nákladů a výnosů pro rok 2025 - 2039

Typ	Položka	číslo řádku	ED		TD		AD		Lodě		
			v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	Kč/100 místkm	v tis.Kč	v Kč/100 místkm	
variabilní	Výkonová spotřeba	Trakční energie a palivo	1	4 723 531	11,66	1 121 654	11,69	4 729 319	21,93	20 520	19,03
variabilní		Kola, pneu	2	60	0,00	59 936	0,62	248 546	1,15	0	0,00
fixní		Materiál	3	2 100 585	5,18	367 285	3,83	1 299 301	6,03	20 180	18,71
		Netrakční energie a palivo	4	215 993	0,53	92 083	0,96	118 449	0,55	19 622	18,20
		Externí opravy	5	277 048	0,68	30 564	0,32	88 250	0,41	17 500	16,23
		Externí služby	6	555 074	1,37	169 265	1,76	338 588	1,57	25 996	24,11
x	<b>Celkem (ř.1+ř.2+ř.3+ř.4+ř.5+ř.6)</b>	<b>7</b>	<b>7 872 291</b>	<b>19,42</b>	<b>1 840 787</b>	<b>19,19</b>	<b>6 822 453</b>	<b>31,64</b>	<b>103 816</b>	<b>96,28</b>	
fixní	Osobní náklady	Mzdové náklady	8	11 465 938	28,29	4 621 864	48,17	11 022 985	51,12	271 833	252,09
		Sociální,zdravotní,úrazové pojištění	9	3 922 497	9,68	1 581 140	16,48	3 770 963	17,49	92 995	86,24
		<b>Celkem (ř.8+ř.9)</b>	<b>10</b>	<b>15 388 435</b>	<b>37,97</b>	<b>6 203 004</b>	<b>64,65</b>	<b>14 793 948</b>	<b>68,61</b>	<b>364 827</b>	<b>338,34</b>
fixní	Cestovné	11	165	0,00	150	0,00	180	0,00	30	0,03	
	Odpisy dlouhod.majetku	12	8 574 019	21,16	2 118 493	22,08	3 497 393	16,22	55 401	51,38	
	Silniční daň	13	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
	Elektronické mýto a ceny	14	0	0,00	60	0,00	285	0,00	45	0,04	
	Pojištění	15	215 625	0,53	77 544	0,81	274 780	1,27	5 336	4,95	
	Ostatní přímé náklady	16	442 154	1,09	161 578	1,68	373 416	1,73	8 388	7,78	
	Vnitropodnikové náklady	17	11 327 390	27,95	1 445 855	15,07	465 861	2,16	-38 672	-35,86	
	Provozní režie	18	2 254 635	5,56	765 220	7,98	1 554 147	7,21	85 828	79,60	
	Správní režie	19	5 333 343	13,16	1 161 584	12,11	3 335 929	15,47	16 381	15,19	
		<b>Náklady celkem (ř.7+ř.10+ř.11+ř.12+ř.13+ ř.14+ř.15+ř.16+ř.17+ř.18+ř.19)</b>	<b>20</b>	<b>51 408 057</b>	<b>126,85</b>	<b>13 774 275</b>	<b>143,56</b>	<b>31 118 392</b>	<b>144,31</b>	<b>601 379</b>	<b>557,71</b>
Výnosy	Tržby z jízdného	21	9 918 105	24,47	2 351 177	24,50	5 273 719	24,46	261 694	242,69	
	Ostatní tržby z přepravy	22	424 924	1,05	100 443	1,05	226 947	1,05	0	0,00	
	Ostatní výnosy vč.dotací jiných zdrojů	23	1 417 853	3,50	290 250	3,03	534 142	2,48	24 512	22,73	
	<b>Výnosy celkem (ř.21+ř.22+ř.23)</b>	<b>24</b>	<b>11 760 882</b>	<b>29,02</b>	<b>2 741 870</b>	<b>28,58</b>	<b>6 034 808</b>	<b>27,99</b>	<b>286 206</b>	<b>265,42</b>	
	Kompensace	25	41 758 490	103,04	11 588 211	120,78	26 322 412	122,07	338 700	314,11	
	Hodnota provozních aktiv	26	x	x	x	x	x	x	x	x	
	<b>Cistý příjem (ř.25+ř.24-ř.20)</b>	<b>27</b>	<b>2 111 315</b>	<b>5,21</b>	<b>555 806</b>	<b>5,79</b>	<b>1 238 828</b>	<b>5,74</b>	<b>23 528</b>	<b>21,82</b>	
	<b>Ztráta ze ZVS (ř.20-ř.24)</b>	<b>28</b>	<b>39 647 175</b>	<b>97,83</b>	<b>11 032 405</b>	<b>114,98</b>	<b>25 083 584</b>	<b>116,32</b>	<b>315 174</b>	<b>292,29</b>	
	<b>Přepravní výkony (v tis.míst.km)</b>	<b>29</b>	<b>40 527 059</b>		<b>9 594 708</b>		<b>21 563 887</b>		<b>107 830</b>		

\* Poznámka: Vyčíslení ztráty vychází z údajů sledovaných v Kč a náklady na jednotky výkonu jsou zobrazeny pro každou položku výkazu samostatně se zaokrouhlením na 2 desetinná místa, přičemž vlastní výpočty v IS SAP pracují s podstatně vyšším počtem míst.

Celkem ztráta	76 078 338
<b>Celkem kompenzace</b>	<b>80 007 813</b>
Čistý příjem	3 929 477
Místové km (v tis. km)	71 793 484