

## 4.2 Vývoj přepravní poptávky v minulých letech

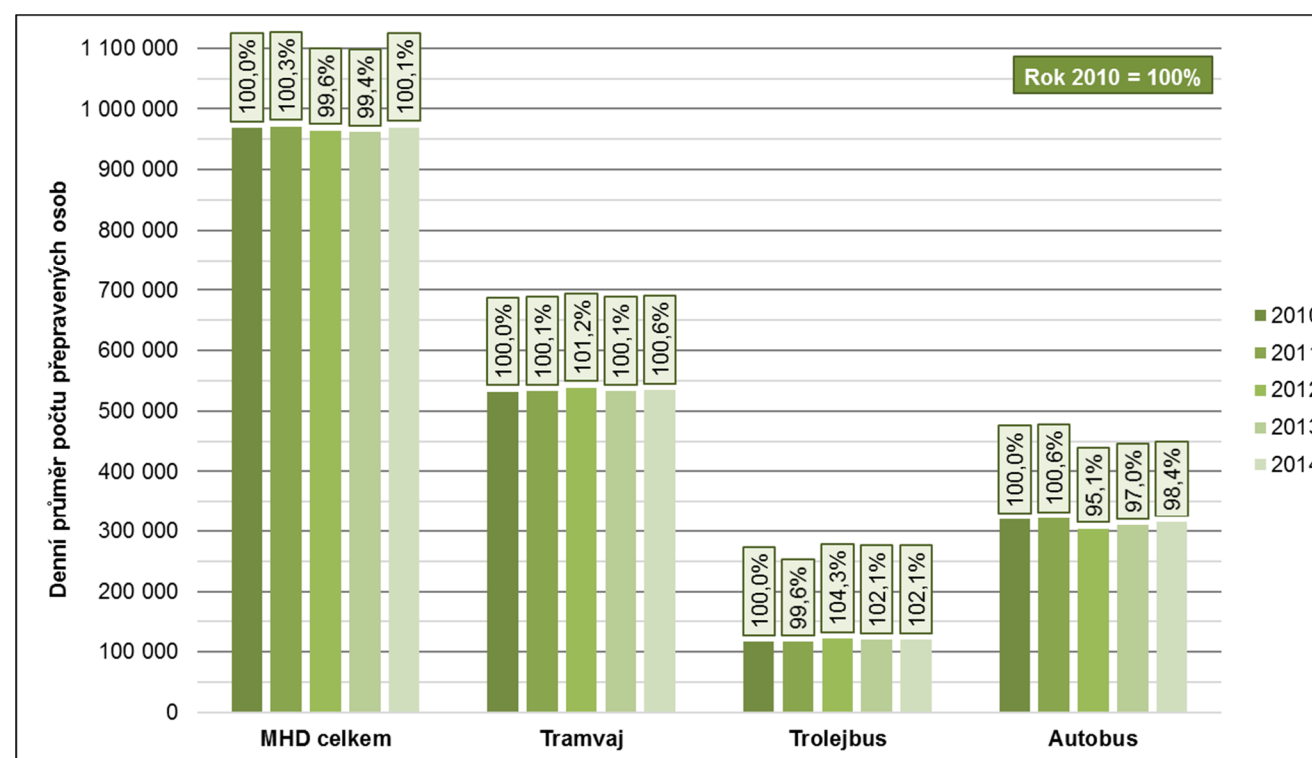
Popis dosavadního vývoje vybraných základních charakteristik přepravní poptávky v uplynulých letech je zpracován na základě dostupných historických dat, a to samostatně pro železniční osobní dopravu, MHD, IAD a železniční nákladní dopravu.

### Železniční osobní doprava

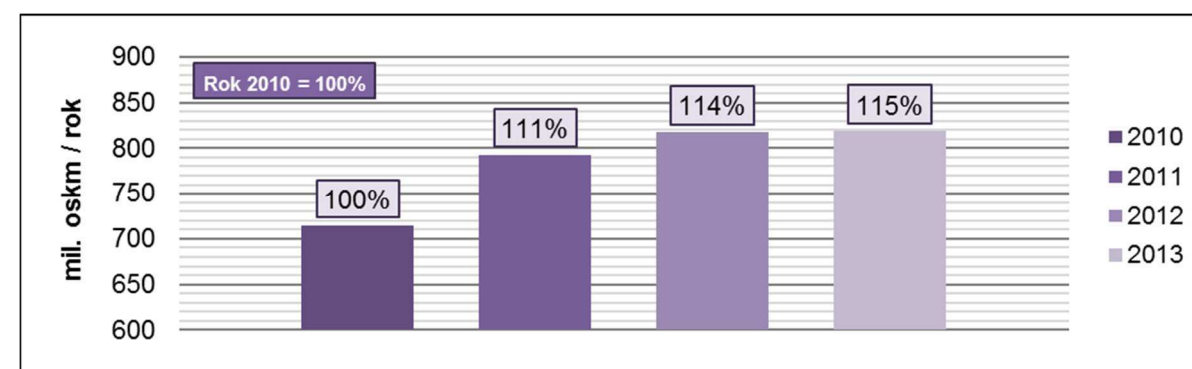
Z hlediska celkového objemu přepravených cestujících je v železniční dopravě v posledních letech patrný mírně rostoucí trend, což se částečně projevuje i v řešené oblasti železničního uzlu Brno. Celkový počet cestujících ve vlacích na hranicích Brna mezi roky 2010 a 2015 vzrostl konkrétně o cca 2500 cestujících za průměrný den a dosáhl tedy úrovně necelých 63 tisíc. K tomuto nárůstu nicméně přispěla pouze menší část železničních tratí vstupujících do ŽUB (tratě 260, 250 jih a 340), zatímco u zbývajících tratí došlo naopak k poklesu či stagnaci počtu cestujících. V případě nejvýznamnějších směrů z Brna směrem na sever (trať 260) a na jih (trať 250 jih) vzrostlo zatížení na hranicích Brna za posledních pět let o stovky až tisíce cestujících (na trati 260 nárůst cca 1500 cestujících za průměrný den, trať 250 jih cca 2500 cestujících za průměrný den). V případě trati 340 počty cestujících v uplynulých letech spíše kolísají, nicméně z porovnání let 2010 a 2015 vyplývá mírný růst v řádu několika stovek cestujících za průměrný den. V případě tratě 250 sever je úroveň zatížení na hranicích Brna přibližně na shodné úrovni jako před pěti lety, u zbývajících tratí (240, 244 a 300) naopak došlo k poklesu v řádu několika stovek cestujících za průměrný den.

### Městská hromadná doprava a IDS

Z hlediska vývoje přepravního objemu MHD Brno od roku 2010 nedochází k zásadnímu nárůstu jako v případě železniční a obecně regionální a dálkové dopravy. Celkový počet přepravených osob v MHD stagnuje na úrovni cca 970 tis. cestujících za průměrný den, k mírným změnám dochází pouze z hlediska přepravních objemů jednotlivých subsystemů (v důsledku přelévání cestujících vlivem postupných úprav a rozvoje systému MHD a IDS). V případě tramvajové a trolejbusové dopravy je trend v posledních letech spíše mírně rostoucí, přičemž nárůst mezi roky 2010 a 2014 se pohybuje na úrovni cca 3 tis. cestujících za průměrný den u tramvají, resp. 2,5 tis. cestujících za průměrný den u trolejbusů. V případě autobusové dopravy došlo při porovnání let 2010 a 2014 naopak k poklesu o cca 5 tis. cestujících za průměrný den. Z pohledu přepravního výkonu v rámci regionální dopravy na území celého Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje je patrný celkově rostoucí trend, tempo růstu se však v posledních letech postupně spíše zpomaluje. Znázornění výše popsaných vývojových trendů přepravního objemu MHD a výkonů v regionální dopravě IDS je předmětem následujících dvou grafů.



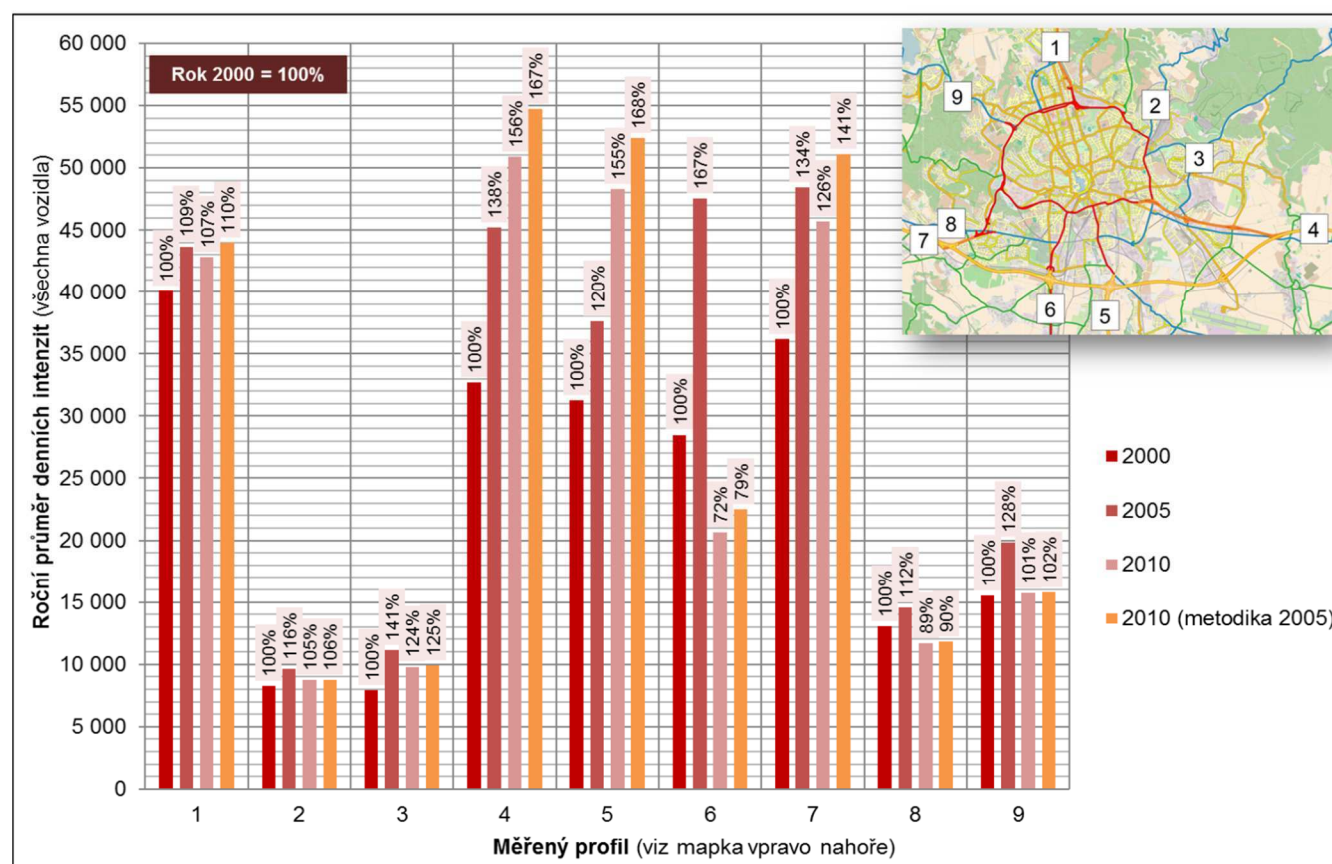
Graf 11 - Vývoj průměrného denního počtu přepravených osob v MHD v Brně v letech 2010 - 2014



Graf 12 - Vývoj ročního přepravního výkonu v regionální dopravě IDS JMK v letech 2010 - 2013

### Individuální automobilová doprava

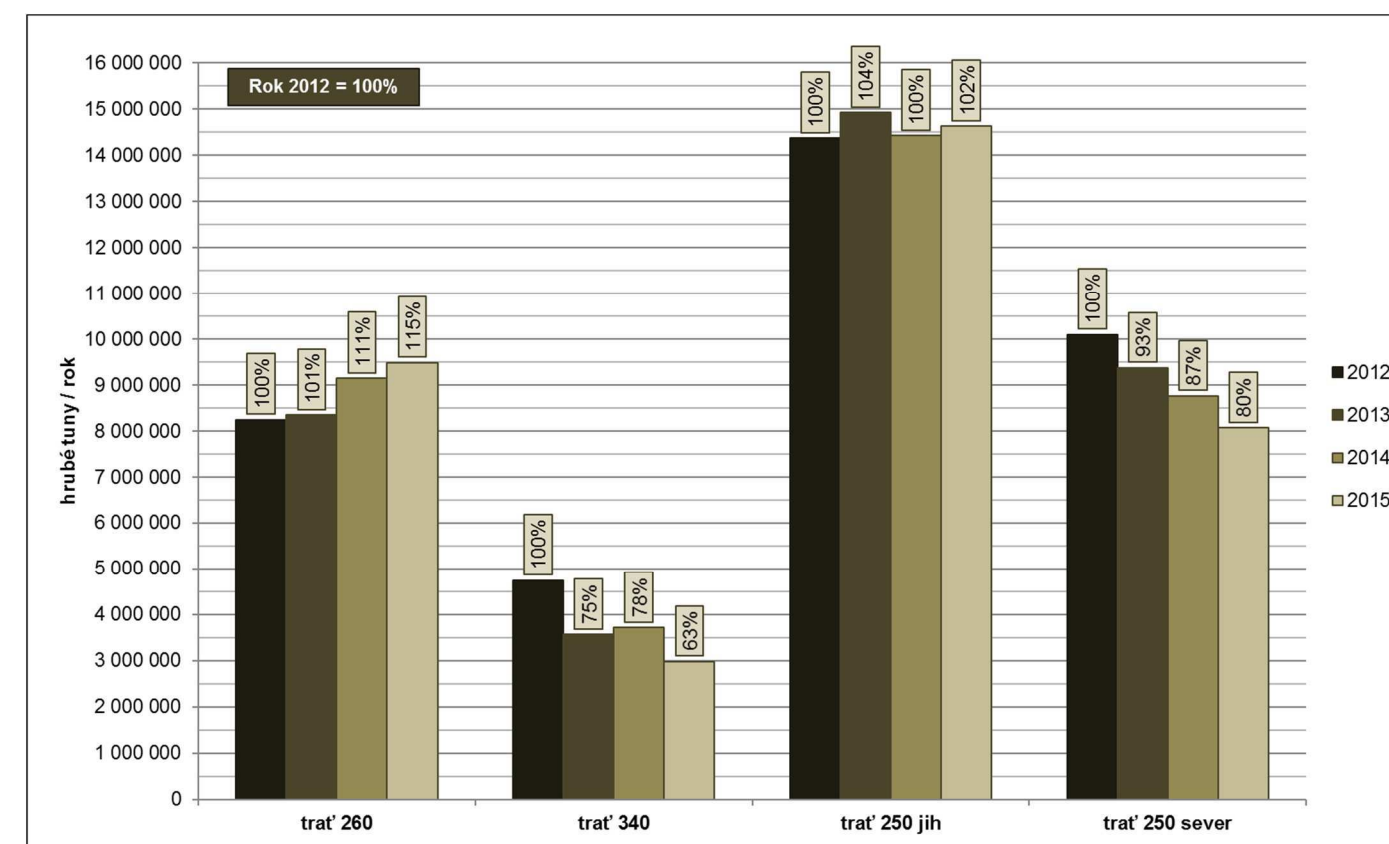
Z hlediska vývoje intenzit automobilové dopavy v řešeném území za posledních 15 let lze na základě dostupných dat Celostátního sčítání dopavy ŘSD 2000, 2005 a 2010 identifikovat obecně rostoucí trend související jak s rozvojem území a infrastruktury, tak se zvyšujícím se stupněm automobilizace. Z vyhodnocení vývoje celkového počtu vozidel na vybraných profilech na vstupech do města Brna je patrný výrazný nárůst intenzit dopavy zejména na nejvýznamnějších komunikacích ve čtyřech hlavních směrech (sever, západ, jih, východ). V severním směru jde konkrétně o silnici I/43, kde mezi roky 2000 a 2010 došlo k navýšení intenzit o cca 3 – 4 tis. (v závislosti na použité metodice výpočtu). V západním i východním směru narostl průměrný denní počet vozidel nejvýrazněji na dálnici D1, a to z úrovně cca 30 - 35 tis. v roce 2000 na cca 50 – 55 tis. v roce 2010. V jižním směru došlo k významnému nárůstu intenzit dopavy na dálnici D2, a to zhruba ve shodné míře jako u dálnice D1. Na ostatních radiálních komunikacích (převážně silnice I. a II. třídy), propojujících město Brno s okolním regionem, není trend růstu počtu vozidel mezi roky 2000 a 2010 tak výrazný, v některých případech intenzita dopavy v posledních letech naopak spíše stagnuje či klesá. Konkrétně u komunikací II/373 a II/374 v oblasti severovýchodní hranice města Brna se intenzita dopavy v roce 2010 pohybuje zhruba na úrovni 9 - 10 tisíc vozidel za den (cca o 1 - 2 tis. vyšší hodnota než v roce 2000). V případě silnice II/384 v oblasti Bystrce se počet vozidel v roce 2010 po výraznějším nárůstu v roce 2005 vrací na úroveň roku 2000 (cca 15 tis. vozidel za průměrný den). Naopak v případě profilu na silnici I/52 byla úroveň zatížení v roce 2010 zhruba o 5 – 6 tis. vozidel za průměrný den nižší než v roce 2000, v případě profilu II/602 činí pokles mezi roky 2000 a 2010 několik stovek vozidel za průměrný den. Vývoj průměrných denních intenzit dopavy (RPDI) pro všechna vozidla na vybraných profilech komunikací na vstupu do Brna v letech 2000, 2005 a 2010 je znázorněn na následujícím grafu.



Graf 13 - Vývoj intenzit IAD na vybraných profilech na vstupu do Brna v letech 2000 – 2010

### Železniční nákladní doprava

Z hlediska přepravního objemu v nákladní dopravě na železničních tratích v řešené oblasti není trend vývoje v posledních letech jednotný pro všechny směry a relace. V případě trati 260 směřující na sever od Brna lze na základě dostupných dat o přepravených hrubých tunách identifikovat rostoucí trend, přičemž nárůst objemu nákladní dopavy mezi roky 2012 a 2015 činí cca 1 mil. hrubých tun ročně. V jižním směru (trať 250 jih), který je z hlediska absolutní úrovně zatížení nákladní dopravou nejvýznamnější, nejsou meziroční změny tak výrazné a přepravní objem v posledních letech kolísá v rozmezí cca 14 - 15 mil. hrubých tun ročně. U tratí 250 sever a 340 je trend nedávného vývoje objemu nákladní železniční dopavy naopak jednoznačně klesající, pokles počtu přepravených hrubých tun mezi roky 2012 a 2015 se přitom pohybuje na úrovni cca 1,5 – 2 mil. ročně. U zbývajících tratí vstupujících do oblasti ŽUB (trať 240, 244 a 300) má nákladní železniční doprava zanedbatelný význam a rovněž přepravní objemy jsou zde v období posledních let minimální. Přehled vývoje konkrétního počtu přepravených hrubých tun v letech 2012 a 2015 pro železniční tratě 250, 260 a 340 na hranicích Brna je uveden formou následujícího grafu.



Graf 14 - Vývoj objemu nákladní železniční dopavy na hranicích Brna v letech 2012 – 2014