

B | R | N | O |



ROČENKA DOPRAVY BRNO 2024



Vážené čtenářky, vážení čtenáři,
rok 2024 přinesl řadu důležitých změn v brněnské dopravě, zejména významný pokrok na stavbách Velkého městského okruhu. V uplynulém roce bylo dokončeno několik klíčových staveb na silnicích I. třídy, konkrétně na zmíněném Velkém městském okruhu byly zprovozněny stavby na Žabovřeské, Tomkově náměstí, Rokytově a Bauerově. Ve skutečnosti se jedná jen o několik kilometrů, ale přínos pro řešení dopravy v Brně je nevyčísitelný především s ohledem na mimoúrovňové křižovatky, které oddělují tranzitní a místní dopravu včetně MHD. Podstatně se zlepšila plynulost a bezpečnost dopravy. Velké poděkování patří všem, kteří se na těchto projektech podíleli, především Ředitelství silnic a dálnic jako spoluinvestorovi, ale také městským a krajským úředníkům, zhotovitelům, městským částem a v neposlední řadě městským společenstvem. Kromě těchto nejvýznamnějších dopravních staveb proběhla i řada menších, s nimiž se můžete seznámit na následujících stránkách této ročenky.

Na úrovni projekčních prací bylo v uplynulém období řešeno prodloužení tramvajové tratě do Bosonoh, bezbariérové úpravy uzlu MHD Stará osada, návrh zlepšení bezpečnosti a plynulosti dopravy na ulicích Jemelkova a Obřanská a ve spolupráci s DPMB byl řešen návrh koncepce čistých pohonů MHD.

Také došlo k významnému prodloužení celkové délky opatření pro cyklisty. V ulicích Libušina třída a Libušino údolí vzniklo 3,4 km ochranných jízdních pruhů pro cyklisty. Podél ulice Jedovnická byl umožněn vjezd cyklistů na přilehlý chodník v délce 1,4 km. Obdobně byla vyznačena stezka podél ulice Bubeníčкова a ulice Kníničská, kde došlo i k opravě povrchu stezky v délce 1 km. Nové stoupací pruhy byly vybudovány v ulici Jugoslávská a Provazníková, nové cykloobousměrky v ulicích Veselá, Slezákova a Krausova. Pokračoval také projekt podpory sdílených kol, jejichž využití vzrostlo v roce 2024 o 20 %.

Do systému rezidentního parkování bylo nově zavedeno osm oblastí, které se nacházejí v městských částech Židenice, Žabovřesky, Nový Lískovec a Brno-sever. Všechny tyto lokality jsou v návštěvnické zóně C, kde je nastavena regulace vždy ve všední dny od 17:00 do 6:00. Byl odsouhlasen harmonogram zavádění oblastí placeného stání na rok 2025, podle kterého se systém rozšíří do dalších 12 oblastí.

V rámci projektu Rozvoj dopravní telematiky byla realizována tři nová světelná signalizační zařízení na křižovatkách Šmahova – Řípská, Osová – Labská, Přístavní – Obvodová a rekonstrukce pěti světelných signalizačních zařízení, například na křižovatkách Kníničská – Veslařská a Gajdošova – Táborská.

V průběhu roku pokračovalo zveřejňování nových datových sad a aktualizace stávajících na webu data.brno.cz. Kromě samotných dat jsou zde zveřejněny interaktivní sestavy s tématy dopravních nehod, cyklodetektorů nebo parkovacích domů. V roce 2024 probíhala opět podpora sdílených kol. Projekt přinesl celou řadu zajímavých dat o výpůjčkách a přispěl tak k lepšímu porozumění pohybu cyklistů ve městě Brně.

Děti z brněnských škol se účastnily dopravní výchovy po celý rok. Školy si mohly vybírat z řady projektů teoretické i praktické výuky pro různé věkové kategorie dětí v Areálu dopravní výchovy a vzdělávání na Riviéře Městské policie Brno, případně z doplňkové výuky zajišťované Odborem dopravy Magistrátu města Brna. O víkendech se na dopravních hřištích konaly akce zaměřené na děti v dopravě, stejně jako další aktivity věnované bezpečnosti a ohleduplnosti všech účastníků provozu. V září se v rámci Evropského týdne mobility uskutečnil další ročník tradičního brněnského Dne mobility, který se konal v parku Anthropos a zároveň zahrnoval finálové kolo dopravní soutěže pro dospělé „Bezpečně Brnem“. Čtvrtý ročník on-line soutěže „Bezpečně Brnem Junior“, určený pro žáky brněnských základních škol a studenty nižších ročníků víceletých gymnázií, prověřil znalosti pravidel silničního provozu.

V tomto krátkém úvodu je zmíněn základní výběr činností brněnské dopravy za rok 2024. Řadu dalších, neméně zajímavých informací z oblasti dopravy naleznete na následujících stránkách.

Přejeme příjemné čtení!



Ing. Bc. Pavel Pospíšek

vedoucí Odboru dopravy
Magistrátu města Brna



Ing. Luděk Borový

generální ředitel společnosti
Brněnské komunikace a.s.





OBSAH

1.0 Základní údaje o městě Brně

/ 1.1 Základní údaje o městě Brně /
/ 1.2 Základní dopravní vztahy /
/ 1.3 Kvalita ovzduší v Brně /
/ 6-11 /

2.0 Veřejná doprava

/ 2.1 Integrovaný dopravní systém
Jihomoravského kraje v Brně /
/ 2.2 Městská hromadná doprava zajišťovaná DPMB /
/ 2.3 Regionální autobusová a železniční doprava v Brně /
/ 2.4 Průzkum spokojenosti cestujících /
/ 12-35 /

3.0 Automobilová doprava

/ 3.1 Vývoj motorizace a automobilizace /
/ 3.2 Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy /
/ 3.3 Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel /
/ 36-43 /

4.0 Cyklistická doprava

/ 44-51 /

5.0 Chodci

/ 52-53 /

6.0 Organizace a řízení dopravy, dopravní telematika

/ 6.1 Světelná signalizační zařízení /
/ 6.2 Centrální řízení dopravy /
/ 6.3 Další dopravnětelematické systémy /
/ 6.4 Dopravní informační centrum /
/ 54-63 /

7.0 Bezpečnost dopravy

/ 7.1 Dopravní nehodovost /
/ 7.2 Dopravní výchova /
/ 64-71 /

8.0 Doprava v klidu

/ 8.1 Rezidentní parkování /
/ 8.2 Parkování pro elektromobily /
/ 8.3 Parkovací kapacity /
/ 72-83 /

9.0 Dopravní stavby

/ 84-89 /

10.0 Údržba komunikací

/ 90-95 /

11.0 Projekty EU v roce 2024 v oblasti dopravy

/ 96-101 /

12.0 Financování

/ 102-105 /

13.0 Ostatní druhy dopravy

/ 13.1 Letecká doprava /
/ 13.2 Železniční doprava /
/ 106-111 /

14.0 Strategické projekty

/ 112-113 /



/01/
KAPITOLA
ZÁKLADNÍ
ÚDAJE O MĚSTĚ
BRNĚ



1.1 Základní údaje o městě Brně

Základní ukazatele (k 31. 12. 2024)

Rozloha města	230 km²
Počet obyvatel	401 241*
navíc cizinci	66 582
navíc denně dojíždějící (odhad)	82 000
Denně přítomné obyvatelstvo (odhad)	510 000
Počet motorových vozidel	300 469
z toho počet osobních automobilů	240 534
Motorizace (vozidel na 1 000 obyvatel)	749
Automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	600
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	5 382 486
za rok	1 722 395 520

Dělba přepravní práce – motorová i nemotorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den, údaje z roku 2022)	
veřejná hromadná doprava (VHD)	57 %
individuální automobilová doprava (IAD)	33 %
pěšky	7 %
jízdní kolo / koloběžka	3 %
Počet dopravních nehod	1 761
Počet zranění při dopravních nehodách	723
smrtelných	10
těžkých	34
lehkých	679
Relativní nehodovost (počet nehod připadajících na 1 milion ujetých vozokilometrů)	1,6

Dopravní vybavení na území města Brna – rok 2024 (k 31. 12. 2024)

	Jednotky	Hodnota 2024
Délka komunikační sítě – délka inventární	km	1 008
z toho silnice na území města Brna	km	165,2
z toho silnice I. třídy v majetku České republiky	km	47,1
z toho silnice II. a III. třídy ve vlastnictví Jihomoravského kraje včetně délky udržované společností Brněnské komunikace a.s. i mimo území města Brna	km	118,1
z toho místní komunikace v majetku města Brna	km	842,8
z toho místní komunikace dopravně významné – ZKS	km	206,3
z toho místní komunikace II., III. a IV. třídy (MK – ostatní) včetně části chodníků, zařazených cyklostezek, parkovišť a dalších ploch	km	535,3
z toho místní komunikace IV. třídy – samostatné chodníky při státních silnicích	km	101,2
Délka dálnic	km	20,1
Počet mostů a lávek	ks	308
Tunely		
silniční	ks	5
tramvajové	ks	2
Kanalizační řady	bm	103 250
Odlučovače ropných látek – ORL	ks	123
Počet uličních vpustí	ks	27 930
Silniční příkopy	bm	26 500
Svislé dopravní značení včetně světelných značek (10 ks)	ks	63 469
Vodorovné dopravní značení – celková plocha vzorku	m²	404 193
Světelná signalizační zařízení, všechna připojená na CTD	ks	164
Silniční zeleň	ha	103,4

* Údaje v ročence vycházejí z dat ČSÚ dostupných ke dni jejího vzniku.

1.2 Základní dopravní vztahy

Doprava je velmi dynamický jev, při jehož analýze nelze sledovat jen jednu statistiku či oblast, ale jde o komplexní vyhodnocení všech dostupných analytických přístupů. V současnosti se do tohoto procesu stále více zapojují moderní informační technologie. Proto jsou pro dopravní analýzy kromě konvenčních postupů o to více využívána třeba geolokační data od mobilních operátorů, data z navigací aut, senzorová data detekující vozidla nebo pokročilé formy modelování a využití umělé inteligence.

Je potřebné sledovat i budoucí vývoj počtu obyvatel, proto město zpracovalo novou populační prognózu. Vývoj do roku 2071 počítá se třemi variantami. Nízká varianta předpokládá pokles obyvatel na 301 tisíc kvůli nízké reprodukci s nulovým migračním saldem, a tím i stárnutím populace. Střední varianta předpokládá stabilitu počtu obyvatel do roku 2071 a vysoká varianta počítá s atraktivitou Brna pro mladší skupiny, rozvojem rezidenčních i pracovních lokalit a zahraniční migrací. Zároveň má narůstat i počet obyvatel v zázemí města, což znamená pravděpodobný nárůst mobility v Brně, zejména pracovní dojížděky.

Více o populační prognóze na <https://data.brno.cz/pages/populacni-prognoza>

Co říkají data mobilních operátorů?

Kolik je v Brně lidí? Na tuto zdánlivě jednoduchou otázku existuje několik správných odpovědí. Český statistický úřad udává přibližně 400 tisíc osob, Ministerstvo vnitra zhruba 380 tisíc osob (pouze občané ČR), dle registru obyvatel má v Brně trvalý pobyt téměř 435 tisíc lidí (včetně osob zaregistrovaných na úředních adresách). Dle dat mobilního operátora se v Brně nachází ve špičce až 491 000 přítomných osob. Naopak o víkendu klesá počet obyvatel i pod 300 tisíc. Analyzovat se dají tímto způsobem i nárazové akce typu vánoční trhy nebo MS silničních motocyklů. Například Brněnské Vánoce navštívilo celkem až 866 tisíc unikátních návštěvníků.

Více o měření pomocí mobilních dat na <https://www.kamdojizdime.cz/>

Analýza návštěvnosti Brněnských Vánoc: <https://data.brno.cz/pages/navstevnost-vanoc24>

Jaký druh přepravy v Brně převažuje?

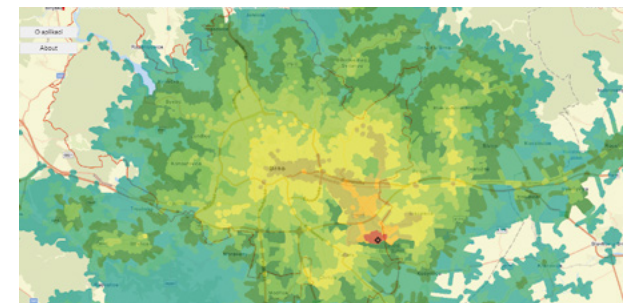
Taková data Brno získává pomocí opakujících se sociologických šetření, která zadává Odbor dopravy MMB. Sběr dat pro potřeby zjišťování podílů přepravní práce ve městě Brně byl realizován podle obdobné metodiky již pětkrát – nejnověji na přelomu léta a podzimu 2022. Díky této časové řadě je možné podívat se na vývoj ukazatelů v uplynulých letech. Určitým trendem oproti rokům 2010–2014 se zdá být mírný nárůst podílu přepravy u veřejné hromadné dopravy (VHD) i mírný nárůst u individuální automobilové dopravy (IAD) a také samostatné využívání jízdního kola.

Více v podrobném článku na <https://data.brno.cz/pages/clanek-jaky-druh-dopravyv-brne-prevazuje>

Jaký je dopravní index v Brně?

Projet Brnem autem 10 kilometrů trvalo v roce 2024 průměrně 21 minut, což je o 6 minut více než v roce předchozím. Stojí za tím zejména mnoho realizovaných oprav a investic do dopravní infrastruktury. Mimo VMO se také rozšiřuje například dálnice a dochází k omezením i v souvislosti se stavbou protipovodňových opatření. Dopravní index sleduje i celou metropolitní oblast, kde 10 kilometrů potrvá v průměru 12 minut a 20 sekund. To je naopak méně než v roce 2023.

Zdroj: <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/>



Dostupnost Letiště Brno veřejnou dopravou.

Modelování dopravní dostupnosti a analýza zpoždění MHD

Aplikace modeluje časovou dostupnost Jihomoravského kraje veřejnou hromadnou dopravou. Model pracuje vždy s aktuálním jízdním řádem ve formátu GTFS, docházkovou vzdáleností do zastávek a přestupy. Kromě toho jsou k dispozici data i aplikace pro analýzu polohy vozidel MHD.

Aplikace vizualizace jízdního řádu: <https://gis.brno.cz/ags/dopravni-dostupnost-mhd/>

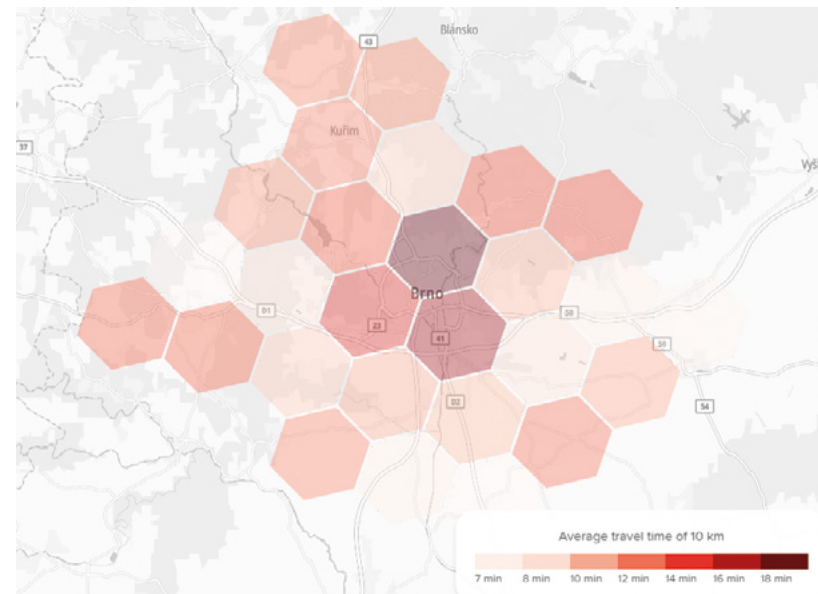
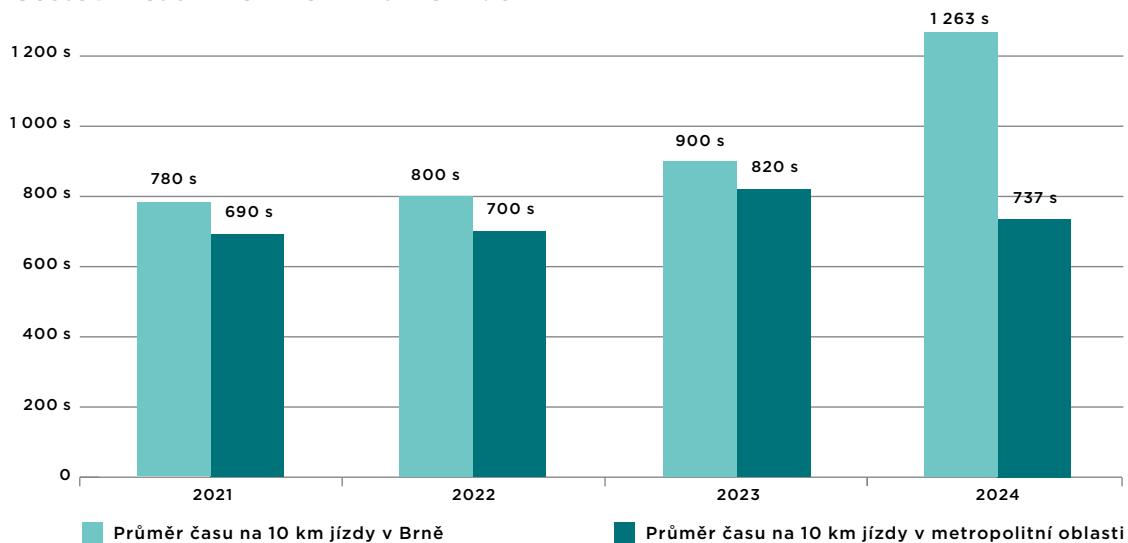
Aplikace vizualizace zpoždění MHD: <https://data.brno.cz/apps/99ecb5df7bfe4651b3cfcc4aa8e25613>

Měření intenzit pěší dopravy

Měření pomocí senzoru probíhá již několikátým rokem na nejrušnější brněnské ulici Masarykova v centru města. Z dlouhodobých měření vyplývá, že průměrně za den projde touto ulicí kolem 25 tisíc lidí. Maximum bylo naměřeno 20. prosince 2024, kdy ulicí prošlo přes 42 tisíc lidí. O víkendech klesá počet chodců průměrně o 3 tisíce, obecně má také velký vliv na intenzitu chodců počasí.

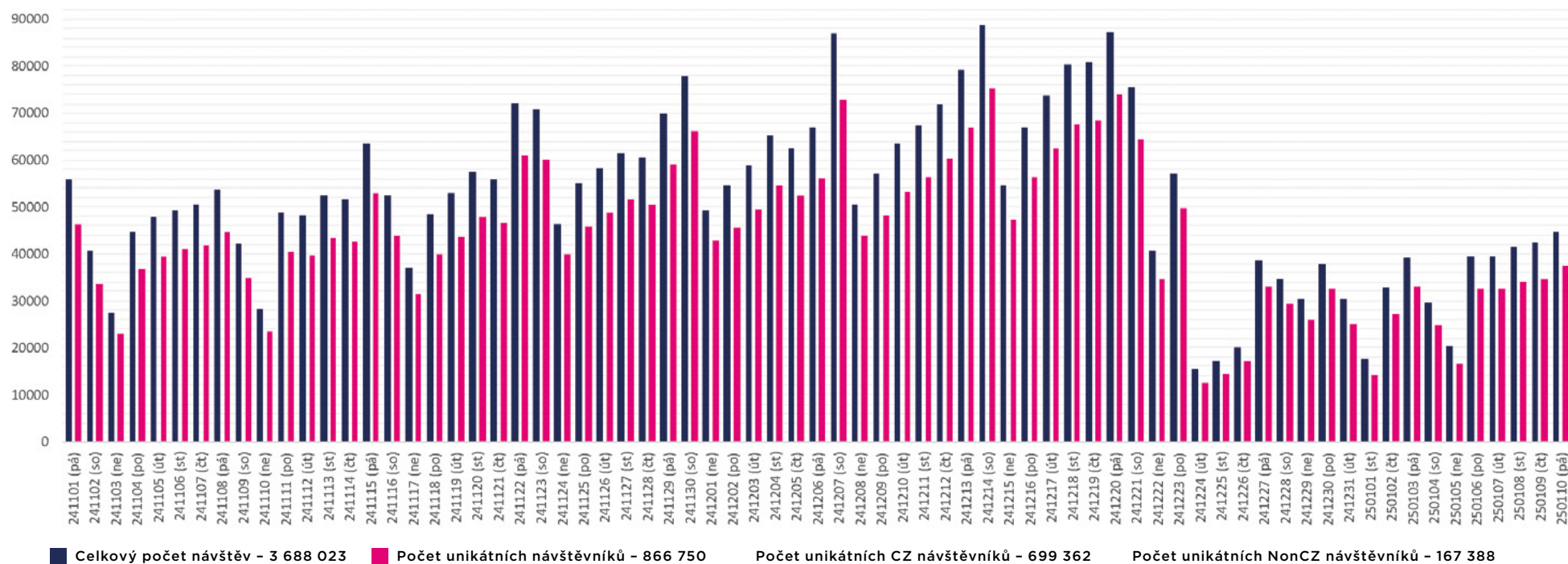
Více v podrobném článku na <https://data.brno.cz/pages/pesi-v-centru>

Cestovní čas – TOMTOM Traffic Index



Průměrný čas autem na 10 km.

Analýza návštěvnosti vánočních trhů v centru města



1.3 Kvalita ovzduší v Brně

Statutární město Brno provozuje celkem pět stanic a jeden mobilní měřicí vůz, které doplňují celostátní síť imisního monitoringu. V Brně se nacházejí další čtyři automatické monitorovací stanice Českého hydrometeorologického ústavu. Data ze všech automatických stanic jsou předávána do Informačního systému kvality ovzduší (ISKO). Sledovanými škodlivinami v ovzduší jsou především prachové částice PM_{10} (částice o průměru do 10 μm), $PM_{2,5}$ (částice o průměru do 2,5 μm), oxid dusičitý (NO_2), přízemní ozon (O_3), celkové oxidy dusíku (NO_x) a meteoveličiny (rychlost a směr větru, teplota, relativní vlhkost a tlak). Některé stanice měří ještě oxid siřičitý (SO_2) a oxid uhelnatý (CO).

Doprava je jedním z hlavních zdrojů, který ovlivňuje kvalitu ovzduší ve městě Brně. Je hlavním producentem škodlivin oxidu dusičitého (NO_2) a oxidů dusíku (NO_x) a v nemalé míře i prachových částic různých velikostních frakcí. Proto jsou po městě i u rušných komunikací instalovány automatické stanice měření kvality ovzduší. Rok 2024 byl z hlediska kvality ovzduší opět velmi dobrý, na území aglomerace Brno nedošlo u žádné ze sledovaných znečišťujících látek k překročení zákonem stanoveného imisního limitu (myšleno při dostatečném množství dat pro hodnocení). V roce 2024 však Evropský parlament schválil novou směrnici o kvalitě vnějšího ovzduší, která stanovuje nové imisní limity platné od roku 2030, a bude nutné je implementovat do národní legislativy.

Vývoj koncentrace oxidu dusičitého v grafu, kde je hlavním producentem v Brně silniční doprava, jasně ukazuje, že dosažení nově stanoveného průměrného imisního limitu bude bezesporu problematické.

Od roku 2019 již dosavadní imisní limit není překračován, u nového limitu budou problematické především stanice na ulicích Úvoz a Svatoplukova, u kterých bude zajímavé sledovat v následujících letech vliv otevření části VMO Žabovřeská a přemostění Tomkova náměstí. Koncentrace oxidu dusičitého do značné míry ovlivňuje plynulost dopravy, která by v případě realizace velkého množství projektů z Akčního plánu udržitelné městské mobility mohla přispět k naplnění nových limitů.

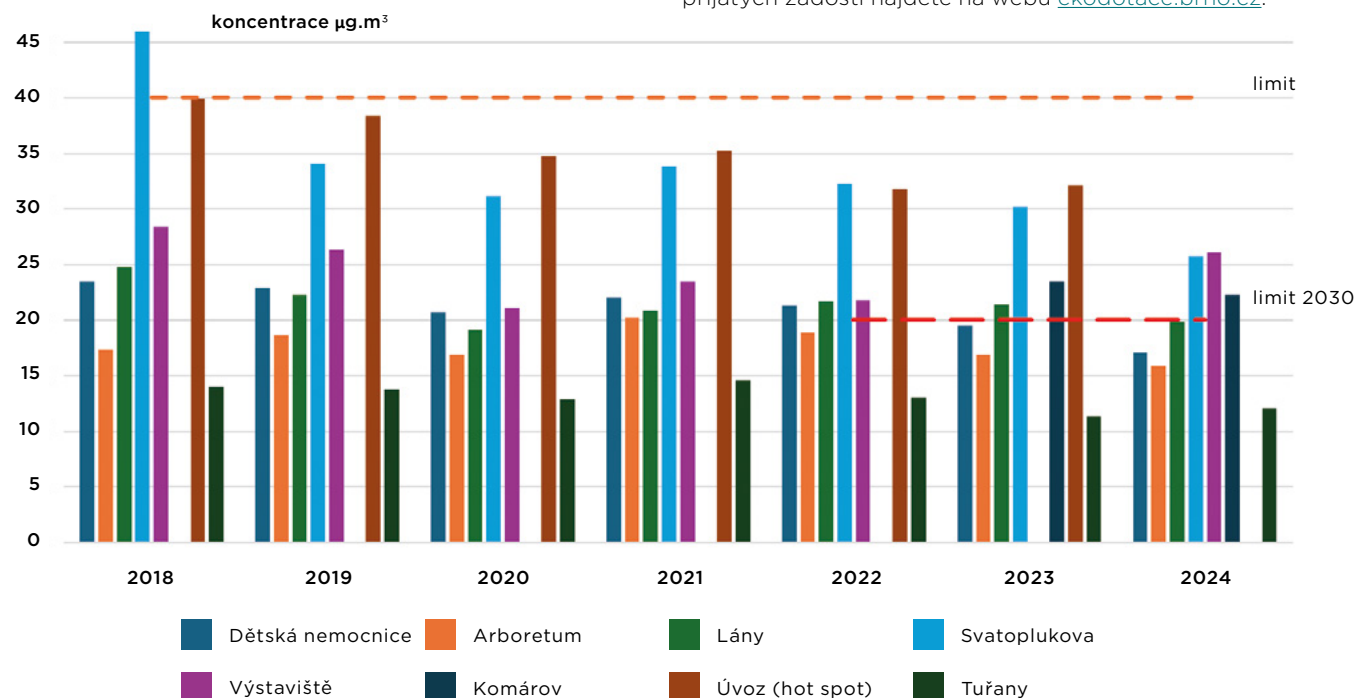
Zdroj dat Graf: OŽP MMB

Zdroj dat Nové evropské limity: www.infoviz.cz

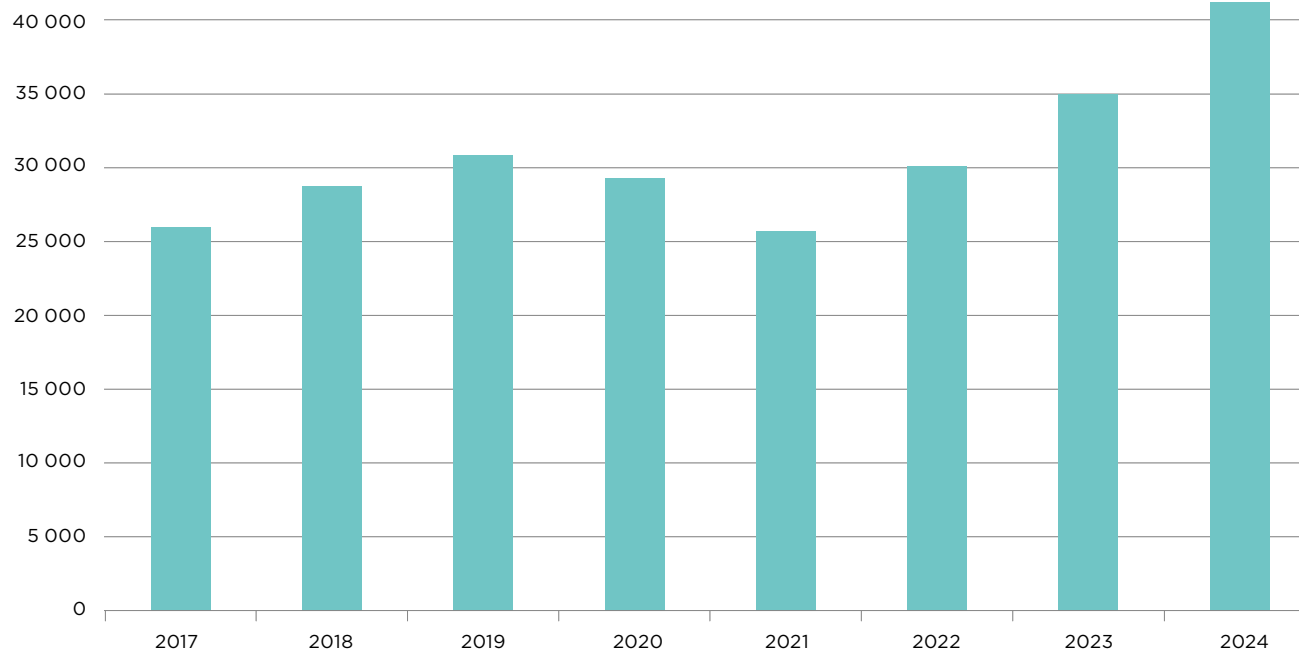
Efektivní využívání MHD může pomoci snížit emise CO_2 ve městě Brně

Ekologický způsob dopravy volí každý rok čím dál více Brňanů. Emise trápí město ve velké míře, a proto je třeba na tento problém nejen upozorňovat, ale také nabídnout občanům alternativní možnost přepravy. To, že mnoho Brňanů sdílí tento názor, je patrné i z rostoucího trendu počtu žádostí o dotaci na předplatní jízdenku. V roce 2024 byl opět pokořen nový rekord v celkovém počtu žádostí. Celkem bylo podáno 41 646 žádostí a město tak své občany podpořilo částkou vyšší než 59 milionů korun. To je o téměř 10 tisíc žádostí více, než kolik jich bylo v roce 2017, kdy tento dotační program vznikl. Nejvíce si lidé během roku „šalinkartu“ pořizují na začátku roku a v září. Více informací o dotačním programu i počtu přijatých žádostí najdete na webu ekodotace.brno.cz.

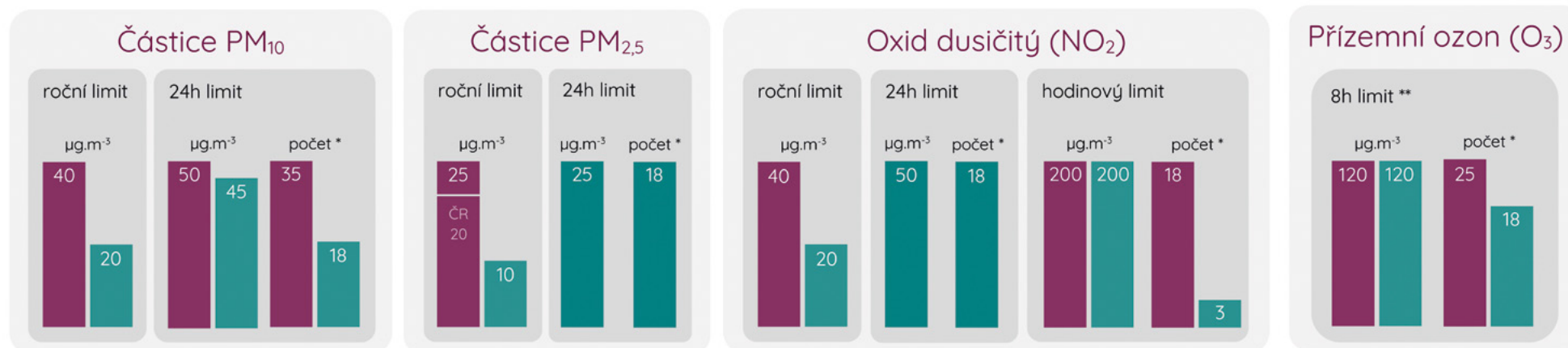
Vývoj průměrné roční koncentrace NO_2



Graf počtu podaných žádostí v období 2017–2024



Některé nové imisní limity pro ochranu lidského zdraví 2030



/02/
KAPITOLA
**VEŘEJNÁ
DOPRAVA**

ROČENKA DOPRAVY BRNO **2024**



2.1 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje v Brně

Veřejná doprava na území města Brna je nedílnou součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). IDS JMK zajišťuje dopravní obslužnost území nejen vlastního kraje, ale podílí se i na zajištění dopravních vazeb do navazujících území. IDS JMK využívá principu vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelným intervalem mezi jednotlivými spoji.

Koordinátorem Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje je společnost KORDIS JMK, a.s. (KORDIS), která byla založena Jihomoravským krajem a městem Brnem v září roku 2002.

Územní rozvoj systému IDS JMK na vlastním území Jihomoravského kraje probíhal v období 2004–2010 po jednotlivých etapách. Již v první etapě od 1. 1. 2004 byl plně integrován systém městské hromadné dopravy (MHD) na území města Brna a jeho nejbližšího okolí zajišťovaný Dopravním podnikem města Brna, a.s. (DPMB).

IDS JMK i ve městě Brně využívá principu vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelným intervalem mezi jednotlivými spoji. V rámci IDS JMK je linkový systém městské hromadné dopravy v Brně zajišťované DPMB doplněn o regionální autobusové a vlakové linky, které mají radiální páteřní charakter a umožňují tak rychlou dopravu z regionu do Brna, a to i v intravilánu města Brna. Pro cesty na území města Brna lze na jeden jízdní doklad IDS JMK použít různé druhy dopravy.

Rok 2024 se nesl ve znamení příprav na uzavření nové patnáctileté Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících mezi statutárním městem Brnem a Dopravním podnikem města Brna. KORDIS jako koordinátor při její přípravě asistoval. Tato smlouva má zásadní a dlouhodobý vliv nejen na provoz městské dopravy v Brně, ale i na její provázání s regionálními linkami a propojení s IDS JMK.

Rok 2024 byl současně 20. rokem provozu Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, a tedy i dopravního a tarifního propojení mezi brněnskou městskou dopravou a regionálními vlaky a autobusy. Během této doby propojení městského a regionálního systému veřejné dopravy prokázalo své výhody a synergie nejen z pohledu efektivity pro objednatele a dopravce, ale především z pohledu obyvatel města Brna a Jihomoravského kraje.



Pro brněnské hlavní nádraží a hlavní tratě v okolí Brna je již více než rok symbolem 37 nových červených jednotek Moravia. Na konci roku 2024 byla dokončena elektronizace odbavování cestujících ve vlacích, s tím souviselo i zavedení nových validátorů a průvodčích IDS JMK, kteří jezdí především v těchto vlacích.

V roce 2024 probíhaly přípravné práce na velké změny v regionální železniční dopravě. Od poloviny prosince 2024 začaly platit nové dlouhodobé smlouvy na zajištění vlakových linek IDS JMK objednávaných Jihomoravským krajem. Velkou část spojů nadále zajišťují České dráhy, a to až na výjimky moderními, Jihomoravským krajem vlastněnými červenými jednotkami Moravia nebo modrými RegioPantery Českých drah. Část mimobrněnských oblastí pak obsluhuje modernizovanými červenými nízkopodlažními jednotkami Stadler nově společnost ARRIVA vlaky s.r.o.

V roce 2024 došlo k zásadnímu posunu díky přechodu na elektronické odbavování cestujících v regionální dopravě. V průběhu roku byla nejprve brněnská nádraží a posléze nádraží v celém IDS JMK vybavena moderními validátory, které umožňují prodej elektronických jízdních dokladů úhradou bankovní kartou. Jízdenka je pouze elektronická a cestující se při kontrole prokazuje nosičem, kterým zaplatil.

V souvislosti s přechodem na efektivní elektronické jízdné došlo od poloviny prosince 2024 k téměř úplnému ukončení prodeje papírových jízdních dokladů na železničních stanicích a k zavedení průvodčích IDS JMK. Ti nahradili průvodčí Českých drah. V moderních, kamerami zabezpečených jednotkách Moravia již nemusejí kontrolovat vlak před odjezdem, a mohou se tak více věnovat cestujícím.

Od jara 2024 se brněnský model nástupu cestujících do autobusů a jejich odbavení ve validátorech postupně rozšiřoval do spádových lokalit kolem Brna. Do autobusových linek označených symbolem S (Samoobsluha) mohou cestující nastupovat v pracovní dny od 5 do 20 hodin všemi dveřmi a jízdenku si primárně kupují ve validátorech u dveří.

Při cestě do Brna přitom již nemusejí vybírat, jakou jízdenku potřebují. V režimu „Jezdi jednoduše“, jak se tento model odbavování nazývá, stačí jen přiložit kartu při nástupu. Při přestupu na brněnskou městskou dopravu cestující při nástupu do dalšího vozidla rovněž jen přiloží kartu k validátoru. Rozdíl proti brněnskému „Pípni a jed!“ spočívá v tom, že při ukončení cesty je potřeba se vždy „odpípnout“. Oba systémy jsou propojeny v Dopravním zúčtovacím centru IDS JMK a cestujícímu se automaticky vygeneruje jízdenka potřebná na celou cestu třeba z Kuřimi přes Brno až do Želešic.



Některé brněnské městské části obsluhují regionální autobusy vybavené dle standardů pro brněnskou městskou dopravu. Jsou vybaveny validátory obdobnými jako vozidla DPMB a jízdenky v nich zakoupené se tak automaticky započítávají do systémů „Pipni a jed!“, případně regionálního „Jezdí jednoduše“.

KORDIS se v červnu 2024 stejně jako v předchozích letech zapojil do celoměstské slavnosti Ignis Brunensis a Dnů dopravní nostalgie. Mimo tradiční účasti na celoměstské akci na náměstí Svobody a zajištění spojení od ohňostrojů na Brněnské přehradě na Kuřimsko a Tišnovsko vypravil nostalgické vlaky a autobusy do okolí Brna.

Co se týče změn jízdních řádů příměstských autobusů, proběhlo několik důležitých úprav, které vedly ke zpřehlednění sítě linek. Za nejdůležitější lze považovat zavedení linky 304, která nahradila ve spojení Brno, Královo Pole – Kuřim linku 71. Dosavadní linka 51 byla rozdělena do dvou samostatných, nově očíslovaných větví. Linka 502 jezdí mezi Ústředním hřbitovem, Moravany a Nemocnicí Bohunice a linka 161 jezdí mezi Zoologickou zahradou, Troubskem a Nemocnicí Bohunice. V průběhu roku probíhala rekonstrukce dálnice D1 v oblasti Brno-jih, což způsobovalo zásadní problémy při průjezdu městských i regionálních linek oblastmi Modřic, Chrlic a na ulici Vídeňská. Na konci roku se však situace stabilizovala.

V železniční dopravě stojí za zmínku dvě důležité akce, které se týkaly města Brna. V první řadě začala zásadní modernizace železniční stanice Brno-Královo Pole,

představující úplnou demolici stávající budovy a výstavbu nového řešení. Souběžně s tím probíhala i rekonstrukce železniční tratě mezi Kuřimí a Královým Polem. Obě stavby přesáhly i do roku 2025.

Zcela zásadní změnou pro spojení Brna vlaky směrem na západ bylo dokončení modernizace a elektrifikace vlakové tratě Brno – Zastávka. To přineslo výrazně vyšší přesnost vlaků, větší počet zastavení na zastávkách Ostropovice a Brno-Starý Lískovec. Nové spojení umožnilo omezit zajištění regionálních autobusů do intravilánu města Brna. Poslední částí série nových spojení je chybějící přestupní bod u zastávky Brno-Starý Lískovec, který by nejen zkrátit dojezd místních obyvatel do centra Brna, ale navíc by i výrazně zlepšil dostupnost Nemocnice Bohunice od západu.

Elektronické odbavování cestujících v IDS JMK

V roce 2024 se elektronické odbavování cestujících dále rozvíjelo. Průběžně narůstá podíl cestujících platících za jednorázové jízdné bankovní kartou, stejně jako podíl cestujících kupujících si elektronické předplatní jízdenky prostřednictvím e-shopu. Na všechna nádraží IDS JMK byly instalovány nové validátory umožňující prodej elektronických jízdních dokladů platbou bankovní kartou a Dopravní peněženkou. Na konci roku 2024 byla většina regionálních vlaků jezdících z Brna (s výjimkou vlaků na trati Brno – Veselí nad Moravou) vybavena novými bezhotovostními automaty, které umožňují prodej jízdenek IDS JMK, stejně jako celostátních jízdenek OneTicket.

Po ukončení prodeje papírových předplatních jízdenek v předchozích letech došlo na konci roku 2024 prakticky k úplné redukci prodeje papírových jednorázových jízdenek na železničních stanicích v IDS JMK. Prodej jízdenek a servis pro cestující převzala síť 14 kontaktních center IDS JMK. Centrální kontaktní centrum je v Brně na hlavním nádraží. V nádražní hale zajišťuje prodej jednorázových jízdenek, v podchodu k vlakům je pak především servis spojený s předplatními jízdenkami.

Dotazy a pomoc cestujícím v souvislosti s elektronickým odbavováním cestujících řeší jak DPMB ve vlastním kontaktním centru, tak i KORDIS v Kontaktním centru IDS JMK na hlavním nádraží.

Počet linek IDS JMK na území města Brna

Tramvajové linky (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	12 (1)
Trolejbusové linky (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	13 (1)
Městské autobusové linky denní (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	38 (10)
Městské autobusové linky noční (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	11 (6)
Regionální autobusové linky zajišťující na území města Brna	28
Vlakové linky (označené S + označené R)	14 (5 + 9)



KORDIS nejprve na brněnských nádražích a posléze na všech nádražích IDS JMK instaloval nové validátory. Prodají elektronické jízdenky IDS JMK nejenom v režimu jízdenkového automatu, ale samy určí potřebnou jízdenku na základě vyhledaného spojení, zobrazí aktuální odjezdy, mimořádnosti v dopravě i polohu spojů na mapě.

Přepravní výkon cestujících IDS JMK na území města Brna

Cestující mohou na území města Brna využít různé druhy dopravy na jediný jízdní doklad IDS JMK.

Druh dopravy	Přepravní výkon v oskm	Podíl
Tramvaje	1 432 146 427	47,5 %
Trolejbusy	358 070 821	11,9 %
Městské autobusy	863 761 436	28,6 %
Regionální autobusy	200 345 753	6,6 %
Vlaky	161 457 060	5,4 %
Celkem	3 015 781 497	100,0 %

* Objem přepravního výkonu subsystémů MHD zobrazuje podíl související pouze s územím města Brna.

Centrální dispečink IDS JMK

Centrální dispečink IDS JMK (CED) je příkladem velmi dobré spolupráce mezi KORDIS, DPMB, společností Brněnské komunikace a.s. a dalšími subjekty v oblasti sběru a vyhodnocení dat o provozu veřejné dopravy a jejich předávání veřejnosti a dalším zainteresovaným subjektům. Hlavním úkolem CED je sledovat polohy a případná zpoždění vozidel a zajišťovat návaznosti spojů. To je nutné především mimo město Brno. Návaznosti jsou nastaveny i v řadě případů ve městě Brně. Data o poloze vozidel přebírá Centrální dispečink z Řídicího a informačního systému provozovaného DPMB od více než 800 autobusů provozovaných přibližně 24 regionálními autobusovými dopravci, ze 37 jednotek Moravia, ze 13 jednotek Stadler společnosti ARRIVA vlaky, přímo z vlaků Českých drah a rovněž z databází Českých drah a Správy železnic. CED tak v současné době pokrývá regionální i dálkovou dopravu zařazenou do IDS JMK v Jihomoravském kraji včetně Brna a dalších sedmi městských doprav. Toto řešení je jedinečné nejen v rámci České republiky, ale i v celoevropském kontextu.

Umožňuje snadno poskytovat data o polohách vozidel a zpoždění spojů vývojářům aplikací, kterým odpadají starosti s implementací různých systémů.

Na CED jsou napojeny prostřednictvím standardizovaného rozhraní (API) i další informační systémy – například elektronické panely na zastávkách (ELP) nebo mobilní aplikace zobrazující polohu a odjezdy vozidel. Data z Centrálního dispečinku často využívají studenti a další zájemci pro vytváření vlastních aplikací.

Centrální dispečink denně pomáhá tisícům cestujících při zajištění přestupů a při zjišťování odjezdů jejich spojů. Koncept centrálního sběru a vyhodnocení dat se osvědčil, a proto podle brněnského vzoru provozují své vlastní centrální dispečinky i další kraje a města. Na konci roku 2024 došlo na CED k další zásadní změně – byl do něj redislokován dispečer Českých drah, jehož úkolem je řídit provoz jednotek Moravia a dalších vlaků na jižní Moravě. CED tak získal přímý a okamžitý přístup k informacím týkajícím se nejen mimořádných událostí na tratích.



Dispečerský sál sestává z 5 pracovišť, která řeší nejen návaznosti mezi regionálními autobusy a vlaky, ale rovněž zodpovídají telefonické dotazy a podněty cestujících, hledají ztracené předměty nebo komunikují s dopravci a dalšími dispečinky.



Dispečerka na monitorech sleduje aktuální polohy a zpoždění vozidel, má přehled o návaznostech, u nichž hrozí nedodržení, vidí textové zprávy od řidičů a vozidel a má přehled o aktuálních obězích vozidel. V případě potřeby vysílá na vozidla včetně vlaků textové zprávy, kterými nastaví např. délku čekání nad nastavené limity.

2.2 Městská hromadná doprava zajišťovaná DPMB

Základní údaje

Dopravní podnik města Brna, a.s. (DPMB), zajišťuje dopravní obslužnost na území města Brna i v části navazující brněnské aglomerace. Společně s železničními a dalšími autobusovými dopravci se podílí na provozu Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Rozsahem obsluhovaného území i objemem dopravních výkonů zaujímá dominantní místo ve skupině dopravců působících na území Jihomoravského kraje.

Dopravní a přepravní výkony

Dopravní a přepravní výkon je DPMB zajišťován na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a kompenzaci z veřejné přepravy cestujících uzavřené mezi statutárním městem Brnem a Dopravním podnikem města Brna, a.s., na období 2010–2024. Rozsah dopravy je upřesňován vždy pro příslušný kalendářní rok na základě Projektu organizace dopravy, který je zpracováván společností KORDIS JMK, a.s., pro statutární město Brno.

S ohledem na konec platnosti této smlouvy probíhala v uplynulém období příprava aktualizace smluvního zajištění výkonů DPMB. Tento proces vyvrcholil na konci roku 2024, kdy Rada města Brna pověřila DPMB provozováním veřejné dopravy v moravské metropoli po dobu dalších 15 let, což bylo stvrzeno podpisem nové smlouvy na období let 2025–2039. Pro DPMB jde o zásadní závazek vůči městu i jeho obyvatelům: i v dalších letech poskytovat fungující a kvalitní přepravní služby a trvale usilovat o jejich zdokonalování. Obdobná aktualizace smluvních vztahů se týkala i výkonů DPMB v rámci Jihomoravského kraje.

Plnění výkonů v roce 2024 zůstalo přibližně na úrovni roku předchozího, což však rozhodně neznamená stagnaci při uspokojování přepravních potřeb obyvatel a návštěvníků Brna i přilehlého regionu. Kromě

změn v důsledku dopravních omezení souvisejících s rozsáhlými investičními akcemi došlo také k mírnějším, avšak významným změnám v organizaci provozu, které jsou podrobněji popsány v dalším textu. Byla také provedena některá racionalizační opatření, např. odstranění neproduktivních jízd tramvají díky nové smyčce, optimalizace výkonů autobusů mimo území města Brna apod. Svůj vliv samozřejmě měly i další změny drobnějšího charakteru spočívající v úpravách provozních parametrů jednotlivých linek a spojů dle aktuální potřeby.

Pravidla upravující závazky dopravce a cestujících jsou zakotvena ve Smluvních přepravních podmínkách IDS JMK a do Tarifu IDS JMK. Pro stanovení příslušné ceny za přepravu je celé území Jihomoravského kraje rozděleno do jednotlivých tarifních zón, pro výběr a úhradu ceny je stanovena struktura jízdních dokladů. Území města Brna je rozděleno do dvou „jádrových“ zón, 100+101.

V období po pandemii covidu-19 tržby i počet předplatitelů rychle rostly a již v roce 2023 zaznamenal DPMB historicky rekordní výši tržeb za jízdné.

Dopravní výkony tramvají, trolejbusů a autobusových linek DPMB na území města i regionu (mil. vozových km/rok)	36,8
Přepravené osoby v síti DPMB – na území Brna i regionu za rok (tis.)	371 991
Celkové provozní náklady DPMB (mil. Kč)	3 996

Struktura předplatitelů (osoby)	165 959
– základní	84 792
– studenti	62 425
– senioři do 70 let	18 742
Struktura předplatného dle druhu jízdního dokladu (ks)	566 752
– měsíční	248 407
– čtvrtletní	182 802
– roční	135 543

V roce 2024 se podařilo tento rekord překonat. Meziroční nárůst tržeb činil 20 mil. Kč a celkové tržby dosáhly téměř 1,055 mld. Kč.

V segmentu předplatního jízdného v roce 2024 pokračoval trend růstu tržeb za roční jízdenky. U jízdenek měsíčních a čtvrtletních byl zaznamenán mírný pokles. U ročních předplatních jízdenek je zřejmý nárůst jejich využívání. Důvodem je návrat zákazníků k oblíbeným jízdenkám po období nejistoty v předchozích letech. Důležitým, byť obtížně vyčíslitelným faktorem je nepochybně také podpora ze

strany Magistrátu města Brna, který poskytuje každému plátcí poplatku za sběr odpadu ve městě Brně výraznou slevu na roční základní nepřenositelnou jízdenku na MHD.

V oblasti jednorázových jízdenek pokračuje růst prodeje prostřednictvím systému „Pípní a jed!“, který umožňuje pohodlné zakoupení jízdenky přímo ve vozidle pomocí běžné platební karty. Podíl jízdenek zakoupených prostřednictvím tohoto systému v roce 2024 poprvé překročil 50 % z celkového prodeje jednorázových jízdenek. Ostatní prodejní kanály, jako jsou například SMS jízdenky nebo automaty na jízdenky, zaznamenávají postupný pokles.

Struktura výnosů DPMB

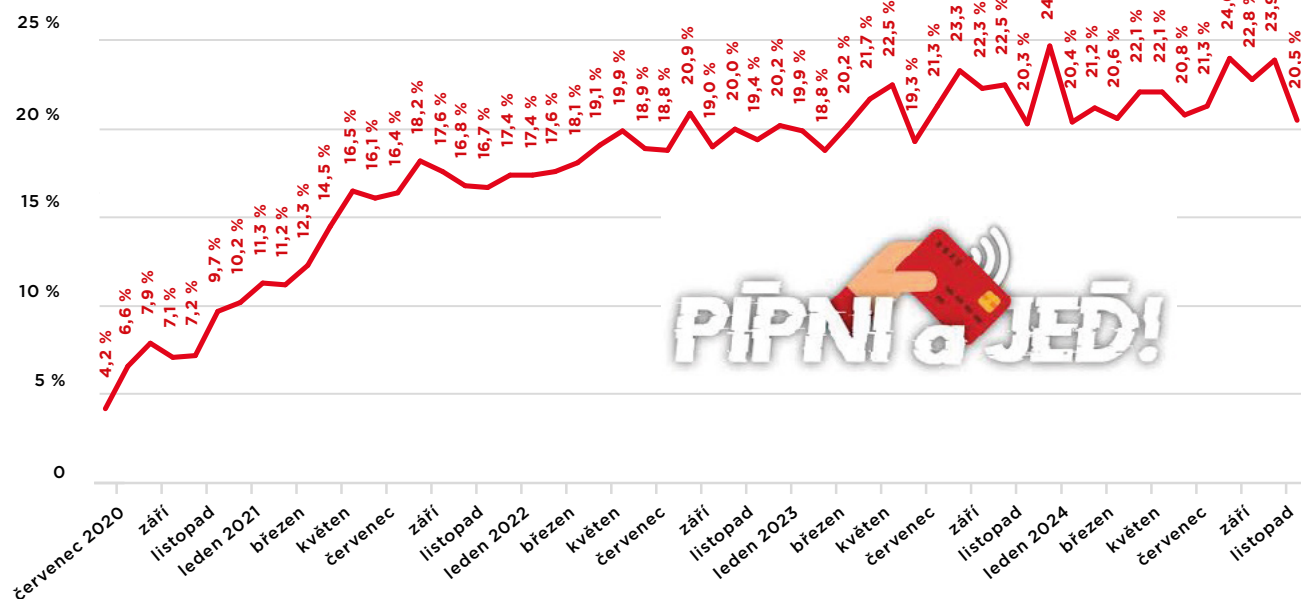
- podíl kompenzace na výnosech (%)	64,55
- podíl tržeb (%)	25,67
- ostatní (%)	9,78

Tržby z jízdného - MHD (mil. Kč)

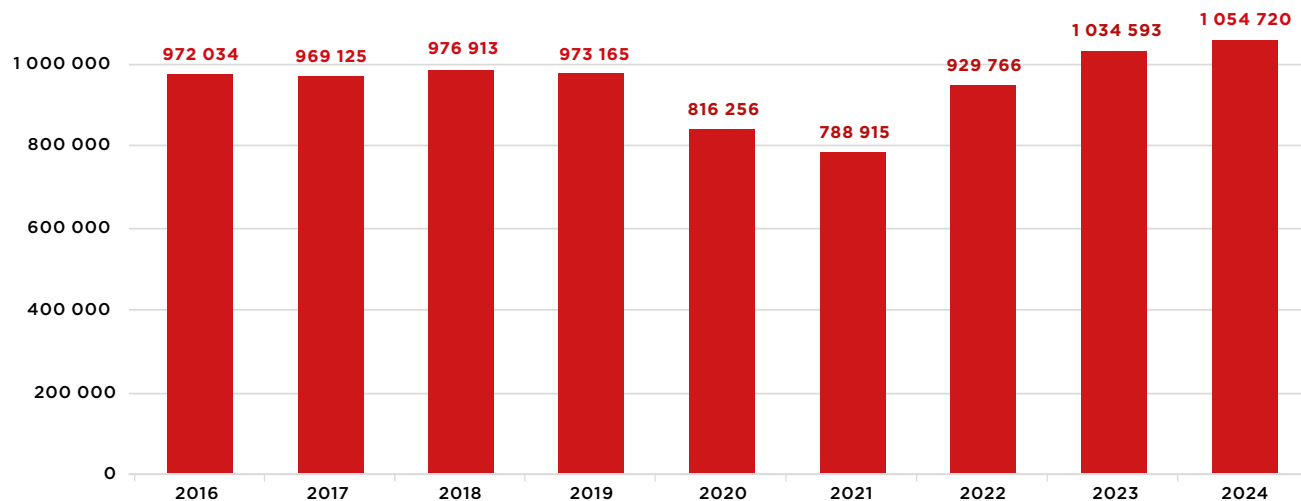
1 055

- předplatní jízdné (mil. Kč)	612 (58 %)
- jednorázové jízdné (mil. Kč)	443 (42 %)

Podíl "Pípní a jed!" na celkových tržbách MHD



Vývoj tržeb v MHD v období 2016-2024 (v tis. Kč)



Elektronické odbavování cestujících

Od 1. července 2020 Dopravní podnik města Brna spustil druhou etapu elektronického odbavování cestujících, díky kterému si cestující mohou zakoupit jízdenku přímo ve voze bezkontaktně. Stačí, když po nástupu přiloží kartu k validátoru.

Tento pohodlný nákup jízdenek přímo ve vozech je velkým krokem kupředu v modernizaci brněnské městské hromadné dopravy. Pro cestující znamená větší komfort a méně starostí s nákupem jízdenky. Možnost využívání papírových jednorázových jízdenek je zatím ponechána. Opatření spojená s pandemií covidu-19 ukázala, že veškeré bezkontaktní služby jsou nejen komfortnější, ale i bezpečnější.

Z celkových tržeb za předplatní i jednorázové jízdenky se podíl tržeb realizovaný prostřednictvím systému Pípní a jed! neustále zvyšuje a dosahuje již 22 %. Na tržbách za jednorázové jízdné se podílí více než 52 %.

Dalším významným krokem k modernizaci prodeje jízdenek byla úplná elektronizace předplatních jízdenek, která byla dokončena na začátku roku 2022. Jízdenky jsou prodávány prostřednictvím portálu městských služeb Brno iD, který také zaznamenává výrazný růst počtu uživatelů. Ke konci roku 2024 bylo evidováno přes 660 000 aktivních uživatelských účtů, což je nárůst o 24 % proti roku 2022. Zákazníci prostřednictvím tohoto portálu realizovali transakce v celkovém objemu přesahujícím 1 mld. Kč, z čehož 71 % bylo realizováno online přes internet. Zbývajících 29 % transakcí uskutečnili zákazníci na pobočkách.

Vozový park (stav k 31. 12. 2024)

Zajištění přepravních výkonů MHD je realizováno vozidly s následujícím podílem v jednotlivých trakcích:

Tramvaje	305
Trolejbusy	147
Autobusy	327
Celkem	779

Kromě pořízení nových vozidel MHD každoročně probíhají modernizace tramvají a trolejbusů ve vlastní režii, které přispívají k zajištění provozuschopnosti vozidel v příštích obdobích:

- kompletace 6 ks kloubových nízkopodlažních tramvají Drak v Ústředních dílnách DPMB
- kompletace 8 ks trolejbusu Mário v trolejbusových dílnách DPMB
- nákup 12 ks parciálních nízkopodlažních trolejbusů Škoda 32Tr
- nákup 10 ks minibusů SOR ICN 9,5



Nové tramvaje typu Škoda 45T.

Nové tramvaje typu Škoda 45T

V roce 2024 bylo v provozu všech pět obousměrných nízkopodlažních tramvají typu Škoda 45T, které DPMB převzal v předchozím roce. Na základě smlouvy z roku 2023 byla uplatněna opce na dalších 15 vozidel s plánovaným dodáním v roce 2025. V roce 2024 následovalo uzavření další smlouvy s opcí na dodání 20 tramvají v roce 2026. Na konci tohoto období tak bude DPMB provozovat celkem 40 těchto vozidel.

Projekt Mario

V roce 2024 pokračoval projekt Mario – trolejbus zkompletovaný v trolejbusových dílnách DPMB. Pracovníci podniku během tohoto období dokončili a uvedli do provozu celkem 8 vozidel typu Mario.

Do provozu bylo zároveň nasazeno všech pět obousměrných nízkopodlažních tramvají Škoda 45T, které DPMB obdržel v předchozím roce. Na základě dílčí kupní smlouvy z roku 2023, kdy byla využita opce na 15 dalších vozidel s dodáním plánovaným na rok 2025, následovalo uzavření další smlouvy, tentokrát již v průběhu roku 2024. Ta aktivovala opci na dalších 20 tramvají s předpokládaným dodáním v roce 2026.

Program historických a retro vozidel DPMB

DPMB v roce 2023 nadále realizoval rekonstrukci historického trolejbusu Škoda 9Tr. Jedná se o vozidlo, které v Brně sloužilo v běžném provozu v letech 1980–1997. Po vyřazení bylo prodáno na Ukrajinu do města Rivne, kde místním obyvatelům sloužilo až do roku 2019. V témže roce se jej brněnskému dopravnímu podniku podařilo odkoupit zpět.



Rekonstrukce historického trolejbusu 9Tr (Škoda).

Rekonstrukce historického trolejbusu 9Tr

S ohledem na nižší kvalitativní standardy tamní údržby bylo vozidlo zejména po stránce karoserie a pojezdu v silně opotřebeném stavu. Proto po jeho odstrojení proběhla renovace karoserie u externího dodavatele. Ta byla dokončena na jaře 2023. V dílnách v trolejbusové vozovně v Komíně následovaly montážní práce, pasování dobových komponent, výroba a sestavování pojezdu trolejbusu apod.

Stávající historická a retro vozidla DPMB se hromadně účastnila tradiční akce Dopravní nostalgje, která je v rámci festivalu Ignis Brunensis pořádána každoročně v polovině června. Historické tramvaje, trolejbusy a autobusy byly nejprve vystaveny v centru města k prohlídce, v odpoledních hodinách navázely zájemce o návštěvu zázemí vozovny v Medláncích.

V letním období roku 2024 byla v nepracovních dnech rovněž v provozu zvláštní tramvajová historická linka H4. Na ni jsou nasazovány historické tramvaje ze 40. a 50. let. V průběhu roku o víkendech a v závislosti na počasí jsou pro mimořádný zážitek cestujících také nasazována retro vozidla na tramvajovou linku 10.

Bezbariérová doprava

Možnost přepravy osob se sníženou pohyblivostí patří mezi základní parametry kvality přepravy v prostředcích veřejné hromadné dopravy. Nejedná se pouze o občany – vozíčkáře, ale rovněž o cestující s kočárky nebo např. hůře pohyblivé seniory. Nedílnou součástí interiéru vozidla městské hromadné dopravy je proto jeho uspořádání včetně umístění příslušného prostoru vybaveného i příslušnými technickými prvky umožňujícími a usnadňujícími bezpečnou přepravu výše uvedených skupin cestujících. Vozidlo vybavené bezbariérovým interiérem významně přispívá mimo jiné i ke zvýšení bezpečnosti a ke zrychlení odbavení v zastávkách.

V rámci obnovy vozového parku DPMB jsou realizovány dodávky vozidel s bezbariérovou úpravou vstupu i části interiéru. Vozový park DPMB disponuje 86% podílem vozidel s možností bezbariérového vstupu.

Vozový park s bezbariérovou úpravou vstupu a části interiéru

– tramvaje	200 (65,8 %)
– trolejbusy	147 (100 %)
– autobusy	327 (100 %)
Celkem	674 (86,5 %)

* Výchozí základnou pro % údaj je počet vozidel, která jsou k dispozici pro denní výpravu.

Příslušné spoje zajišťované bezbariérovým vozidlem jsou garantovány na úrovni veřejného jízdního řádu. U autobusových a trolejbusových linek jsou nízkopodlažní vozidla garantována na všech spojích s výjimkou historických linek a spojů zajišťovaných v sezóně tzv. retro vozidly. V průběhu kalendářního týdne je stupeň garance uveden v následující tabulce:

Počet garantovaných bezbariérových spojů

– pracovní dny	94 %
– soboty	98 %
– neděle	98 %

Nedílnou součástí bezbariérového programu MHD je také postupná realizace úprav nástupních prostor a zastávek.

Senior bus

DPMB ve spolupráci s Odborem sociální péče Magistrátu města Brna provozuje od roku 2016 přepravní službu pro brněnské seniory a držitele průkazů ZTP, ZTP/P pod názvem SENIOR BUS. Až šest vozidel je denně od 6 do 22 hodin, včetně víkendů a svátků, k dispozici pro libovolné cesty po Brně. V roce 2024 bylo realizováno přes 16 tisíc jízd.

Během tohoto roku došlo k obnově vozového parku nákupem dvou nových vozidel Volkswagen ID. Buzz s ekologickým elektrickým pohonem, což umožnilo vyřazení dvou nejstarších vozidel z roku 2016.

Také bylo zprovozněno nové call centrum s telefonní ústřednou, která umožňuje řazení příchozích hovorů do fronty. Díky tomu lze odbavovat volající efektivněji a klienti mají jistotu, že se dovolají.



Senior bus Volkswagen ID. BUZZ.

V roce 2025 je plánováno zavedení nové objednávkové aplikace, která pomocí optimalizačních algoritmů umožní efektivnější plánování jízd jednotlivých vozidel. Aplikace vychází ze systému KlikBus, jehož zkušební provoz probíhal na území městské části Brno-Žabovřesky v roce 2022.

Přeprava jízdních kol

Městská hromadná doprava zajišťovaná DPMB nabízí již od roku 1996 možnost přepravy jízdních kol ve všech spojích po celou provozní dobu příslušných linek.

V letní sezóně byly na vybraných spojích linky 57 opět v provozu autobusy se speciálními cyklonosiči umístěnými na zadní části karoserie. Cyklobusy opět jezdily až do sídliště Vinohrady, kam byla linka 57 do konce roku 2024 vedena z důvodu výstavby Velkého městského okruhu. I na spojích s rozšířenou přepravou jízdních kol platí běžné přepravní a tarifní podmínky IDS JMK.

Aktuální rozsah sítě a linkový systém

Linkový systém je založen na principu páteřní sítě tramvajových linek, která je doplňována sítí trolejbusových a autobusových linek. Systém je organizován jako přestupní, se sítí přestupních uzlů. Základní schéma přestupního systému bylo zprovozněno ke dni 2. 9. 1995.

Provozní délka sítě celkem (km)	469,8
Provozní délka sítě mimo území Brna (km)	38,4
Počet vypravených vozidel (denní průměr ve špičce)	550

V souvislosti s aktualizací smluvních vztahů mezi městem Brnem a Jihomoravským krajem došlo v průběhu roku 2024 k významnější redukci sítě linek DPMB mimo území města Brna. Je však nutné zmínit, že

na mnoha linkách byly výkony DPMB spíše historickým reliktem z počátků IDS JMK, zpravidla šlo jen o jednotky spojů DPMB denně (např. linky 403, 509, jednotlivé spoje nočních linek vedené mimo Brno atd.), tudíž zmíněné úpravy neměly zásadní dopad do celkových výkonů realizovaných DPMB. Tyto výkony byly částečně nahrazeny jinými dopravci.

DPMB realizoval v roce 2024 na linkách městské hromadné dopravy 179 výluk a 281 provozních omezení, která na rozdíl od výluk nemají přímý vliv na cestující veřejnost. Nejčastějším důvodem pro realizaci výlukového opatření byla částečná či úplná uzavírka komunikace nebo trati za účelem její opravy, případně větší rekonstrukce.

Z nejvýznamnějších akcí připomeňme kompletní rekonstrukci ulice Údolní v úseku od Husovy po Jiříkovského, která začala v září 2024 a potrvá celkem 17 měsíců. Přínosem za dočasné komplikace bude nová kanalizace, vodovod, plynovod, zmodernizovaná tramvajová trať a opravené zastávky, silnice i chodníky. Z dalších významných dopravních omezení nelze nezmínit pokračování výstavby Velkého městského okruhu v oblasti Tomkova náměstí a Pisárek, zde v ulicích Žabovřeské a Bauerově. Na konci roku 2024 byly nové úseky předány do užívání, což znamenalo značnou úlevu pro cestující i řidiče. Problematickými z pohledu plánování veřejné dopravy se stala také dopravní omezení v ulici Gajdošově, která je významnou dopravní tepnou a kde byl provoz už tak zásadně ztížen zmíněnou výstavbou na Velkém městském okruhu, či v nedalekém prostoru opravovaného mostu v ulici Otakara Ševčíka. Pokračovala i realizace protipovodňových opatření podél Svratky či rozšiřování dálnice D1 s negativními dopady na dopravu v jižním segmentu města, k čemuž se ještě přidaly uzavírky v Horních Heršpicích nebo mezi Přízřenici a Modřicemi. Dalo by se ještě pokračovat dlouhým výčtem, ale za zmínku jistě stojí alespoň významnější výluka tramvají do Bystrce či rekonstrukce mostu přes železniční trať mezi Štefánikovou čtvrtí a Lesnou.

V roce 2024 bylo realizováno 92 zvláštních dopravních opatření. Kromě řady sportovních či kulturních akcí šlo o rozsáhlá dopravní opatření také při tradičním festivalu zábavy Ignis Brunensis, včetně soutěžních ohňostrojů na Brněnské přehradě.



Souprava EVO2 u jižního portálu tunelu Žabovřeská.

Tramvajová doprava

Tramvajová síť provozovaná DPMB je svým rozsahem druhá největší v České republice. Kromě města Brna se nachází i na území sousedního města Modřice. Celková délka kolejí (jednokolejně) je 175 km (z toho 15,8 km je délka kolejí v obou vozovkách). Provoz tramvajové dopravy byl zahájen v roce 1869, nejprve ve verzi koňské dráhy, od roku 1884 ve verzi parní tramvaje a od roku 1900 pak již plně v trakci elektrické.

Tramvajový systém je uspořádán jako radiálně okružní. Jeho struktura vznikala v jednotlivých historických etapách. Ve 40. letech 20. století byl v centrální části dokončen tramvajový okruh, který se stal základním prvkem kolejové sítě. Na vnějších okrajích sítě je umístěno 16 tramvajových radiál. Do přímého kontaktu s centrálním tramvajovým okruhem se dostává 10 radiál.

Počet linek denních (noční doprava je zajišťována autobusy)	11
Provozní délka kolejové sítě (v km, z toho na vlastním tělese v % – mimo areály vozoven)	70,1 (47 %) z toho v regionu 1,23
Celková délka linek tramvají (km) – pravidelné linky (celkem / z toho mimo Brno)	126,4 (1,23)
Denní průměr vypravených vozů do špičky	222
Ujeté vozokilometry tramvajemi v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB)	14 165 (38 %)
Přepravní výkon tramvajové dopravy v síti DPMB za rok (tis. místkm a v % v rámci DPMB)	2 318 819 (54 %)
Počet a podíl přepravených osob tramvajemi v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB)	202 273 (54 %)
Průměrný roční proběh na 1 vůz – tramvaj (km)	45 996
Rozsah provozu (noční doprava je zajišťována autobusy)	05:00–23:00 hod.

Pomocí centrálního tramvajového okruhu jsou jednotlivé diametrální linky trasovány do příslušných radiál. Přestup mezi jednotlivými linkami v centrální části je umožněn pomocí několika společných zastávek. Centrální tramvajový okruh je nejzatíženější částí tramvajového systému. Jeho propustnost je limitující pro možnost tvorby přepravní nabídky na jednotlivých radiálech. Zázemí pro odstavení i údržbu tramvajových vozidel tvoří dvě vozovny (areály Pisárky a Medlánky). Ústřední dílny se nachází v areálu vozovny Medlánky.

Tramvajová doprava je páteřním prvkem celého systému MHD na území města Brna. V jednotlivých přestupních bodech je nabízen přestup na navazující trolejbusové a autobusové linky.

Tramvajové linky jsou provozovány v celotýdenním režimu – v denním provozu. Dopravní obslužnost města je v nočních hodinách zajišťována samostatným systémem nočních autobusových linek. Vnější úseky radiál jsou zatíženy provozem se špičkovým intervalem 2,5–5 minut mezi spoji. V úsecích radiál v centrální části dosahuje intenzita provozu hodnoty 2–1,6 minuty mezi spoji.

Díky dokončení třetí fáze modernizace pisárecké vozovny v roce 2024 vznikla nová vratná smyčka tramvají poblíž zastávky ARENA BRNO, což umožnilo optimalizaci provozu tramvají, které nemusejí při výjezdech a zátazích do vozovny Pisárky zajižďet až na relativně vzdálené Mendlovo náměstí.

Na tramvajové linky MHD bylo v roce 2024 v pracovních dnech do špičky vypravováno průměrně 222 vozidel, což představuje 40% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.

Trolejbusová doprava

Trolejbusová síť v Brně je svým rozsahem největší v České republice. Celková délka trolejbusové sítě je 62,2 km (délka komunikací, na kterých jsou provozovány pravidelné trolejbusové linky, ovšem nově je část výkonů realizována bez trolejového vedení), z toho je 3,1 km na katastru města Šlapanice. Provoz trolejbusové dopravy byl zahájen v roce 1949.



Trolejbus 32Tr (Škoda) na Vaňkově náměstí.

Trolejbusový systém je uspořádán jako (dominantně) radiální. Jeho struktura vznikala v jednotlivých historických etapách souvisejících především s urbanizací jednotlivých částí města. Jednotlivé trolejbusové radiály navazují v hlavních přestupních uzlech na páteřní tramvajovou síť. Zvláštní postavení zauímají trolejbusové linky vedené ve východozápadním směru po severním okraji centrální části města. Trolejbusové linky jsou provozovány v celotýdenním režimu – v denním provozu.

Významným aktuálním počinem je projekt elektromobility, jehož výsledkem je pravidelný provoz trolejbusové linky 30 na Sadovou a do Soběšic od dubna 2024. Pravidelný provoz v této oblasti nově zajišťují parciální trolejbusy. Výhodou je nejen bezemisní a tišší provoz, ale i přímé spojení do centra Králova Pole, Komína či Bystrce. Ekologizace dopravy tímto způsobem bude pokračovat i v následujících letech, kdy parciální trolejbusy nahradí některé další autobusové linky. Nabízí se oblast Slatiny, Černovické terasy a letiště, výhledově také linka 67 či okružní linky 44 a 84.

Počet linek denních (noční doprava je zajišťována autobusy)	13
Provozní délka trolejbusové sítě DPMB (km) celkem / z toho v regionu	62,2 / 3,1
Délka linek městských trolejbusů (km) – pravidelné linky (celkem / z toho mimo Brno)	100,9 / 3,1
Denní průměr vypravených vozů do špičky	97
Ujeté vozokilometry trolejbusy v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB)	5 401 (15 %)
Přepravní výkon trolejbusové dopravy v síti DPMB za rok (tis. místkm a % v rámci DPMB)	529 222 (12 %)
Počet a podíl přepravených osob trolejbusy v síti DPMB (tis. a v % v rámci DPMB)	46 351 (12 %)
Průměrný roční proběh na 1 vůz – trolejbus (km)	39 174
Rozsah provozu (noční doprava je zajišťována autobusy)	05:00–23:00 hod.

Na trolejbusové linky bylo v pracovních dnech roku 2024 ve špičkových dobách vypravováno průměrně 97 trolejbusů, což představuje 18% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.

Zázemí pro odstavení a údržbu trolejbusových vozidel tvoří tři vozovny umístěné v lokalitách Komín, Husovice a Slatina. V souvislosti s havarijním stavem vozovny Komín se prakticky ze dne na den výrazně zkomplikovala výprava vozidel na jednotlivé linky. Díky společnému úsilí dotčených zaměstnanců se nastalé problémy podařilo úspěšně vyřešit bez negativního dopadu na cestující. Trvalé řešení spočívá až v modernizaci a rozšíření vozovny ve Slatině a následná výstavba nové vozovny v Komíně.

Autobusová doprava

Autobusový subsystém plní v rámci celého systému MHD na území města Brna funkci napaječové a doplňkové dopravy k dopravě páteřní, jež je prezentována dopravou tramvajovou, částečně i dopravou trolejbusovou. Vybrané autobusové linky jsou v rámci Integrovaného dopravního systému JMK nedílnou součástí příměstské autobusové dopravy, s níž jsou vzájemně provázány a současně navázány na dopravu železniční. Pro pokrytí zvýšené přepravní poptávky se kapacitní městské autobusy rovněž podílejí

na dopravní obsluhu turisticky atraktivních oblastí v okolí města Brna. Provoz prvních autobusových linek byl zahájen v roce 1930.



Minibus SOR ICN 9.5.

Počet autobusových linek DPMB

- na území města Brna (pouze) denní / noční 29 / 7
- na území města Brna i v regionu denní / noční 7 / 4

Provozní délka sítě autobusů na území města i regionu (km) 336,6

Délka autobusových linek DPMB (km)

- délka linek celkem denní / noční 404,2 / 258,5
- délka linek z toho pouze na území regionu – denní / noční 29,5 / 17,6

Denní průměr vypravených vozů do špičky 231

Ujeté vozokilometry autobusy v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB) 17 248 (47 %)

Přepravní výkon autobusové dopravy v síti DPMB za rok

(tis. místkm a v % v rámci DPMB) 1 456 924 (34 %)

Počet a podíl přepravených osob autobusy v síti DPMB (tis. a v % v rámci DPMB) 123 367 (34 %)

Průměrný roční proběh na 1 vůz – autobus (km) 52 709

Rozsah provozu (denní od-do hod., noční od-do hod.) 05:00–23:00 / 23:00–05:00 hod.
so+ne 23:00–07:00 hod.

V rámci nového nastavení rozsahu výkonů DPMB za hranicemi města Brna došlo v uplynulém roce k několika úpravám linkového vedení v IDS JMK. Například v dubnu 2024 bylo spuštěno nové dopravní řešení v oblasti mezi Brnem a Kuřimí připravené společností KORDIS JMK, v jehož důsledku autobusy DPMB zcela opustily město Kuřim, naopak zajišťují již výhradně obsluhu Lelekovic a Vranova. Podobných změn bylo realizováno ještě větší množství k prosincovému změnovému termínu. Co se týká městských linek, za zmínku jistě stojí prodloužení trasy autobusové linky 72 od Králova Pole z Lesné přes Vinohrady a Slatinu až na Černovickou terasu po nové expresní trase vedené zčásti po nové estakádě přes maloměřické seřadovací nádraží.

Na autobusové linky bylo v roce 2024 v pracovních dnech do špičky vypravováno průměrně 231 autobusů, což představuje 42% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.

V rámci struktury vozového parku autobusů je do pravidelného provozu využíváno 160 autobusů s pohonem CNG. Pro plnění je využívána plnicí stanice v areálu Slatina.

Deponování, údržba a potřebný servis autobusů jsou zajišťovány ve dvou autobusových vozovnách, Medlánky a Slatina.

Lodní doprava

Lodní doprava využívá plochu údolní přehrady na řece Svatce v oblasti Kníniček a Bystrce od roku 1946.

Charakteristickým znakem provozu lodí na Brněnské přehradě je elektrický pohon. Tato skutečnost má značný ekologický význam, neboť je účinným opatřením proti znečišťování vodárenské nádrže pro Brno ropnými produkty a přispívá k čistotě ovzduší a snižování hluchosti v rekreační oblasti města Brna.



Lod Vídeň a hlavní přístaviště Bystrc.

Současný lodní park se skládá z šesti větších dvojpalaubových lodí Stuttgart, Dallas, Lipsko, Utrecht, Vídeň, Morava a menší jednopalaubové lodi Brno.

Počet lodí	7
Plavební dráha (km)	10
Počet přístavišť	10
Přepravené osoby / rok	285 756
Ujetá vzdálenost (lodní km, bez komerčních plaveb)	35 175

Řídicí informační systém dopravy

Řídicí informační systém RIS II implementovaný v roce 2019 je základním řídicím nástrojem nejen operačního střediska řízení provozu, ale také řidičů jednotlivých vozidel. Dispečerům poskytuje přehled o poloze všech vozidel MHD, jejich jízdním řádu a případných odchylkách od něj, stejné informace poskytuje i řidičům jednotlivých vozidel prostřednictvím palubního počítače instalovaného v každém vozidle. Součástí systému je i možnost fonického či textového spojení mezi dispečinkem a vozidly prostřednictvím městské rádiové sítě Tetra.

Všechna vozidla vybavená RIS II nabízí veřejnou wi-fi síť. Rovněž je připraveno rozšíření portfolia informací poskytovaných prostřednictvím aplikačního rozhraní například elektronickým informačním panelům na zastávkách nebo uživatelům mobilní aplikace DPMBinfo.

Pro zaměstnance DPMB jsou vybrané údaje dostupné prostřednictvím služební mobilní aplikace DPMBstaff.

V roce 2024 byla zahájena interní analýza v rámci přípravy nové generace řídicího a informačního systému, jehož implementace by měla proběhnout v roce 2029.

V roce 2024 proběhla rovněž dílčí výměna elektronických informačních panelů na zastávkách, které již byly za hranicí životnosti. Zároveň byla vysoutěžena dodávka celkem 84 nových panelů, které budou namontovány v průběhu roku 2025, a to jednak na zastávky, které prozatím panely vybaveny nejsou, a jednak jako náhrada dalších panelů, jejichž životnost se blíží ke konci.

Automatické počítání cestujících

V průběhu roku 2025 bude implementován systém automatického počítání cestujících do všech vozidel v síti městské hromadné dopravy. Údaje o počtech cestujících získané z vozidel bude možné zobrazit v

reálném čase, což usnadní například práci dispečerů na operačním středisku řízení provozu, bude možné je zpětně vyhodnocovat a na základě získaných dat přijímat opatření při plánování provozu a konstrukci grafikonů. Nedílnou součástí systému bude vyhodnocovací software.

Poskytování dopravních informací

Nedílnou součástí informačního systému MHD je pracoviště distribuce dopravních informací (DDI), které kromě přípravy informací o plánovaných výlukách a změnách zajišťuje také distribuci informací o aktuálních událostech v dopravě směrem k veřejnosti v reálném čase. V roce 2024 bylo zveřejněno přes 4 600 informací o mimořádných událostech a proběhlo necelých 700 vstupů do vysílání rozhlasových stanic.



Kromě elektronických panelů, kterých je jen na území Brna přes 200, jsou pro informování využívány webové stránky a profily na sociálních sítích Facebook a síť X. Portfolio informačních služeb doplňuje mobilní aplikace DPMBinfo, která v českém i anglickém jazyce nabízí informace z celého regionu. V roce 2025 je plánováno vydání nové verze mobilní aplikace DPMBinfo, která bude mimo jiné zahrnovat zcela nové moderní grafické rozhraní.

Základním principem funkčnosti systému je on-line spolupráce řídicích systémů DPMB i KORDIS JMK.

Dopravní energetický systém

Měničrny zajišťují transformaci a usměrnění vstupního napětí 3 × 22 kV na 3 × 520 V, následně na 1 × 600 V DC. DPMB spravuje a vlastní celkem 31 měníren o celkovém trakčním výkonu 110,14 MVA (71 trakčních transformátorů o výkonu 1100–1650 kVA).

Na měničrnách je instalováno celkem 368 napáječů. Významným parametrem soustavy měníren je i jejich vzájemná zastupitelnost v případě výpadku.

Pro optimalizaci řízení skupiny měníren je využíván řídicí systém SAT, který umožňuje mj. i dálkovou správu jednotlivých energetických zařízení.

Kabelová síť zajišťuje přenos elektrické energie pomocí napájecích a zpětných kabelů. Kabelová síť disponuje celkem 1 014 919 m kabelů, z toho je 587 289 m napájecích a 427 630 m zpětných.

Trolejové vedení se skládá ze 160 (101 ED – 59 TB) provozních úseků. Trolejová síť DPMB je mj. charakterizována vzájemnou provázaností tramvajové a trolejbusové trakce.

Provoz energetického systému MHD (DPMB) zajišťuje energetický dispečink. Systém je schopen průběžně reagovat na vnitřní i vnější vlivy spojené s provozem MHD. Nedílnou součástí systému je i spolupráce s provozovatelem nadřazené regionální distribuční soustavy (E.ON Distribuce, a.s.).

Přehled významných investic, rekonstrukcí a oprav infrastruktury MHD v roce 2024

Tramvajové tratě



Modernizovaný úsek Obvodová s protihlukovou clonou.

Modernizace tramvajové trati Obvodová, Brno-Bystrc

- Byla provedena kompletní modernizace tramvajové tratě v úseku mezi mostem přes řeku Svatku a smyčkou Rakovecká.
- Modernizace zahrnovala úplnou výměnu opotřebovaného kolejového svršku, sanaci podloží, kompletní změnu systému trolejového vedení včetně výměny všech sloupů, nové napájení, 4 zrekonstruovaná nástupiště a další příslušenství tratě.
- Nejzásadnější změnou byl přechod na nový systém trolejového vedení, tzv. řetězovka, který umožní dosáhnout podstatně vyšší traťové rychlosti, čímž dojde ke zkrácení dojezdových časů. Dalším přínosem trolejového vedení řetězovkového typu je snížení energetických ztrát a tím i spotřeby elektrické energie na tomto úseku.

- Při realizaci bylo využito moderní upevňovací technologie s odhlučňovacími a antivibračními prvky a osazení nových kolejových mazníků, čímž dochází ke snížení hlukových emisí od projíždějících vozidel. V rámci stavebních úprav byla navíc vystavěna i nová protihluková clona, která omezí šíření hluku směrem k MČ Brno-Kníničky.

- Celková délka modernizovaného úseku přesáhla 1,3 kilometru.



Část východního zhlaví vozovny s novou smyčkou.



Pohled na rekonstruované kolejíště vozovny.

Vozovna Pisárky, etapa III – vratná tramvajová smyčka

- S koncem letních prázdnin roku 2024 byla dokončena a uvedena do provozu III. etapa modernizace vozovny Pisárky, která vytvořila podmínky pro vznik přestupního uzlu s přístupem k připravovanému multifunkčnímu sportovnímu a kulturnímu pavilonu – ARENA BRNO.
- V rámci stavby byla vybudována vratná tramvajová smyčka, nová kolejová harfa na odstavné ploše vozovny a napojení na stávající tramvajovou trať vedoucí podél ulice Hlinky, včetně úpravy směrového řešení TT před a za tramvajovou zastávkou ARENA BRNO.
- Vratná smyčka realizovaná na devítipolové mostní konstrukci slouží mimo jiné k otáčení tramvají přímo u vozovny a šetří tak náklady i čas, dříve potřebné k zajištění tramvají až na Mendlovo náměstí.
- Kolejová harfa umožňující napojení 15 kolejí do jedné matečné koleje, díky čemuž se významně zvýšila kapacita odstavné plochy vozovny, je svým rozsahem největší v tramvajových vozovnách v ČR. V rámci stavby bylo tedy nově zřízeno téměř 4 300 m kolejnic a osazeno 42 ks nových dálkově ovládaných výhybek.
- Všechny výhybky ve vozovně jsou napojeny na systém automatického stavění vlakové cesty.
- Projekt byl spolufinancován z Operačního programu Doprava 2021-2027.

Oprava TT linky č. 10 v úseku Ostravská – Podstránská

- Začátkem roku proběhla na trati linky č. 10 výměna kolejového svršku v úseku dlouhém 600 m před zastávkou Podstránská.
- Při stavbě byl obnoven kolejový svršek včetně podkladních vrstev, upevňovadel a nových širokopatných kolejnic.

Oprava podchodu Ondrouškova

- V srpnu byla dokončena oprava mostního objektu tramvajové trati na ul. Vejrostova, který kříží komunikaci pro pěší.
- Došlo k plošné opravě spodní stavby a nosné konstrukce mostu a provedení výměny mostního svršku. Konstrukce mostu byly sanovány, doplněny o nové izolace a ochranné vrstvy, byly vybetonovány nové římsy a doplněno zábradlí. Podchod také získal nový nátěr se sportovními motivy.
- Tramvajový svršek na mostním objektu byl obnoven v délce cca 60 m ze stávajících kolejnic s pružným upevněním.

Oprava mostu BVV přes Křížkovského

- Proběhla stavební úprava mostu BVV, v rámci které došlo k opravě stávajícího tramvajového mostu včetně tramvajového svršku na mostě i předmostí o délce cca 287 m.
- Na mostě byly mimo jiné lokálně vyspraveny trhliny a místa se stopami po zamáčení, bylo obnoveno odvodnění a zřízena nová stříkaná izolace.

- Provedená úprava tramvajové trati spočívala především ve výměně původních širokopatných kolejnic za žlábkové, instalaci novějších mazacích zařízení a doplnění pryžových bokovnic ke kolejnicím. Všechny tyto dílčí zlepšení vedou v konečném efektu ke snížení hluchosti způsobené kolejovou dopravou.



Tramvajový most u výstaviště.

Ozelenění tramvajových tratí

- Během roku 2024 proběhlo na několika úsecích ozelenění TT.
- U TT při ul. Veletržní byl zřízen zelený pás oddělující chodník pro pěší od tramvajové tratě. Byl zde založen luční porost, a navíc vysázeny cibuloviny, které zajistí rozkvět oblasti během jarních měsíců. V místě zastávky linky č. 1 a přechodu pro chodce byl kryt TT osázen suchomilnými rostlinami.
- V rámci rekultivace došlo k založení lučního porostu i v pásu podél tratě na ul. Vídeňské v úseku mezi zast. Hluboká a křižovatkou s ul. Jihlavská.

- Dále byl na dvou místech zřízen zkušební úsek celého zákrytu tramvajové tratě – na Palackého třídě byl povrch realizován z umělého materiálu v podobě parkového trávníku a na ul. Purkyňova došlo ke kompletní výměně zákrytu s osázením rostlin nevyžadujících závlahový systém ani pravidelný pokos.

Bezbariérové zastávky

V roce 2024 byla provedena bezbariérová úprava zastávek:

- Zastávka Hluboká (oba směry)



Rekonstrukce nástupiště v zastávce Hluboká.

Přístřešky pro cestující MHD

V roce 2024 došlo k realizaci dalších přístřešků pro cestující v zastávkách:

- Autobusová smyčka Líšeň, hřbitov
- Zastávka Lesná, nádraží, ulice Okružní
- Zastávka Rakovecká, ulice Obvodová
- Zastávka Řečkovice, ulice Medlánecká



Přístřešek a provozní objekt ve smyčce Líšeň, hřbitov.

Kabelové trasy a měnírny

Úprava kabelové trasy ul. Kounicova

- Účelem stavebních úprav je výměna trakčních rozvodů na ul. Kounicova v úseku mezi ul. Kotlářská a Slovákova. Kabelová síť v tomto úseku je již na hranici životnosti a stává se poruchovou.
- Realizací této akce dojde ke stabilizaci systému napájení v dané oblasti a uvedení do stavu vyhovujícího požadavkům pro přenos trakčního výkonu k provozování kloubových trolejbusů směrem do centra města.
- V roce 2024 byly zrealizovány dvě z celkových tří etap. Poslední etapa je plánována na rok 2025. Celková délka této trasy činí přibližně 850 metrů.

Brno, Bystrc, ul. Obvodová, rekonstrukce trakčních kabelů DPMB

- Jednalo se o výměnu trakčních kabelů a provedení potřebných stavebních úprav této trasy.
- Akce proběhla v souběhu s modernizací tramvajové tratě Obvodová, Brno-Bystrc, v jejíž blízkosti se nachází a slouží k jejímu napájení.
- Trasa o délce přes 1 kilometr byla dokončena v roce 2024.

Optické propojení tras DPMB

- Nadále pokračují práce na optických propojení areálů a objektů DPMB.
- Síť optických kabelů slouží k bezpečnému, stabilnímu a spolehlivému přenosu informací a dat po optických vláknech. Tímto způsobem lze dosáhnout rychlého přenosu na dlouhé vzdálenosti při malých ztrátách a vysokých požadavcích na kvalitu.
- V roce 2024 se konkrétně jednalo o propojení měnírny Netroufalky s areálem v Pisárkách a energetického dispečinku v ul. Tábor s areálem vozovny v Medlánkách. Celková délka těchto tras činila necelých 9,5 kilometru.

Významné strategické projekty

Znovuzprovoznění tramvajové trati Stránská skála – Líšeň, Holzova

Cílem projektu je zprovoznění bývalé tramvajové tratě ze současné konečné na Stránské skále do Líšně při ulici Holzova k budově historických vozidel Technického muzea města Brna.

V přípravě projektu bude pokračováno až na základě zpracované územní studie, která bude podkladem pro vytvoření územních plánovacích podmínek pro řešení celé dotčené lokality na základě požadavků SMB, příslušných MČ, vlastníků pozemků a současných společenských potřeb obyvatel města Brna, a zejména v případě, kdy projekt bude možno spolufinancovat z evropských finančních zdrojů.

Lanová dráha Pisárky – Kampus

Na základě rozvoje lokality univerzitního kampusu a potřeby lepší dopravní obslužnosti této oblasti je na základě požadavku statutárního města Brna připravován projekt lanovky. Trasa lanovky povede ze zastávky ARENA BRNO přes areál BVV až k univerzitnímu kampusu. Přípravou projektu byl pověřen DPMB.

V koordinaci s ostatními projekty v dotčené lokalitě byla zpracována projektová dokumentace pro společné povolení a vydáno pravomocné povolení pro stavbu. V důsledku podání mimořádných opravných prostředků ze strany třetího subjektu však byly již zahájené práce přerušeny a stavební povolení zrušeno. Aktuálně je postup stavebních prací a vydání nového povolení záměru předmětem jednání a dalšího zpracování.

Prodloužení tramvajové trati Bystrc, Ečerova – Žebětín, Kamechy

Projekt je rovněž zařazen mezi strategické projekty města Brna. Účelem stavby je zvýšit kvalitu a spolehlivost dopravní obsluhy na území Bystrce a Žebětína. Nová tramvajová trať bude páteří linkou dopravní obsluhy MHD v dotčené lokalitě. Moderní tramvajová trať vybavená nejlepšími dostupnými zařízeními a technologiemi bude částečně vedena v podzemním tunelu. Smluvní vztah investora a zhotovitele bude realizován v rámci mezinárodního smluvního standardu FIDIC (tzv. „Žluté knihy“). Hlavním cílem projektu je novostavba tramvajové trati, a to prodloužení stávající tramvajové dráhy ze smyčky Ečerova v Bystrci do nové smyčky při ulici Hostislavova v sídlišti Kamechy. Délka prodloužení v nové trase činí 1,4 km.

Mimo vlastní stavbu tramvajového tělesa, včetně jeho tunelové trasy o délce 320 m, jsou součástí úpravy dotčené pozemní komunikace, mosty, přeložky inženýrských sítí a další stavbou vyvolané investice. Stavba je navržena jako dvoukolejná tramvajová trať na samostatném tělese mimo pozemní komunikace. Je zasmulvněn generální dodavatel stavby a stavební práce budou zahájeny na konci února 2025.

Projekt bude spolufinancován z Operačního programu Doprava 2021–2027.



Budoucí staveniště západního portálu tunelu a smyčky Kamechy.



Vizualizace západního portálu tunelu a zastávky Říčanská.



Vizualizace zastávky a smyčky Žebětín, Kamechy.

2.3 Regionální autobusová a železniční doprava v Brně

Regionální autobusová doprava

Kromě městských autobusových linek provozovaných DPMB v rámci MHD zajiždí na území města Brna rovněž 28 regionálních linek IDS JMK. Vesměs se jedná o radiální linky z větších měst Jihomoravského kraje. Tyto linky provozují regionální autobusoví dopravci a mají číselné označení vyšší než 100. V Brně jsou ukončeny buď na Ústředním autobusovém nádraží Zvonařka, nebo na významných přestupních uzlech uvnitř Brna, kde je možný přestup na linky městské dopravy.

V roce 2024 došlo k drobným úpravám vedení regionálních autobusových linek na území města Brna. Na jaře došlo k převedení linky 71 na regionální linku 304 a rozdělení linky 51 na dvě přečíslované linky 161 a 502. V souvislosti s ukončením modernizace a elektrifikace tratě Brno – Zastávka pak došlo k částečné redukci a přesměrování autobusů končících u Nemocnice Bohunice. Třetí změnou pak bylo zavedení režimu „Jezdi jednoduše“ do regionálních autobusových linek 161, 302, 304, 501, 502, 509, 510, 701, 702 obsluhujících obce v těsné blízkosti Brna. V režimu „Jezdi jednoduše“ je nástup i výstup v pracovní dny od 5 do 20 hodin všemi dveřmi. Jízdenky si cestující kupuje primárně ve validátoru a při cestě z/do zón 100 nebo 101 lze použít pro koupi jízdenky jen přiložení karty bez výběru konkrétní jízdenky. Systém je propojen s brněnským „Pípní a jed!“.

Počet provozovaných autobusových linek na území města Brna

Dopravce	Městské denní	Městské noční	Regionální	Celkem
DPMB	38	11	6	55
ADOSA	0	0	7	7
BDS-BUS	2	0	18	20
BORS Břeclav	2	0	5	7
ČSAD Hodonín	1	0	6	7
ČSAD Kyjov Bus	0	0	8	8
ČSAD Tišnov	3	0	4	7
ČSAD Ústí nad Orlicí	3	0	7	10
DOPAZ	1	0	1	2
SDS Opava	0	0	2	2
Tourbus	0	0	2	2
TRADO-BUS	0	0	5	5
ZDS - PSOTA	0	0	4	4



Linka 51 projíždějící Bosonohami na jaře 2024 zajišťovaná dopravcem ČSAD Tišnov. V roce 2024 na lince jezdí stejný dopravce, ale již pod linkou 161.



Autobus linky 301 přijíždějící na konečnou Královo Pole, nádraží, kde aktuálně probíhá totální modernizace nádražní budovy i nástupišť.

Počet regionálních autobusových linek IDS JMK na území města Brna	28
Provozní délka sítě regionálních linek na území města Brna (km)	102,8
Délka regionálních autobusových linek na území města Brna (km)	201,2
Počet vypravených vozů (průměr za pracovní den)	203
Průměrná cestovní rychlost regionálních autobusů po Brně (km/h)	32,5

Ujeté vozokilometry regionálními dopravci v Brně	2 971 715,6
- z toho na městských denních linkách	561 245,7 (18,9 %)
- z toho na regionálních linkách	2 410 469,9 (81,1 %)
Počet přepravených osob regionálními autobusovými dopravci v Brně	29 448 791
Rozsah provozu (rozšíření před nepracovním dnem)	4:30-23:30 (3:00)

Město Brno je také důležitým uzlem pro dálkovou vnitrostátní i mezinárodní dopravu. Tyto spoje jsou vypravovány ze dvou autobusových nádraží – Ústředního autobusového nádraží Zvonařka, které bylo v roce 2020 rekonstruováno, a autobusového nádraží u hotelu Grand na ulici Benešova.

Železniční doprava (osobní)

Město Brno je bezesporu důležitým železničním uzlem jak pro osobní, tak i pro nákladní železniční dopravu a prochází jím důležitý tranzitní koridor.

Železniční síť na území města Brna tvoří 6 železničních tratí o celkové délce 60,9 km. Na těchto tratích je vedeno 5 linek IDS JMK s označením S (většinou osobní vlaky) a 9 linek IDS JMK s označením R (rychlíky a většina spěšných vlaků), jejichž délka na území města Brna je 142,7 km. Vlakové spoje, kterých je za jeden pracovní den zhruba 800, mají především funkci rychlé páteřní dopravy z méně či více vzdálených míst regionu do centra Brna. Do přestupních uzlů jsou navíc vedeny napaječové autobusové linky, tudíž význam železniční dopravy v rámci IDS JMK je zásadní.

Na území města Brna se nachází 11 železničních stanic a zastávek. Železniční dopravu lze také použít pro rychlou přepravu cestujících mezi zastávkami ležícími uvnitř města Brna, zejména ze vzdálenějších městských částí, např. Chřlvice nebo Řečkovice. Dominantním dopravcem zajišťujícím přepravní služby na železnici je společnost České dráhy, a.s.

Společnost RegioJet a.s. provozovala v roce 2024 10 párů vlaků v celodenním provozu na trase Praha – Brno – Vídeň a Praha – Brno – Bratislava – Budapešť.

Město Brno jako jediné město v České republice a pravděpodobně i střední Evropě v roce 2024 objednávalo železniční spojení do zahraničí. Byl jím vlak z Brna na vídeňské letiště Schwechat s provozovatelem Gepard Express, SE. Spoje byly zajištěny v noci tak, aby bylo možné dojet k prvním odletům z Vídně a vrátit se večer zpět do Brna.

Funkci správce železniční infrastruktury zajišťuje od 1. 1. 2020 Správa železnic, státní organizace (do roku 2019 pod názvem Správa železniční dopravní cesty, státní organizace).

V roce 2024 byla zahájena rekonstrukce železniční stanice Brno-Královo Pole. Jedná se o velmi vytíženou stanici a současně přestupní uzel na regionální a městské autobusy, tramvaje, a dokonce i na parciální trolejbusy.



Časosběrné snímky od původního královopolského nádraží na konci prosince 2023 až do stavu na konci roku 2024.

Počet vlakových linek IDS JMK na území města Brna (S + R)	14 (5 + 9)
Provozní délka železniční sítě s osobní dopravou na území města Brna (km)	60,9
Délka vlakových linek IDS JMK na území města Brna (km)	142,7
Počet vlakových spojů (průměr za pracovní den)	800
Průměrná cestovní rychlost vlaků po Brně (km/h)	43,7
Ujeté vlakokilometry v Brně celkem	2 488 071
- z toho linkami S v rámci IDS JMK	1 597 657 (64,2 %)
- z toho linkami R v rámci IDS JMK	713 443 (28,7 %)
- z toho spoji mimo IDS JMK*)	176 971 (7,1 %)
Počet přepravených osob v Brně	23 918 540
Rozsah provozu (rozšíření před nepracovním dnem)	4:30–23:30 (0:15)

* Kromě vlaků zařazených do linek IDS JMK jsou přes Brno vedeny i vlaky dopravců České dráhy, a.s., a RegioJet a.s., ve kterých Tarif IDS JMK neplatí. Vlaků dopravce České dráhy, a.s., bylo v roce 2023 19 párů a jednalo se o vlaky kategorie EC (EuroCity), IC (InterCity) a rj (railjet). Společnost RegioJet a.s. provozovala v roce 2023 10 párů vlaků vedených přes Brno. V roce 2019 bylo dohodnuto, že ve vlacích společnosti RegioJet lze v úseku Brno – Břeclav (linka R50) použít jízdní doklady IDS JMK zakoupené prostřednictvím aplikace Poseidon.

Rozsah objednávané železniční dopravy byl v roce 2024 přibližně shodný jako během jízdního řádu 2023, docházelo pouze k dílčím změnám ve výkonech na základě aktuálních potřeb. Na lince S4 platil od května do prosince výlukový jízdní řád kvůli modernizaci trati. Po tuto dobu byly regionální vlaky mezi Rapoticemi a Střelicemi nahrazeny autobusy.



Elektrické Jednotky RegioPanter na vlacích linky S4 poblíž zastávky Ostopovice. V roce 2024 byla dokončena modernizace tratě mezi Brnem a Zastávkou u Brna, která zahrnovala mj. zdvoukolejnění a elektrizaci. Na lince S4 tak mohlo dojít k navýšení rozsahu dopravy a k nasazení moderních elektrických jednotek.



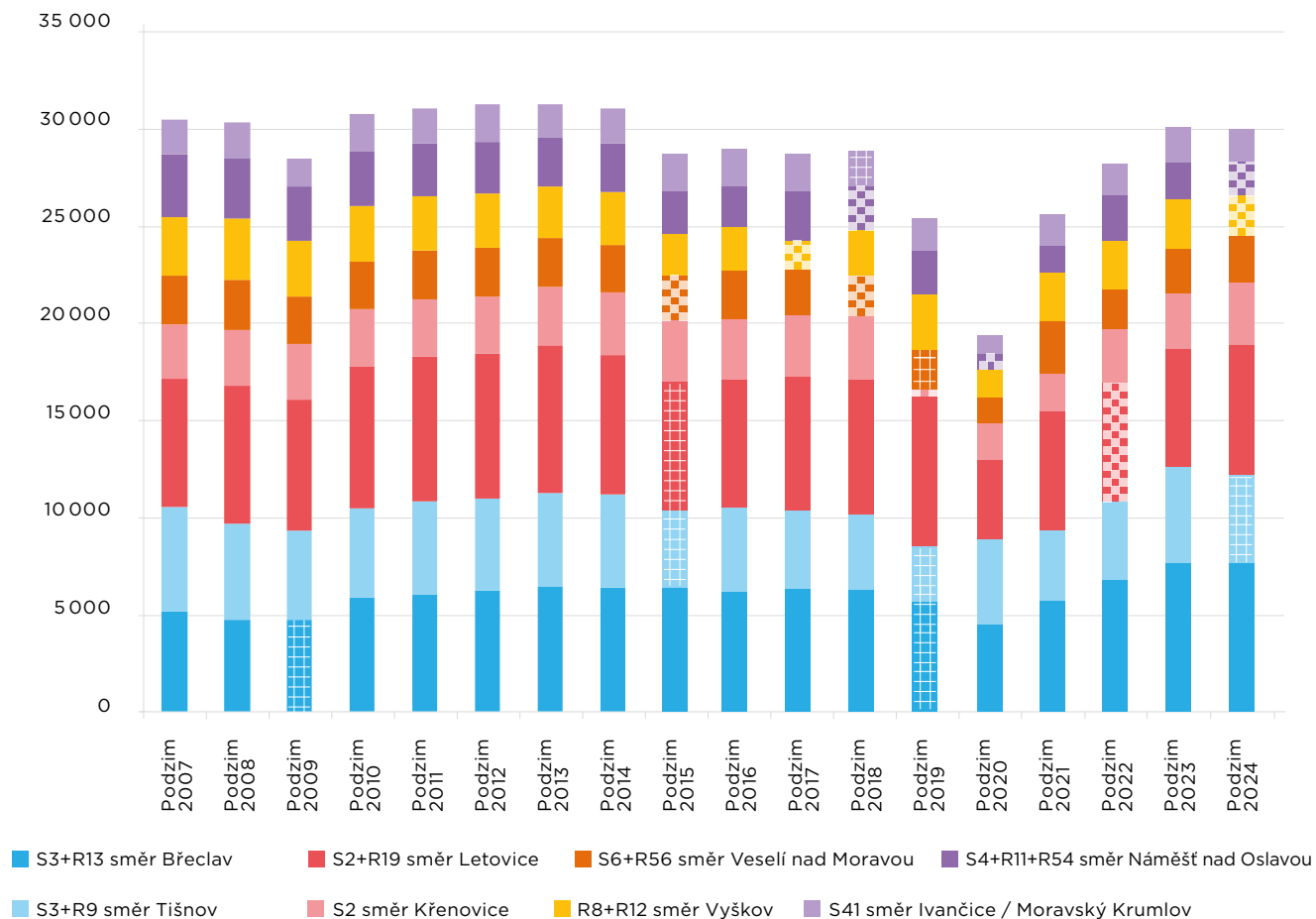
Jednotky Moravia ve stanici Brno hlavní nádraží. Tato vozidla ve vlastnictví Jiho-moravského kraje v současnosti zajišťují veškeré dopravní výkony na linkách S2 a S3.

Frekvence cestujících

výluka, omezení dopravy

▣ výluka, náhradní autobusová doprava

Vývoj počtu přepravených cestujících v jednotlivých fázích vývoje IDS JMK, včetně podílu jednotlivých tratí, je obsahem následujícího grafu. Pokles počtu cestujících na železnici v letech 2015 až 2019 je dán rozsáhlou letní výlukovou činností v Brně a okolí, při níž byly vlaky nahrazovány autobusy. Výrazný pokles počtu přepravených cestujících o zhruba 30 % v roce 2020 a o cca 25 % v roce 2021 proti roku 2019 je způsobený omezením mobility obyvatelstva z důvodu pandemie covid-19. Na podzim roku 2022 se již počet cestujících vrátil na úroveň před pandemií covid-19 i přes rozsáhlou výluku Brno – Blansko, při které cestující využívali místo vlaků náhradní autobusovou dopravu. Výrazný rostoucí trend značící návrat cestujících do vlaků pokračuje i v průběhu let 2023 a 2024.

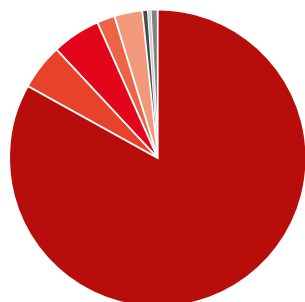
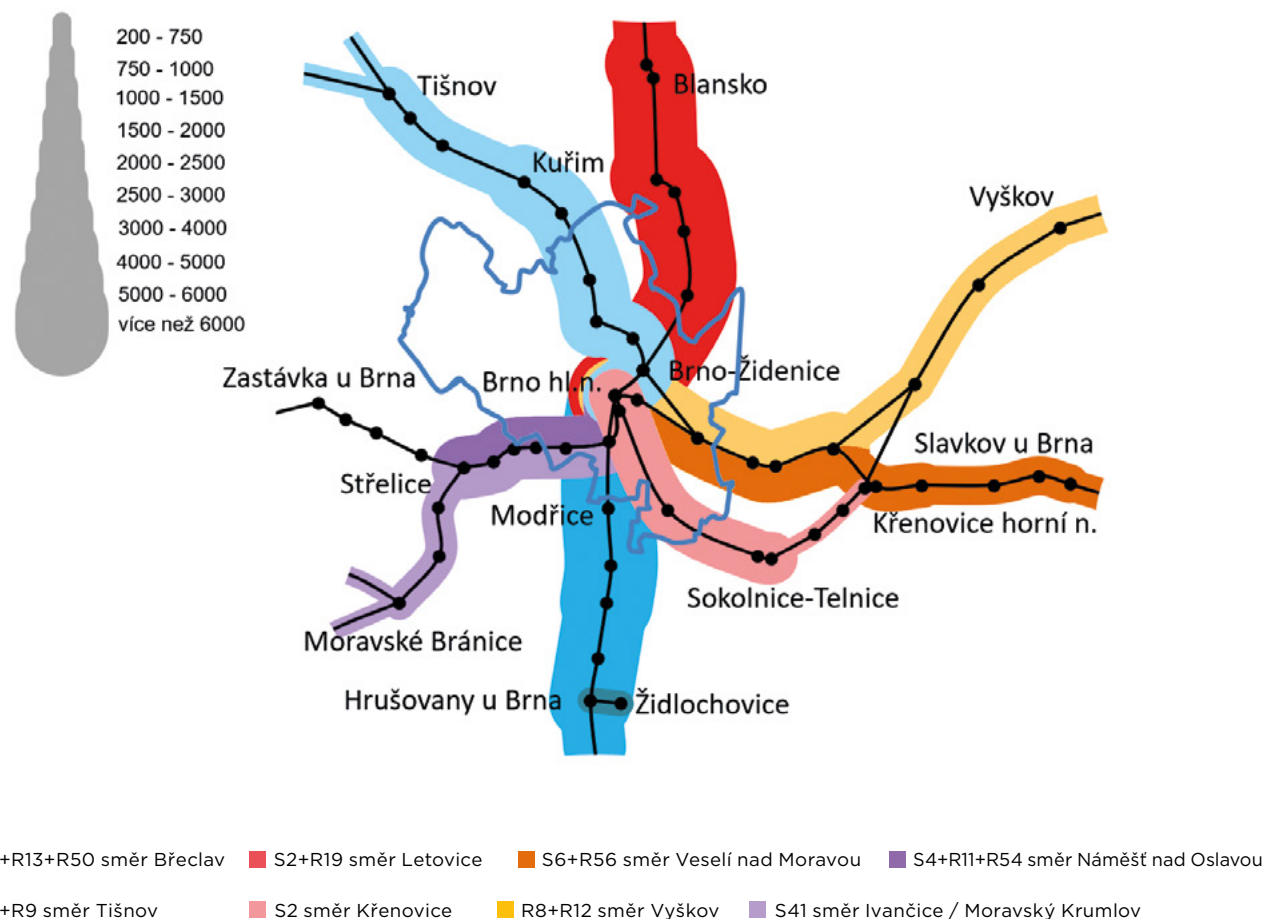


Na základě přepravních průzkumů a dalších zjištění je možné kvalifikovat velikost přepravních proudů (v jednom směru) v roce 2024 dle následujícího grafu. Protože po větší část roku 2024 nejezdily vlaky v úseku Rapotice – Zastávka – Střelice, nejsou pro tento úsek k dispozici relevantní data.

Nástupy a výstupy do/z vlaků v brněnských železničních stanicích

Stanice a zastávky na území města Brna zajišťují nejen dopravní obsluhu přilehlého území, ale současně umožňují přestup na další části linkového systému IDS JMK, zejména na městskou dopravu. Nejdůležitější železniční stanicí v Brně je Brno hlavní nádraží, kterou využívá nejvíce cestujících při nástupu a výstupu z vlaků.

Druhou a třetí nejvýznamnější stanicí v Brně jsou Brno-Židenice a Brno-Královo Pole, kam byla prodloužena linka R8, kterou provozuje společnost RegioJet a.s. Počet nastupujících a vystupujících cestujících ve stanici Brno-Královo Pole je negativně ovlivněn probíhající výstavbou nové odbavovací haly, je tak snížen komfort pro cestující, kteří tuto stanici využívají. Po část roku také nebyla obsluhována zastávka Brno-Řečkovice, a to z důvodu modernizace traťové koleje mezi Královým Polem a Kuřimí.



Brno hl.n. 83,17 %

Lesná 1,93 %

Černovice 0,13 %

Královo Pole 4,96 %

Chrlice 2,97 %

Horní Heršpice 0,71 %

Židenice 5,33 %

Slatina 0,7 %

Starý Lískovec 0,13 %

2.4 Průzkum spokojenosti cestujících

Nedílnou součástí činnosti společnosti KORDIS jsou pravidelné marketingové průzkumy zjišťující názory a postoje cestujících k IDS JMK. Jedním z nich je průzkum dopravního chování a spokojenosti cestujících s městskou dopravou v Brně. Výsledky těchto průzkumů potvrdily převážně pozitivní ohlasy a hodnocení IDS JMK vykazuje trvale rostoucí trend.

V roce 2024 byl průzkum proveden na vzorku 639 osob na 100 lokalitách ve městě Brně, a to i formou elektronického dotazování. Průzkum z roku 2024 potvrdil vysokou spokojenost Brňanů i dojíždějících s brněnskou městskou dopravou. Její pozitivní hodnocení je již od roku 2019 prakticky neměnné. V roce 2024 bylo na úrovni 2,37 na pětibodové škále od 1 do 5.

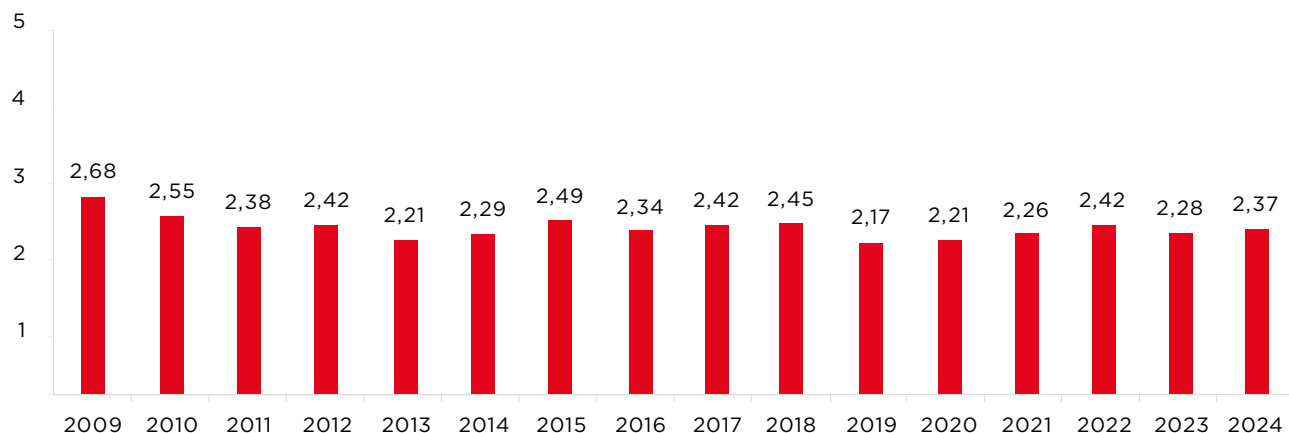


37 nových jednotek Moravia rovněž přispívá ke zlepšení spokojenosti cestujících nejen v Brně.



Na vnímání městské dopravy v Brně má pozitivní vliv i řada investičních akcí DPMB – nová trať k bohunickému kampusu, na ulici Kamenomlýnské, nové tramvaje Škoda ForCity nebo parciální trolejbusy.

Spokojenost cestujících se službami IDS JMK v Brně



Známkování jako ve škole. Od 1 (zcela spokojen) do 5 (nespokojen).



/03/
KAPITOLA
**AUTOMOBILOVÁ
DOPRAVA**



ROČENKA DOPRAVY BRNO **2024**

3.1 Vývoj motorizace a automobilizace

Do roku 2008 se počet motorových vozidel registrovaných na území města Brna výrazně zvyšoval, poté následoval pozvolný růst. V roce 2013, po zavedení nového registru vozidel, došlo k administrativnímu snížení absolutního počtu dopravních prostředků. Rok 2014 až 2024 znamenal další pozvolný nárůst registrovaných vozidel. Koncem roku 2024 připadal osobní automobil na 1,7 obyvatele a motorové vozidlo na 1,4 obyvatele. Tato hodnota zcela neodpovídá reálnému stupni automobilizace ve městě Brně, neboť v celkovém počtu nejsou započítána firemní vozidla, která jsou evidována v jiných krajích a provozována na území města Brna. Jedná se hlavně o vozidla pražských firem, která jsou evidována v Praze.

Pro časovou kontinuitu stavební činnosti ve vztahu k potřebám parkovacích a odstavných stání (nelze každý rok rozdílně reagovat) a také ke snížení existujících disproporcí mezi potřebou a nabídkou je od roku 2004 Magistrátem města Brna stanovena hranice pro použití součinitele vlivu stupně automobilizace ve městě Brně na hodnotu $ka = 1,25$.



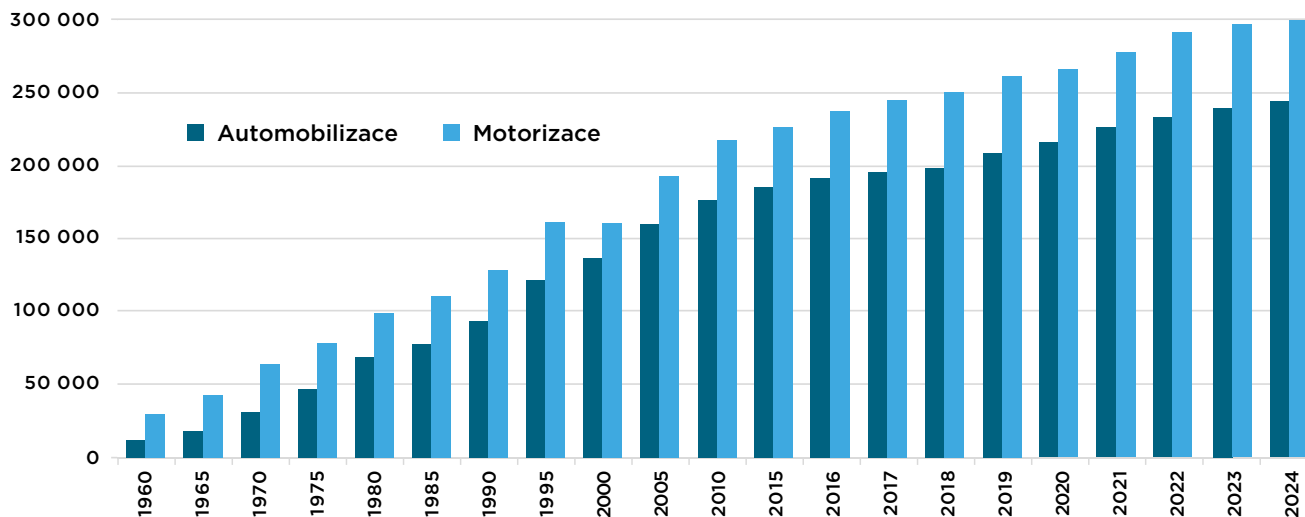
Ranní špička na ulici Úvoz.

Rok	Počet osobních vozidel	Počet motorových vozidel	Osobních vozidel na 1 000 obyvatel	Motorových voz. na 1 000 obyvatel	Počet obyvatel na 1 osobní vozidlo	Počet obyvatel na 1 motorové vozidlo
1956	5 127	15 113	17	49	59,8	20,3
1960	9 142	26 709	29	85	34,3	11,7
1965	14 453	37 177	44	113	22,8	8,9
1970	28 970	63 493	86	189	11,6	5,3
1975	46 300	77 066	129	214	7,8	4,7
1980	66 745	98 719	179	265	5,6	3,8
1985	76 253	108 079	198	281	5,0	3,6
1990	90 061	123 792	229	315	4,4	3,2
1995	117 704	154 323	303	397	3,3	2,5
2000	134 013	164 430	351	431	2,8	2,3
2005	144 308	188 872	393	515	2,5	1,9
2010	160 766	218 742	433	589	2,3	1,7
2015	174 749	226 630	464	602	2,2	1,7
2016	182 844	235 961	484	625	2,1	1,6
2017	191 353	243 843	508	647	2	1,6
2018	198 734	251 191	527	666	1,9	1,5
2019	206 481	258 705	548	687	1,8	1,5
2020	212 727	264 690	561	699	1,8	1,4
2021	222 684	276 424	585	727	1,7	1,4
2022	231 112	291 133	572	721	1,7	1,4
2023	236 893	297 216	591	742	1,7	1,4
2024	240 534	300 469	600	749	1,7	1,3



Ulice Nové Sady.

Počty evidovaných vozidel byly získávány z internetových stránek MVČR a od roku 2012 ze stránek MDČR.

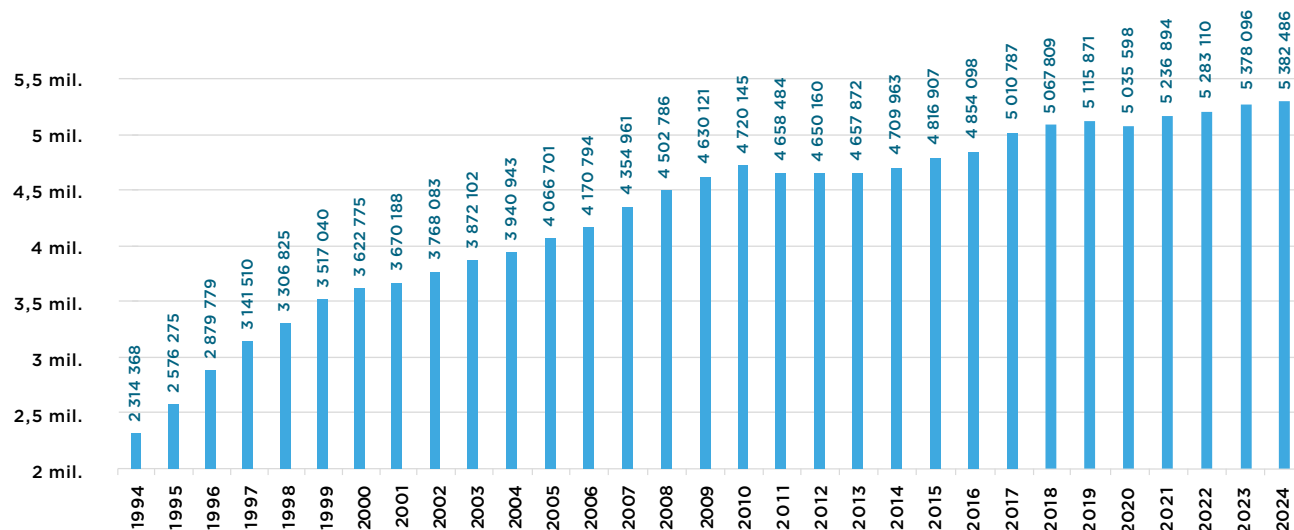


3.2 Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy

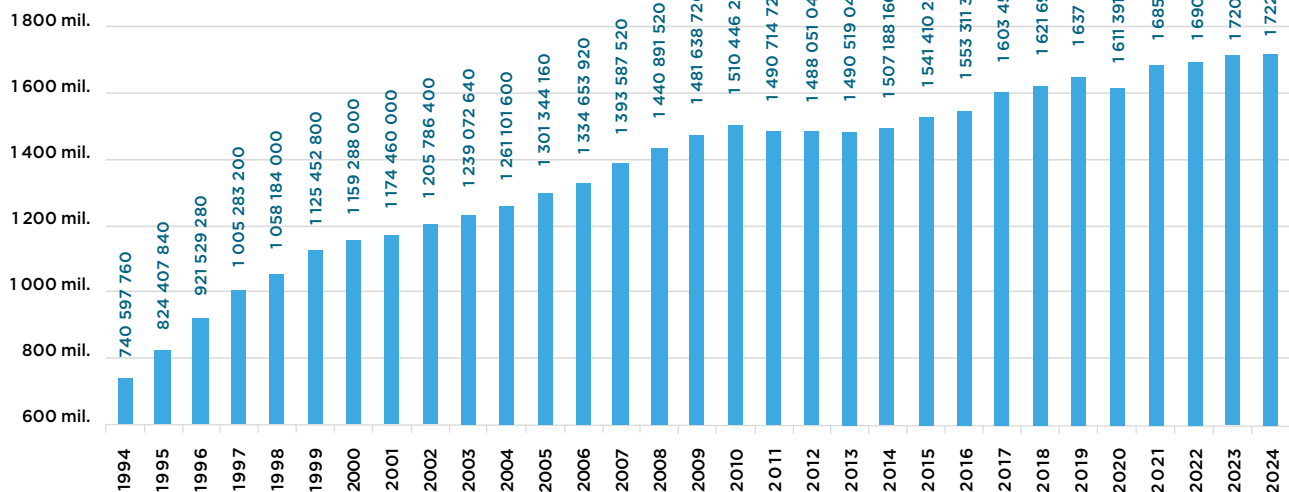
Vývoj automobilové dopravy v Brně je sledován za pomoci křižovatkových a profilových sčítání. Pro celoroční sledování dopravy slouží různé typy detektorů umístěných na světelně řízených křižovatkách, v tunelech a na dalších místech. Základním ukazatelem vývoje automobilové dopravy jsou dopravní výkony na celé komunikační síti – ujeté vozokilometry. Údaje o výkonech se vztahují k období průměrného pracovního dne. Dalším nástrojem k zjišťování trendů vývoje jsou kordonová sčítání. Jedná se o uzavřené okruhy, kde se zjišťují počty vozidel na vstupech a výstupech na tomto okruhu. V Brně to jsou vnější kordon na hranicích města a vnitřní kordon v místě Malého městského okruhu.

Z grafu je patrné, že dopravní výkony do roku 2011 neustále stoupaly. Zlom nastal v roce 2011, kdy počet vozokilometrů začal klesat. Od roku 2015 vykazují počty vozokilometrů opět stoupající tendenci. V roce 2020 z důvodu pandemie covid-19 nastal pokles, který se o rok později opět změnil v nárůst, a jinak tomu bylo v roce 2024.

Dopravní výkony za průměrný pracovní den (vozokm)



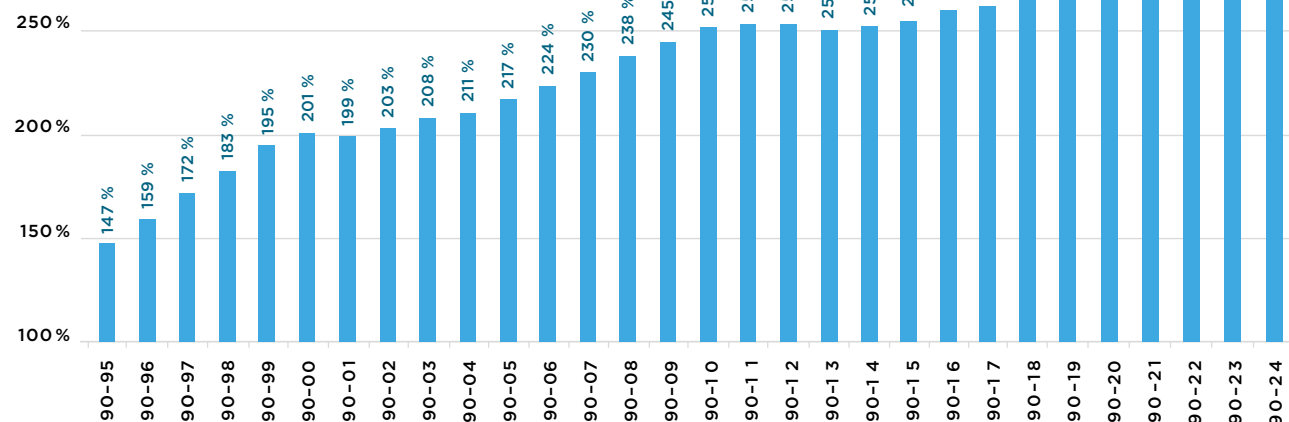
Dopravní výkony za rok (vozokm)



Od roku 1990 do roku 2000 intenzity dopravy na komunikacích v Brně strmě stoupaly a v roce 2000 dosáhly dvojnásobné hodnoty oproti roku 1990. V následujících letech byly změny pozvolnější. K roku 2022 je celkový nárůst 176 %. Od roku 2004 do roku 2010 se meziroční nárůsty pohybovaly kolem 6 %.

V roce 2011 dosáhlo zvýšení intenzit pouze 2 %. V roce 2012 intenzity dopravy začaly stagnovat a v roce 2013 dokonce nastal pokles. Rok 2024 zaznamenal nárůst o 8 %. Za rok 2024 intenzity dopravy v porovnání s rokem 2023 vzrostly nepatrně o 2 %.

Vývoj intenzit v Brně (rok 1990 – 100 %)



V následujících tabulkách jsou uvedeny intenzity na nejvíce zatížených komunikacích a křižovatkách ve městě Brně v roce 2024.

Nejzatíženější úrovnové křižovatky v Brně

Pořadí	Křižovatka	Vozidel za den
1	Poříčí – Heršpická	63 000
2	Dornych – Zvonařka	60 000
3	Heršpická – Bidláky	58 000
4	Koliště – Křenová	57 000
5	Koliště – Cejl	53 000

Nejzatíženější úseky v Brně

Pořadí	Úsek	Vozidel za den
1	Žabovřeská (pod tunely)	64 000
2	Hradecká	64 000
3	Videňská (u křížení s D1)	62 000
4	Bauerova (Hlinky – Bítešská)	54 000
5	Ostravská	51 000

Nejzatíženější mimoúrovňové křižovatky v Brně

Pořadí	Křižovatka	Vozidel za den
1	D1 – Videňská	140 000
2	D1 – Bratislavská radiála	128 000
3	Bítešská – D1	87 000
4	Sportovní – Porgesova	84 000
5	Žabovřeská – Hradecká	78 000

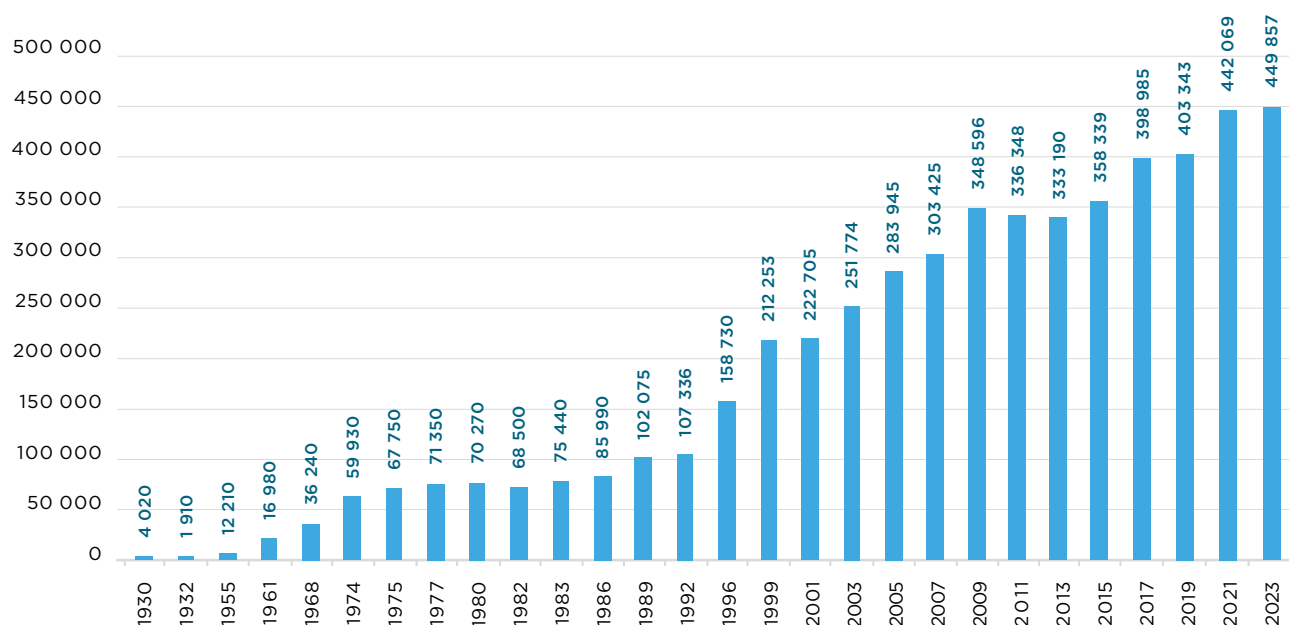
Vývoj intenzit dopravy na vnějším a vnitřním dopravním kordonu

Rok	Centrální kordon			Vnější kordon		
	Osobní	Nákladní a bus	Vozidla celkem	Osobní	Nákladní a bus	Vozidla celkem
2001	192 470	8 926	201 396	176 236	46 469	222 705
2005	193 747	8 324	202 071	228 862	55 083	283 945
2007	197 241	8 600	205 841	241 060	62 365	303 425
2009	205 057	12 591	217 648	286 851	61 945	348 596
2011	198 656	13 425	212 081	272 406	63 942	336 348
2013	193 493	13 370	206 863	271 000	62 190	333 190
2015	191 470	13 892	205 362	281 060	77 279	358 339
2017	189 578	16 760	206 338	308 546	90 439	398 985
2019	164 742	16 703	181 445	308 880	94 463	403 343
2021	174 569	14 984	189 555	344 391	97 678	442 069
2023	171 987	17 550	189 537	346 295	103 562	449 857



Velmi frekventovaná křižovatka Dornych.

Celkový počet vozidel za 24 hodin na hranicích města



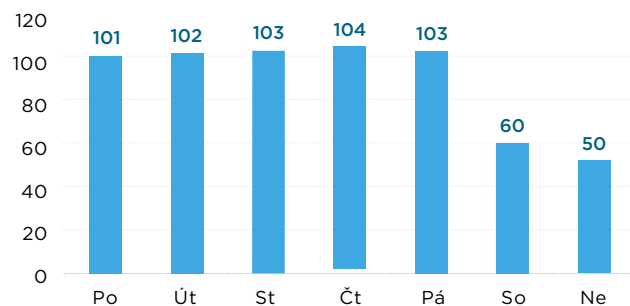
Dopolední špička na ulici Křenová.

3.3 Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel

Časové variace intenzit automobilové dopravy (den, týden, rok) jsou zobrazeny na následujících grafech. Z denních variací vyplývá, že přibližně 79 % dopravních výkonů je uskutečněno mezi 6.–18. hodinou. Za období 6–22 hodin je pak uskutečněno cca 93,4 % celodenních dopravních výkonů (na noční období od 22–6 hodin tedy připadá 6,6 % dopravního výkonu). Nadprůměrný pracovní den je pátek (104 %). Dopravně nejsilnější měsíc v roce byl říjen (105 %). Sobota odpovídá 60 % a neděle 51 % průměrného pracovního dne. Ranní špičkovou hodinou je 7.–8. hodina, odpolední špičkovou hodinou je 15.–16. hodina. Podíl ranní špičkové hodiny činí 7,1 %, podíl odpolední špičkové hodiny 7,4 %. Rozdíl mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období je 1,0–1,3 %.

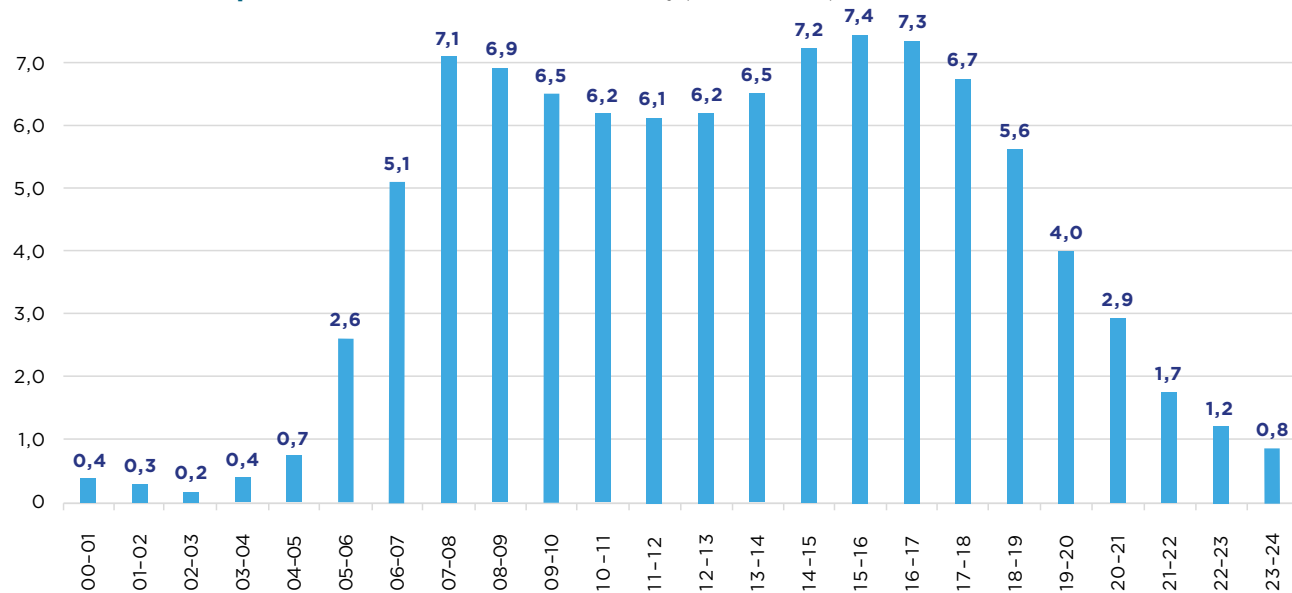
Týdenní variace v procentech 2024

Jednotlivé dny v týdnu vztahované k průměrnému pracovnímu dni:



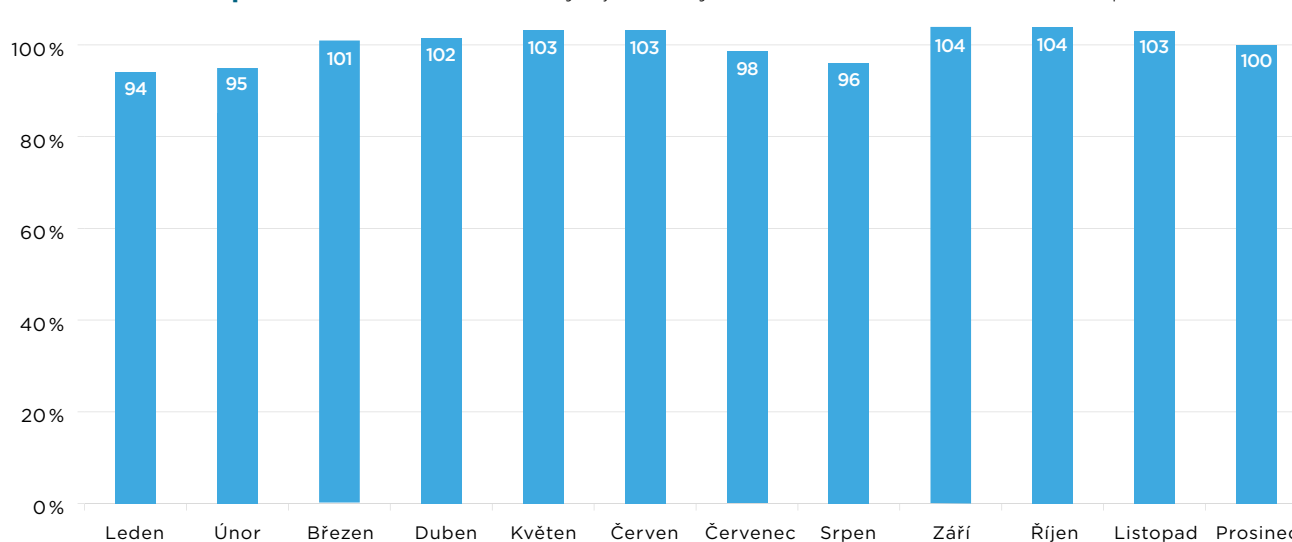
Denní variace v procentech 2024

Jednotlivé hodiny průměrného pracovního dne vztahované k celému dni:



Roční variace v procentech 2024

Intenzity v jednotlivých měsících vztahované k celoročnímu průměru:



Intenzity dopravy v roce 2024

Pentle	Intenzity vozidel/den
	do 10 000 vozidel
	do 25 000 vozidel
	do 40 000 vozidel
	do 50 000 vozidel
	do 70 000 vozidel





/04/
KAPITOLA
**CYKLISTICKÁ
DOPRAVA**



ROČENKA DOPRAVY BRNO **2024**

4.1 Cyklistická doprava

V roce 2024 pokračovala výstavba cyklistických opatření obvyklým tempem, přičemž došlo ke změnám formou dopravního značení i ke změnám stavebním, které cyklistům přinesly drobná zlepšení. Zejména díky délce řešených úseků se cyklistická infrastruktura rozrostla o dalších 8 km opatření, což je oproti roku 2023 téměř dvojnásobné navýšení. Mezi nejvýznamnější realizace patří cyklopruhy na ulici Libušina třída, rekonstrukce stezky podél ulice Kníničská nebo cykloobousměrka na ulici Hrázní. Formou dopravního značení byly ve městě Brně vyznačeny nové cykloobousměrky o celkové délce 700 m. Cyklobousměrky přispívají k lepší prostupnosti území pro cyklisty a velmi často zkracují cesty cyklistů. Jsou navíc často zaváděny ve zklidněných zónách, proto se jedná o bezpečné opatření.

Ulice Libušina třída

Na ulicích Libušina třída a Libušino údolí byly v úseku od křižovatky s ulicí Šárka po zastávku MHD Bellova vyznačeny jízdní pruhy pro cyklisty. Pruhy pro cyklisty spojují dříve realizovaný vyhrazený pruh pro cyklisty na ulici Antonína Procházky v úseku od ulice Pisárecká po ulici Šárka s piktogramovým koridorem na ulici Libušina třída v úseku od zastávky Bellova po zastávku Jírovcova, který byl realizován v roce 2020 při rekonstrukci vozovky. Nově vyznačený úsek jízdních pruhů pro cyklisty v délce 2,5 km spolu s dříve realizovanými změnami vytváří ucelené opatření pro cyklisty v celkové délce 4 km. S ohledem na šířkové parametry komunikace je v celém úseku vyznačen jízdní pruh ve stoupání.



Ulice Libušina třída.

V úseku mezi ulicemi Chalabalova a Voříškova je komunikace směrově oddělená dělicím pásem zeleně a šířkové uspořádání v tomto úseku umožnilo vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty i v opačném směru do centra. Jízdní pruh pro cyklisty se od vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty liší vodorovným dopravním značením a není vyznačován svislým dopravním značením IP 20 Vyhrazený jízdní pruh. Cyklistům jízdní pruh pro cyklisty nabízí zvýšenou ochranu ve stoupání při značném rozdílu jízdních rychlostí cyklistů a automobilů ve směru stoupání na komunikaci s intenzitou 8 000 voz./den.



Ulice Jugoslávská.

Ulice Jugoslávská

Na ulici Jugoslávská byl v úseku mezi ulicemi Merhautova a Helfertova ve stoupání vyznačen vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty. Délka vyhrazeného pruhu je přibližně 230 m. Dále opatření pro cyklisty pokračuje vyhrazeným pruhem pro cyklisty na ulici Lesnická až ke křižovatce s ulicí Trávníky, který byl realizován v roce 2023. Vzniklo tak kontinuální bezpečné opatření pro cyklisty směřující od ulice Merhautova do oblasti Černých Polí. Celková délka vyhrazeného jízdního pruhu se zvýšila na 650 m.



Ulice Veselá.

Ulice Veselá

Nová cykloobousměrka vznikla v ulici Veselá v úseku Zámečnická – Středova a navazuje na opatření pro cyklisty na ulicích Opletalova, Solniční, Veselá v úseku Solniční – Středova, Dominikánské náměstí a Dominikánská. Chybějící úsek otevřel cyklistům novou přímou trasu ze Šilingrova náměstí až do ulice Joštova. Tato trasa při průjezdu centrem města v severojižním směru je vhodnou alternativou k ulicím Husova a Masarykova, které jsou výrazně dopravně zatíženy automobilovou nebo pěší dopravou. Celková délka tohoto opatření je přibližně 100 m.



Ulice Bubeníčková.

Ulice Bubeníčková

Legalizaci pohybu cyklistů na chodníkových plochách v souběhu s ulicí Bubeníčková v úseku od přestupního uzlu Stará osada po křižovatku s ulicí Koperníkova vznikla nová bezpečná stezka v přidruženém prostoru. Stezka navazuje na stezky v blízkosti přestupního uzlu Stará osada, které byly realizovány v dřívějších letech. Podél ulice Svatoplukova stezka pokračuje až po křižovatku s ulicí Rokytova a podél ulice Gajdošova stezka končí u křižovatky s ulicí Tábořská. Na dříve realizovanou stezku od Tábořské po Rokytovu, která má délku 1 200 m, nyní navazuje nová stezka podél ulice Bubeníčková s délkou 250 m. Tato stezka byla označena svislým dopravním značením C 9a/b Stezka pro chodce a cyklisty společná. Odbor dopravy připravuje pokračování této stezky dále ve směru do centra s cílem napojit městskou část Brno-Židenice bezpečnou infrastrukturou pro cyklisty.



Ulice Kníničská.

Ulice Kníničská

Nová stezka podél ulice Kníničská vede z ulice Stránského až po tramvajovou zastávku Svratecká v souběhu s tramvajovou tratí, kterou několikrát kříží. Celková délka úseku je 950 m. V rámci rekonstrukce byl opraven nevyhovující povrch, který nahradil živičný kryt. Opraveno a doplněno bylo také zábradlí mezi stezkou a tramvajovou tratí. Stezka byla vyznačena svislým dopravním značením C 9a/b Stezka pro chodce a cyklisty společná. Stezku bylo bohužel nutné přerušit u tramvajových zastávek kvůli hrozícím kolizím s cestujícími. To v budoucnu vyřeší oddělené vedení stezky za přístřešky zastávek.



Ulice Jedovnická.

Ulice Jedovnická

Chodci málo využívaný chodník podél ulice Jedovnická byl legalizován pro pohyb cyklistů zejména z důvodu vysokých intenzit v ulici Jedovnická. Intenzita automobilové dopravy dosahuje 21 000 voz./den. Nově byl chodník označen svislým dopravním značením C 7 a/b Stezka pro chodce + E 13 dodatková tabulka, umožňující vjezd cyklistů. Došlo zde také k úpravě obrubníků tak, aby cyklisté mohli na chodníky pohodlně najet i z nich sjet. Povrch samotných chodníků není v dobrém stavu, nicméně toto provizorní řešení nahradí plnohodnotná stezka vybudovaná v rámci VMO Ostravská radiála.



Ulice Slezákova.

Ulice Slezákova

V oblasti placeného stání 4-06 Soběšická v městské části Brno-sever byla po zavedení rezidentního parkování zjednosměrněna ulice Slezákova. Obousměrný provoz pro cyklisty byl zachován instalací svislého dopravního značení B 2 a IP 4b s dodatkovými tabulkami E 12 a/b, které legalizují obousměrný provoz na jednosměrných komunikacích. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 410 m.



Ulice Krausova.

Ulice Krausova

V městské části Brno-Černovice byl po rekonstrukci ulice Krausova umožněn obousměrný provoz cyklistů na jednosměrné komunikaci. Svislé dopravní značení B 2 a IP 4b bylo doplněno o dodatkové tabulky E 12 a/b, které legalizují obousměrný provoz na jednosměrných komunikacích. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 220 m. Opatření navazuje na jednosměrnou komunikaci Cornovova, na které byl obousměrný provoz cyklistů legalizován v roce 2016. Součástí rekonstrukce komunikace bylo vybudování chodníků, zvýšených příčných prahů a zvýšených křižovatkových ploch. Tyto stavební úpravy mají přispět ke zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích.



Ulice Hrázní.

Ulice Hrázní

V městské části Brno-Kníničky byla ulice Hrázní zjednosměrněna ve směru od hráze Brněnské přehrady k Sokolskému koupališti v úseku od parkoviště v blízkosti křižovatky s ulicí Rekreační po parkoviště u Sokolského koupaliště. Obousměrný provoz pro cyklisty byl zachován instalací svislého dopravního značení B 2 a IP 4b s dodatkovými tabulkami E 12 a/b, které legalizují obousměrný provoz na jednosměrných komunikacích. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 650 m.



Ulice Hněvkovského.

Ulice Hněvkovského

Během realizace rekonstrukce ulice Hněvkovského, která je silnicí I. třídy, se na základě požadavku města podařilo vyznačit přejezd pro cyklisty, který leží na významné cyklistické trase spojující cyklostezky vedoucí podél řeky Svratky a Svitavy. Přejezd se nachází na ulici Hněvkovského v křižovatce s ulicí Kšírova v městské části Brno-jih. Intenzita cyklistické dopravy v tomto úseku je přibližně 800 cyklistů/den. Na úpravu přejezdu bude v následujícím roce navazovat úprava předprostoru přejezdu a napojení na stávající stezky.



Ulice Bráfova.

Ulice Bráfova

Z důvodu nerespektování stávajícího značení bylo přikročeno k jeho úpravě v okolí lávky přes ulici Žabovřeská u tramvajové zastávky Bráfova. Úprava spočívá v důrazu na vodorovné dopravní značení, které cyklisté vnímají lépe než značení svislé. Vodorovné dopravní značení informuje o pohybu cyklistů v oblasti. V rámci úprav došlo k výraznému omezení svislého značení a zavedení zónového režimu, který je označen pouze na začátku a konci zóny.

Stojany pro cyklisty

V roce 2024 došlo k reorganizaci výstavby nových stojanů, a proto žádná nová stojanová místa nebyla vybudována. Je to dáno zejména naplněním nabídky stojanových míst ve veřejném prostoru. Odbor dopravy MMB proto připravil nový systém sběru podnětů přímo od občanů či městských částí. Z centralizovaného výběru a realizace nových stojanových míst se tak stal systém, kdy jsou nové stojany realizovány na základě podnětů jednotlivých uživatelů. To bude do budoucna znamenat menší přírůstek nových stojanů do již dostatečně vybavené sítě cyklistických stojanů ve městě Brně.

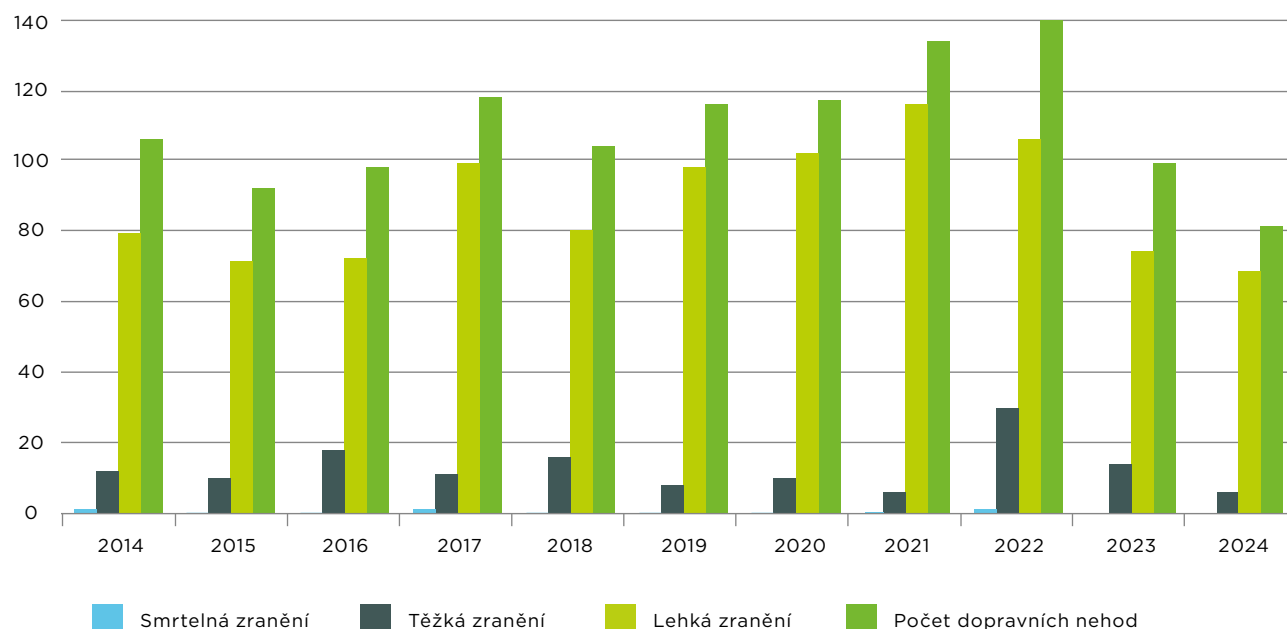
Nehodovost cyklistů

V roce 2024 bylo zaznamenáno na území města Brna celkem 81 dopravních nehod, při kterých byl minimálně jeden z účastníků dopravní nehody cyklista. V důsledku těchto nehod bylo zaznamenáno těžké zranění v 6 případech a v 67 případech se jednalo o zranění lehké. Nejčastější příčinou dopravní nehody byl zejména nesprávný způsob jízdy v 38 případech a nedání přednosti v jízdě u 29 případů. Ve 3 případech byla příčinou dopravních nehod srážka s chodcem a nesprávné předjíždění.

Nová strategie rozvoje cyklistické dopravy

V roce 2024 byly zahájeny práce na nové strategii rozvoje cyklistické dopravy, která bude klíčovým dokumentem pro řešení cyklistické dopravy. Jedním z důvodů jejího pořízení je aktualizace a nahrazení Generelu cyklistické dopravy na území města Brna (2010) a zpřesnění Plánu udržitelné městské mobility města Brna (2018). Cyklostrategie bude reagovat na chybějící aspekty předchozí strategie a přizpůsobení se současným potřebám cyklodopravy. Její pořízení je rozdělené na dvě fáze. Analytickou, která popíše současný stav a problémy k řešení, a návrhovou, která konkrétně formuluje cíle, jichž má být dosaženo. Bude také obsahovat konkrétní kroky, metody a prostředky, které povedou k naplnění stanovených cílů.

Následky nehod cyklistů v Brně v letech 2014–2024



Dokončení je naplánováno na rok 2026. Strategie vznikne interně na OD MMB. Při zpracování dopravního modelu a návrhu technických opatření bude do činnosti zapojena i společnost Brněnské komunikace a.s.

Strategie bude v budoucnu sloužit zejména jako:

- zpřesnění Plánu mobility města Brna a Územního plánu města Brna v oblasti cyklistické dopravy,
- zpřesnění Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji,
- podklad pro zadání změn funkčního využití v území ze strany města a jeho organizací,
- podklad pro zadání změn v území ze strany nižších či vyšších samosprávných celků a jejich organizací (městské části, kraj, stát, resp. SŽ, ŘSD, SÚS apod.),

- podklad pro ostatní odvětvové městské strategie,

- metodika pro projekční činnost na veřejných či soukromých záměrech na území města,

- informace pro veřejnost o plánech města v oblasti cyklodopravy,

- seznam projektů dle priorit pro rozvoj cyklistické dopravy.

Kampaň propagující cyklistickou dopravu

Město Brno dlouhodobě podporuje udržitelné způsoby dopravy, které přispívají ke zdravějšímu životnímu stylu i ke snížení dopravní zátěže. Kromě rozvoje cyklistické a pěší infrastruktury se aktivně zapojuje do motivačních výzev, které inspirují obyvatele k častějšímu pohybu bez motorových vozidel.

Do práce na kole – měření intenzity cyklistické dopravy

Mezi klíčové iniciativy patří květnová kampaň Do práce na kole, která pomáhá ke změně dopravního chování. Soutěž, pořádaná organizací AutoMat, motivuje k pravidelnému využívání udržitelných dopravních prostředků na cestě do zaměstnání. Město Brno tuto výzvu podporuje nejen jako motivační aktivitu, ale i jako zdroj dopravních dat a pro plánování cyklistické dopravy.

Každoročně se do akce zapojují stovky týmů složených ze zaměstnanců firem a institucí. Výstupy z této výzvy poskytují přehled o tom, kudy a jak intenzivně cyklisté v Brně jezdí. Město tato data nakupuje a využívá pro dopravní analýzy, čímž získává přehled o nejvytíženějších cyklotrasách a jejich vývoji v čase.

Data jako nástroj pro plánování dopravy

Analýza dat z Do práce na kole přináší zajímavé poznatky, které korespondují s dalšími zdroji dat o pohybu cyklistů, jež má město Brno k dispozici, jako je sčítání cyklistů (1× za dva roky) či data ze sportovních aplikací Strava Metro.

Provoz sdílených kol

Město Brno od roku 2022 aktivně podporuje bikesharing a spolupracuje s poskytovateli Nextbike a Rekola. Cílem je zvýšit dostupnost této formy dopravy a motivovat obyvatele k využívání udržitelných způsobů přepravy. V rámci podpory mají uživatelé možnost využít dvou 30minutových jízd denně zdarma.

První rok pilotního projektu (2022) ukázal velký zájem veřejnosti – zaznamenáno bylo přes 100 000 jízd s průměrnou dobou výpůjčky 16 minut. V roce 2023 byla podpora rozšířena a počet jízd vzrostl na 148 000. V roce 2024 byla podpora dostupná od března do září, kdy byl vyčerpán rozpočet vyčleněný na tuto službu a uskutečněno bylo více než 160 000 jízd.

Analýza ukazuje, že Nextbike pokrývá širší území města včetně periferií, zatímco Rekola se soustředí na centrum. V roce 2024 Nextbike provozoval 231 stanic

a více než 600 kol, Rekola měla 173 stanic a 140 kol. Data slouží nejen k optimalizaci služby, ale i k plánování cyklistické infrastruktury.

Přehled aktuálního provozu sdílených kol a další podrobnosti najdete na: brnoinmotion.cz/sdilenakola.



Sdílená kola.





/05/
KAPITOLA
CHODCI



5.1 Chodci



Ulice Veslařská.

Chůze je nedílnou součástí každé cesty. Umožňuje přesouvat se z jednoho místa na druhé tím nejzákladnějším a zároveň nejspolehlivějším způsobem. Pěšky se přesouváme z domova na zastávku MHD či k autu a poté pokračujeme opět pěšky do cíle naší cesty – do školy, zaměstnání, na úřad, nákup, nádraží nebo třeba na procházku. Z tohoto prostého faktu vyplývá potřeba důsledně chránit a zlepšovat podmínky pro pěší chůzi ve městech.

Město Brno dlouhodobě podporuje udržitelné způsoby dopravy, které přispívají ke zdravějšímu životnímu stylu a ke snížení dopravní zátěže. Kromě rozvoje cyklistické a pěší infrastruktury se aktivně zapojuje do motivačních výzev, jež inspirují obyvatele k častějšímu pohybu bez motorových vozidel. Mezi klíčové iniciativy patří výzva 10 000 kroků, která pomáhá nejen ke změně dopravního chování, ale také přináší cenná data pro plánování pěší dopravy.



Ulice Trnkova.

Město Brno se do celostátní výzvy 10 000 kroků zapojuje od roku 2021 a její obliba mezi občany neustále roste. Dvakrát ročně, v dubnu a říjnu, se jednotlivci i týmy registrují a prostřednictvím aplikace nebo ručního zadávání zaznamenávají své každodenní kroky.

Výzva motivuje k pravidelnému pohybu a ukazuje, že chůze je nejen zdravá, ale i efektivní dopravní alternativa pro krátké cesty po městě. V Brně se během let výrazně zvýšil počet účastníků, což dokládají i následující údaje:

- 2021 – první ročník s několika stovkami účastníků
- 2022 – zdvojnásobení počtu zapojených osob
- 2023 – přes 100 týmů a rostoucí zájem veřejnosti
- 2024 – rekordní počet více než 600 aktivních účastníků

Tato iniciativa pomáhá zvyšovat povědomí o chůzi jako běžné formě dopravy a přispívá k lepší kondici obyvatel.



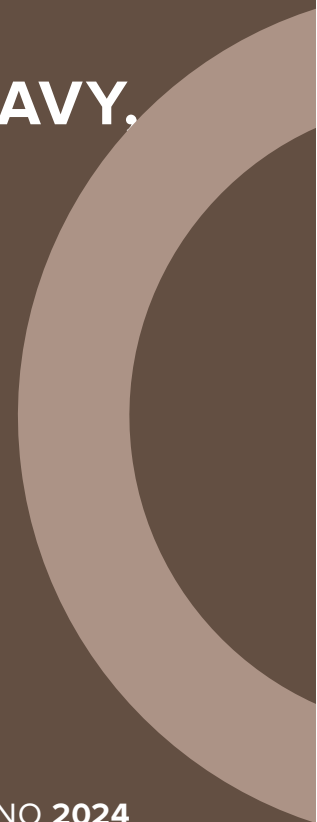
Ulice Podruhova.

Ve městě Brně byly zrealizovány úpravy přechodů pro chodce se zaměřením na bezbariérovost a v některých případech i instalaci středového dělicího ostrůvku, např. v ulicích Veslařská (MČ Brno-Komín) a Trnkova (MČ Brno-Líšeň).

V rámci stavebních úprav lokalit MHD zastávek Elpova v ulici Podruhova (MČ Brno-Líšeň) byl přechod pro chodce doplněn o středový dělicí ostrůvek a dodatečné nasvětlení. Dále při stavební úpravě MHD zastávky Filipova v ulici Černého (MČ Brno-Bystrc) byl přechod pro chodce mezi zastávkami upraven do bezbariérové podoby.



/06/
KAPITOLA
**ORGANIZACE
A ŘÍZENÍ DOPRAVY.
DOPRAVNÍ
TELEMATIKA**



6.1 Světelná signalizační zařízení

Počty řadičů a způsob jejich připojení

V současné době je na území města Brna provozováno 160 světelných signalizačních zařízení (SSZ). Zařízení jsou provozována na 11 samostatně stojících přechodech pro chodce, 148 křižovatkách a také na jednom řízeném výjezdu Hasičského záchranného sboru (HZS). Všechny řadiče jsou připojeny na Centrální technický dispečink (CTD) provozovaný společností Brněnské komunikace a.s.

Počty a výrobci řadičů provozovaných v Brně

V Brně jsou instalovány řadiče SSZ od výrobce Yunex (Siemens) v počtu 81 kusů a Cross 77 kusů. Zařízení firmy Yunex mají označení MS (2 řadiče), C800V (2 řadiče), C900V (11 řadičů), C940 ES (27 řadičů) a SX (39 řadičů). Zařízení firmy Cross mají označení RS4 (77 řadičů). Ostatní zařízení jsou od firmy AŽD – 2 kusy řadiče typu MR-11.

Cílem postupného budování a rekonstrukcí SSZ ve městě Brně, z pohledu jednotného systému ovládání a řízení řadičů světelné signalizace, je v plné míře využívat jednotný datový systém přenosu informací mezi řadičem a řídicí ústřednou pomocí univerzálního rozhraní.



Rekonstruovaná křižovatka se SSZ Tomkovo náměstí – Dukelská třída.

Způsob připojení SSZ na řídicí dopravní počítač

P. Č.	Typ řadiče	Připojeno kabelem na DÚ SCALA		Připojeno pomocí sítě mobilního operátora na DÚ SCALA		Celkem
		přímo	pomocí UTC	LTE -> přímo	GSM -> pomocí LTC	
1.	MS	2	-	-	-	2
2.	C800V	2	-	-	-	2
3.	C900V	11	-	-	-	11
4.	C940	25	-	2	-	27
5.	SX	37	-	2	-	39
6.	RS-4	33	18	24	2	77
7.	MR-11	2	-	-	-	2
Řadičů celkem:		112	18	28	2	160

Připojení jednotlivých provozovaných SSZ na řídicí dopravní počítač je u 30 SSZ realizováno pomocí sítě mobilního operátora a na 130 SSZ pomocí sdělovacích kabelů. Tabulka (viz výše) uvádí způsob připojení jednotlivých zařízení. Pro připojení řadičů SSZ je z hlediska rychlosti odezvy a celkové funkčnosti preferováno připojení optickými kabely. Tento způsob připojení je na území města budován jednotnou kabelovou sítí včetně využití kolektorů.

V roce 2016 došlo k rozšíření funkcí Dopravního informačního centra Brno, které mimo jiné umožňuje přebírat informace z dopravní ústředny o stavu SSZ. Tato komunikace umožňuje využití uvedených dat například k informování řidičů, že je SSZ mimo provoz. Zajímavostí z roku 2017 je náhrada morálně i technicky nevyhovujícího zařízení výjezdu Hasičského záchranného sboru na ul. Lidická. Došlo zde k výměně stávajícího zařízení za plnohodnotný systém doplněný kamerovým dohledem, umožňující bezpečný výjezd zásahových vozidel HZS. Vlastnosti tohoto systému

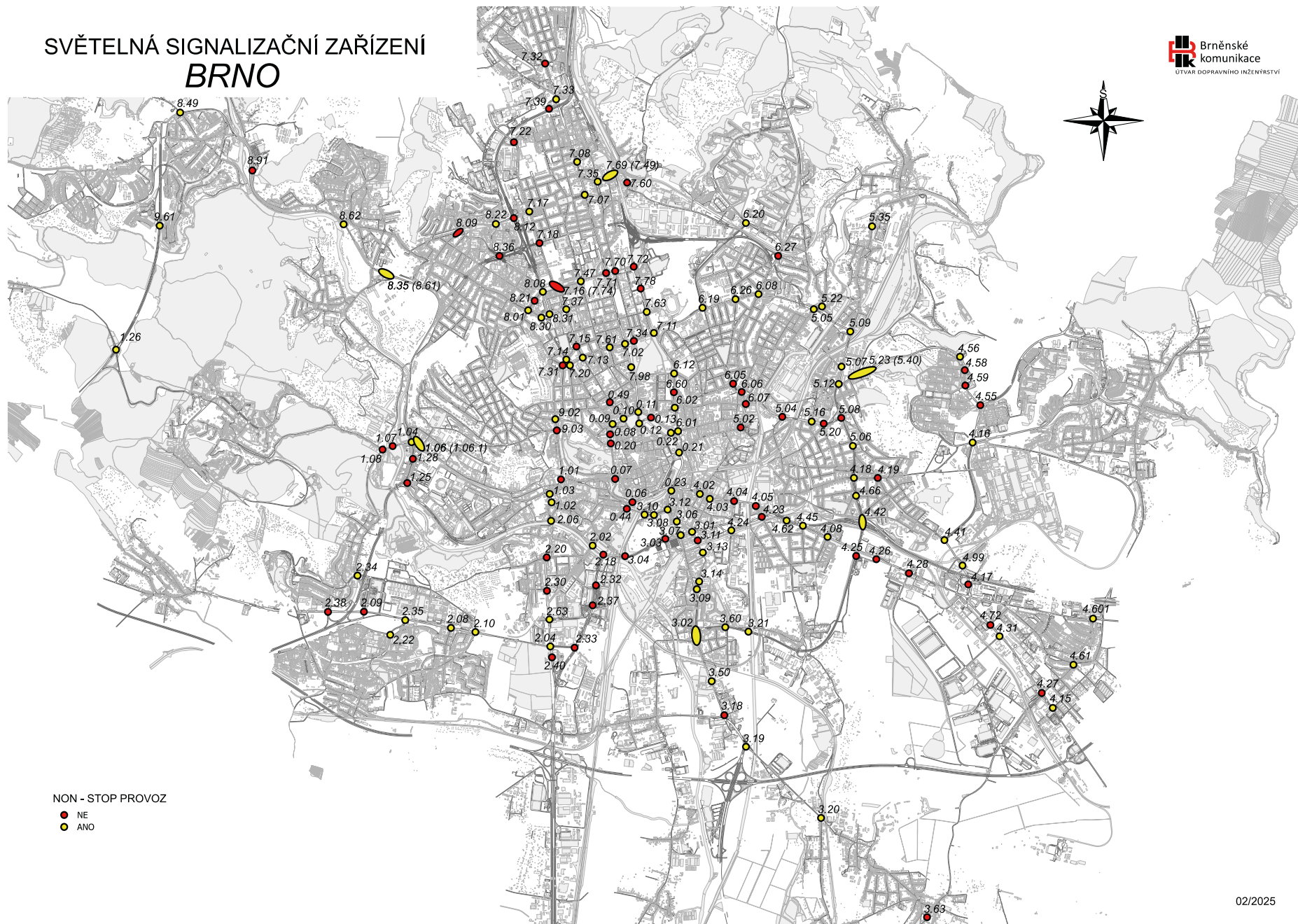
jsou rozšířeny o preferenci volného průjezdu vozidel HZS přes následující světelně řízenou křižovatku Lidická – Pionýrská.

Provozní doba SSZ

Světelná signalizační zařízení nemusejí být v provozu v době, kdy důvod, který vedl k jejich zřízení, zaniká. Režim provozu SSZ z neřízeného do provozu řízeného (tzv. týdenní automatika) byl vytvořen na základě dlouhodobých zkušeností. Tento plán přepínání je průběžně aktualizován dle okamžité potřeby vycházející ze změny charakteru dopravy v daném místě. Aktualizace podléhá oznamovacímu a schvalovacímu řízení na OD MMB.

Na nehodových a nepřehledných stávajících řízených křižovatkách byl zvolen režim nepřetržitého provozu. Režim řízení vychází z provozních zkušeností, statistik nehodovosti, stavebního uspořádání křižovatky (např. špatné rozhledové poměry) a z požadavků DPMB.

SVĚTELNÁ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ BRNO



Seznam křižovatek se SSZ v režimu NONSTOP CELOČERVENÁ

P. Č.	Kód	Název	Provozní doba
1.	1.26	Stará dálnice – Kohoutovická	NONSTOP CČ
2.	3.20	Kaštanova – Popelova	NONSTOP CČ
3.	7.47	Chodská – Domažlická	NONSTOP CČ

Výjezdy vozidel z vedlejší komunikace nepřijatelně zvyšovaly riziko dopravních nehod. Rovněž v případech, kdy v době vypnuté světelné signalizace vozidla po hlavní komunikaci projíždějí velkou rychlostí, je toto opatření účelné. V nepřetržitém provozu je 93 křižovatek se SSZ.

Za nepřetržitý režim řízení lze považovat i režim „celočervené“ (CČ), použitý na 3 SSZ. Takový režim je využíván v nočních hodinách s nízkou intenzitou provozu, kdy je signál „volno“ spouštěn na základě detekce příjezdících vozidel systémem vzdálených detektorů. Tento způsob řízení vede řidiče ke snížení rychlosti tím, že příslušná fáze volna je okamžitě zařazena pouze vozidlům jedoucím povolenou rychlostí.

Výhody spočívají především ve

- zkrácení čekacích dob
- snížení počtu zastavení
- snížení hluku a emisí.

Nejčastější provozní dobou na SSZ v Brně ve všední dny je doba 5:15–22:30. Konkrétně je spuštěna na 26 křižovatkách.

Všechny městské okruhy v Brně mají SSZ, která jsou kromě výjimek spouštěna v čase 5:15 nebo fungují v nepřetržitém provozu. Na koordinovaných tazích je cílem jednotný čas řízení. Ostatní křižovatky jsou zpravidla řízeny po

skupinách několika křižovatek, přičemž se vychází z provozních zkušeností a hustoty silničního provozu v dané lokalitě. Například skupina 4 SSZ na ul. Heršpická má jednotnou provozní dobu 5:15–22:30.

O víkendech je provozní doba obvykle zkracována a také režim řízení je optimalizován pro nižší hustotu provozu, a to využitím signálních plánů s kratší délkou cyklu.

V budoucnu se uvažuje také o zavedení režimu „Trvalá zelená s výzvami“ na hlavních tazích. U tohoto způsobu řízení je v hlavním směru trvale signál volno. Účastníci silničního provozu z vedlejších směrů obdrží „volno“ pouze na základě výzvy pomocí detekce vozidel. Takový způsob řízení je účelný v případech, kdy silný proud vozidel nebo chodců hlavního směru musí být přerušován požadavky z vedlejšího směru pouze zřídka. Režim „Trvalá zelená s výzvami“ se aplikuje již na mnoha křižovatkách ve městě (např. Drobného – Lužánecká, Provazníková – Mathonova, Koliště – Bratislavská atd.). Rekonstrukce a výstavby SSZ probíhají v rámci investičních záměrů statutárního města Brna Rozvoj dopravní telematiky v letech 2015–2020 a Rozvoj dopravní telematiky v letech 2021–2027. Další informace týkající se těchto investičních záměrů a realizace jednotlivých etap jsou uvedeny v kapitole 11.

Seznam křižovatek se SSZ s provozní dobou 5:15–22:30

P. Č.	Kód	Název	Provozní doba
1	0.06	Husova – Nádražní	5:15–22:30
2	0.07	Husova – Pekařská	5:15–22:30
3	0.08	Husova – Joštova	5:15–22:30
4	0.20	Husova – Údolní	5:15–22:30
5	0.44	Nové sady – Hybešova	5:15–22:30
6	1.07	Veslařská – Pisárecká	5:15–22:30
7	1.08	Pisárecká – A. Procházky	5:15–22:30
8	2.18	Poříčí – Heršpická	5:15–22:30
9	2.32	Heršpická – OC Hornbach	5:15–22:30
10	2.33	Heršpická – Jihlavská	5:15–22:30
11	2.37	Heršpická – Bidláky	5:15–22:30
12	3.03	Trnitá – Opuštěná	5:15–22:30
13	3.04	Uhelná – Opuštěná	5:15–22:30
14	3.18	Hněvkovského – Sokolova	5:15–22:30
15	4.23	Hladíková – Tržní	5:15–22:30
16	4.72	Řípská – Vlárská	5:15–22:30
17	5.08	Gajdošova – Bubeníčková	5:15–22:30
18	6.05	Merhautova – Jugoslávská	5:15–22:30
19	6.06	Jugoslávská – Vranovská	5:15–22:30
20	6.07	Cejl – Francouzská	5:15–22:30
21	6.60	Nám. 28. října – Traubova	5:15–22:30
22	7.15	Kounicova – Zahradníková	5:15–22:30
23	7.31	Úvoz – Žižkova	5:15–22:30
24	7.34	Staňkova – Pionýrská	5:15–22:30
25	7.39	Hradecká – rampa Hradecká	5:15–22:30
26	9.03	Úvoz – Tvrdého	5:15–22:30

Časy zapínání a vypínání světelných signalizačních zařízení ve všedních dnech

Pondělí–Pátek			
Doba spuštění SSZ	Počet SSZ	Doba vypnutí SSZ	Počet SSZ
4:30	1	20:00	8
4:45	1	21:00	7
5:00	2	21:15	1
5:10	4	22:00	16
5:15	31	22:30	31
5:30	16	23:00	1
6:00	10	23:30	3
7:00	2	NONSTOP	90
NONSTOP	90	NONSTOP CČ	3
NONSTOP CČ*	3		

*CČ – režim celočervená



Nově vybudovaná křižovatka se SSZ Osová – Pod Nemocnicí.

6.2 Centrální řízení dopravy

Přehled dopravnětelematických systémů umístěných na CTD

Název ústředny/centrály	Počet napojených zařízení	Základní funkce/činnosti
DÚ pro řízení SSZ (Scala – Siemens)	163 dopravních řadičů na křižovatkách	řízení dopravy na křižovatkách prostřednictvím SSZ, preference jízdy vozidel VHD na křižovatkách, zadávání VIP tras, monitoring provozních stavů dopravních řadičů a technologie vybavení SSZ křižovatek
Ústředna pro řízení tunelových staveb	7 tunelů	řízení dopravy a technologického provozu v tunelech, monitoring provozních stavů technologie tunelů
Ústředna parkovacích automatů	132 parkovacích automatů	monitoring provozních stavů parkovacích automatů
Ústředna kamerového systému	579 kamerových bodů	dohled nad dopravní situací v tunelech a na významných úsecích pozemních komunikací, monitoring provozního stavu kamerových bodů
Ústředna videodetekce	335 kamerových bodů	detekce nestandardních provozních a dopravních stavů v tunelech, monitoring provozních stavů systému videodetekce
Ústředna závorových systémů	5 parkovišť a 3 parkovací domy	monitoring řízení dopravního provozu parkoviště na vjezdu, výjezdu a odbavení parkujících, hlasové spojení s parkujícími, monitoring technického stavu parkovací technologie
Ústředna automatických zádržných systémů	16 výsuvných sloupků	ovládání polohy výsuvných sloupků, monitoring technického stavu zařízení
Kamerový systém pro monitorování vjezdu do zón s dopravním omezením v centrální části města Brna	19 profilů (33 kamer)	snímání a čtení RZ vozidel, předávání dat do Systému organizace a bezpečnosti dopravy, monitoring provozního stavu kamerových bodů
Centrála dohledu nad optickými kabelovými trasami	90,5 km optických kabelových tras	monitoring technického stavu optických kabelů, automatický systém směrování datových toků
Sběr dopravních dat (strategické detektory)	98 detektorů	rychlost dopravního proudu / intenzita dopravy / kategorie vozidel
Měřicí body na cyklostezkách	13 profilů / 17 detektorů	intenzita dopravy, kategorie (chodec / cyklista)
C-ITS back office	25 C-ITS systémů na křižovatkách, 6 C-ITS jednotek na veřejném osvětlení	příjem, zpracování, generování a distribuce C-ITS zpráv
Dopravní informační centrum Brno	-	zpracování a poskytování dopravních informací, poskytování informací prostřednictvím webové a mobilní aplikace

Řízení dopravy ve městě Brně je zajištěno prostřednictvím Centrálního technického dispečinku (CTD) s nepřetržitým provozem 365 dní v roce.

V současné době CTD pomocí ústředny SSZ řídí provoz na křižovatkách prostřednictvím 163 dopravních řadičů, od roku 2000 zabezpečuje řízení dopravního a technologického provozu tunelových staveb.

Z úrovně CTD jsou řízeny, ovládány a monitorovány další dopravnětelematické systémy, viz kap. 6.3.

6.3 Další dopravnětelematické systémy

Tunelové stavby

Mezi základní dopravní vybavení tunelů patří především dopravní značení nebo senzory měřící dopravní parametry, např. rychlost, kategorie a výška vozidel. Hlavními částmi technologického vybavení je především větrání a osvětlení tunelu. V neposlední řadě z hlediska bezpečného provozování tunelů jsou systémy měření fyzikálních veličin a systémy videodetekce.

Videodetekce jako softwarová nadstavba kamerového systému v Brně je využívána pro silniční tunely. V současné době na tunely prostřednictvím CTD dohlíží 335 kamer. Počty kamer v jednotlivých tunelech jsou uvedeny v tabulce nahoře.

Dopravní dohledový kamerový systém

Dopravní kamerový dohled v Brně je součástí většího integrovaného celku, který nese označení Městský kamerový dohledový systém. Ten kromě dopravního kamerového dohledu obsahuje také kamerové systémy Městské policie Brno a Dopravního podniku města Brna. Postupně jsou zde také integrovány bezpečnostní kamerové systémy, které vznikly na území některých městských částí.

Dopravní kamerový subsystém v Brně sestává ze čtyř základních částí, které jsou uvedeny v tabulce uprostřed.

Všechny dopravní dohledové kamery plní výhradně funkci dohledu nad silničním provozem. V rámci jednotného dopravního kamerového systému jsou integrovány jak starší analogové, tak nové digitální kamery s vysokým rozlišením a možností dalších funkcí (např. videodetekce).

Přehled tunelů monitorovaných a řízených z CTD

Název tunelu	Délka tunelu	Rok uvedení do provozu	Počet kamer v systému videodetekce	Rok uvedení systému videodetekce do provozu
Pisárecký tunel	500 m	1998	34	2007
Husovický tunel	600 m	1999	45	2007
MUK Hlinky	300 m	2006	22	2006
Královopolský tunel	1200 m	2012	122	2012
Kampus	619 m	2023	61	2022
VMO Žabovřeská tramvajová část	500 m	2023	20	2023
VMO Žabovřeská silniční část	galerie 247 m ekomost 80 m	2023	31	2023

Druh dopravního kamerového dohledu	Počet kamer v systému	SW platforma
Kamery na pozemních komunikacích	207	Omnicast
Kamery v silničních tunelech	243	Omnicast
Kamery v tramvajových tunelech	92	Omnicast
Kamery na městských parkovištích a v městských garážích	37	Omnicast

Parkovací systémy

Městský parkovací systém se skládá ze dvou následujících technologií:

• Parkovací automaty

V souvislosti se zavedením nového systému parkování v centrální části města Brna od 1. září 2018 byla na území města provedena obnova s doplněním stávajících parkovacích automatů. V centrální části města jsou v počtu 132 ks instalovány parkovací automaty s bezdrátovým napojením na dohledovou ústřednu umístěnou na CTD. Obousměrné datové spojení je realizováno prostřednictvím GSM.

Přehled parkovacích automatů napojených na CTD

MČ	Počet parkovacích automatů na území MČ
MČ Brno-střed	131
MČ Brno-Komín	1

• Závorové systémy s automatickým odbavením

V blízkosti centrální části města jsou v provozu tři parkovací plochy v majetku města Brna vybavené automatickým závorovým systémem (ul. Benešova, Veveří a Skořepka). Od roku 2015 je v provozu první parkoviště typu P+R v Brně při ulici Vídeňské v lokalitě u Ústředního hřbitova, dalším v pořadí je parkoviště P+R Líšeň u Zetoru. V roce 2021 byla v místě původní parkovací plochy dokončena výstavba parkovacího domu P+R RIVER PARK.

Všechny uvedené parkovací kapacity jsou napojené prostřednictvím dohledové centrály na pracoviště CTD.

Přehled městských parkovacích kapacit je uveden v tabulce vpravo nahoře.

Ke standardu technického vybavení městských parkovacích ploch a objektů patří automatický závorový systém, automatická pokladna, hlasová komunikace s obsluhou na CTD (vjezdový a výjezdový stojan, pokladna), kamerový dohled (pokladna, vjezdový a výjezdový stojan, kamerový dohled), kabelové datové propojení parkoviště s CTD. Parkoviště i parkovací domy jsou navíc vybaveny i technologií pro udržení přehledu vzdálené obsluhy CTD o vjíždějících a vyjíždějících vozidlech v souladu s vydaným parkovacím lístkem.

Významné soukromé parkovací objekty v blízkosti centra města Brna jsou uvedeny v tabulce vpravo dole.

Z uvedených soukromých parkovacích objektů jsou na CTD datově napojeny garáže Janáčkova divadla. Tento objekt poskytuje informace o volných parkovacích místech k využití v městských informačních systémech.

Navádění na vybraná parkoviště

Systém navádění na vybraná parkoviště v Brně tvoří soubor směrových informačních tabulí proměnných i pevných. Původní systém byl vybudován v roce 2006 a je v současnosti mimo provoz.

Přehled městských parkovacích objektů napojených na CTD

Název městského parkovacího objektu s automatickými závorovými systémy	Ulice	Počet parkovacích míst v objektu
Parkoviště Benešova	Benešova	80
Parkoviště Veveří	Veveří	140
P+R parkovací dům RIVER PARK	Polní	110
Parkoviště Skořepka	Skořepka	49 od března 2025 bude uzavřeno z důvodu výstavby nového parkovacího domu
Parkoviště P+R Ústřední hřbitov	Vídeňská	177
Parkoviště P+R Líšeň u Zetoru	Trnkova	224
Parkovací dům PINKI PARK	Kopečná	88
Parkovací dům DOMINI PARK	Husova	367

Přehled významných soukromých parkovacích objektů v blízkosti centra Brna

Název soukromého parkovacího objektu s automatickými závorovými systémy	Ulice	Počet parkovacích míst v objektu	Datové propojení s CTD BKOM
Garáže Hotel Passage	Lidická	140	ne
Parkovací dům Rozmarýn	Kounicova	208	ne
Garáže IBC Příkop	Příkop	500	ne
Parkovací garáže u Janáčkova divadla	Rooseveltova	399	ano
Parkovací dům Millenium Center	Hybešova	134	ne
Obchodní dům Tesco	Úzká	356	ne
Obchodní galerie Vaňkovka	Dornych, Trnitá	1 000	ne
Kryté parkoviště Velký Špalíček	Mečová	108	ne

V současné době probíhá příprava vybudování nového naváděcího systému. Jeho realizace se předpokládá v letech 2025–2026.

Automatické zádržné systémy

Historické jádro města je na hranici pěší zóny ochráněno proti neoprávněnému vjezdu vozidel automatickými zádržnými systémy. Rozvoj dopravního zatížení centrální oblasti města přinesl nutnost regulace příjezdu vozidel. Tato zóna je charakterizována preferencí pěší dopravy a omezením vjezdu vozidel. Součástí systému je 16 profilů s výsuvnými sloupky a 7 profilů s pevnými sloupky. Celkově dotváří zádrže ochranný systém pěší zóny.



Ukázka profilu zádržného systému Gorazdova.

Kamerový systém pro monitorování vjezdu do zón s dopravním omezením v centrální části města Brna

V roce 2021 byl zprovozněn kamerový systém na vjezdech do centrální části města Brna. V 19 profilech je umístěno 33 kamer s aplikací pro čtení registračních značek vozidel. Data z těchto kamer jsou odesílána do Systému organizace a bezpečnosti dopravy (SOBD), kde budou vyhodnocena a porovnána s databází vozidel s oprávněním vjezdu do oblastí s dopravním omezením. Posouzení zjištěných událostí zajišťuje Městská policie Brno a po kontrole jsou následně události postoupeny na Odbor dopravněsprávních činností Magistrátu města Brna.

Přehled profilů v automatickém zádržném systému

Profily komunikací v automatickém zádržném systému	Počet profilů v automatickém zádržném systému celkem	Počet proměnných profilů v automatickém zádržném systému	Počet pevných profilů v automatickém zádržném systému
Solniční, Běhounská, Středova, Sukova, Jánská, Zámečnická, Zelný trh, Starobrněnská, Novobranská, Orlí, Údolní – Špilberk, ul. Petrov, 2x Dominikánské nám., Gorazdova, Bauerova	23	16	7

Přenos dopravních dat

Všechny dopravnětelematické systémy v majetku statutárního města Brna nebo společnosti Brněnské komunikace a.s. jsou provozovány dálkově z pracoviště CTD. Základem tohoto datového systému jsou přenosové cesty pro řízení dopravy, tedy datová komunikační síť vyhrazená pro účely řízení dopravy v Brně. Redundance přenosů dat je v současné době řešena na úrovni páteřních datových přenosových cest.

Sběr dopravních dat (strategické detektory)

Na hlavních komunikacích města byl realizován projekt instalace strategických detektorů na 98 profilech významných komunikací. Detektory plní funkci sběru strategických dopravních dat v rozsahu: rychlost dopravního proudu, intenzita dopravy, kategorie vozidel, detekce tvorby dopravních kolon. Kromě využití v oblasti dopravního inženýrství a poskytování dopravních informací jsou data připravena také pro použití pro strategické rozhodování v oblasti řízení dopravy. Obousměrné datové spojení je realizováno prostřednictvím rádiové sítě.

Měřicí body na cyklostezkách

Na vybraných profilech cyklostezek nebo místních komunikací s významným provozem cyklistů na území města Brna byly instalovány automatické sčítače fungující na principu videodetekce, určené pro sledování počtu pěších, cyklistů a dalších uživatelů stezek. Součástí

Přehled způsobů přenosu dopravních dat

Způsob přenosu dopravních dat	Délka trasy celkem v km	Počet přípojných míst/bodů v síti
optické komunikační kabely	90,5	–
metalické komunikační kabely	70	–
městská rádiová datová síť MORSE+RipLEX	–	0+99
retranslace	–	9
mikrovlnné páteřní datové spoje	–	2
GSM + LTE (dopravní radiče)	–	36
GSM (parkovací automaty)	–	132

systému je přenos dat na server CTD. Dopravní informace jsou poskytovány veřejnosti prostřednictvím Dopravního informačního centra Brno a jsou určeny také k využití v oblasti dopravního inženýrství.

6.4 Dopravní informační centrum

Měřicí body jsou situovány převážně na stožáry veřejného osvětlení nebo samostatné nové stožáry v celkem 13 lokalitách. Na ul. Renneská třída je na stezce pro pěší a cyklisty umístěn tzv. totem, sloupkový ukazatel se zobrazením denního, měsíčního a ročního počtu chodců a cyklistů. (Totem je v současné době mimo provoz z důvodu realizace protipovodňových úprav.)

C-ITS systém

V rámci projektu C-ROADS v letech 2019–2021 proběhlo nasazení C-ITS systému (kooperativní inteligentní dopravní systémy, ve kterých probíhá datová výměna mezi vozidly navzájem a vozidly a infrastrukturou) na vybraných 31 lokalitách ve městě Brně, převážně na Velkém městském okruhu a radiálách, které jej spojují s dálnicí D1, kde obdobný C-ITS systém využívá Ředitelství silnic a dálnic. Na 25 lokalitách jsou jednotky RSU propojeny s řadiči SSZ, zbývajících 6 komunikačních jednotek RSU bylo v rámci systému instalováno na vytipované stožáry veřejného osvětlení. Další součástí dodávky bylo zřízení centrálního prvku celého systému C-ITS, tzv. back office, instalovaného na CTD, který odsud zajišťuje obousměrnou výměnu dat s komunikačními jednotkami RSU. Pro přenos dat kromě stávajících optických a metalických kabelů je využita i mobilní síť LTE.

Součástí dodávky byla také instalace 11 ks jednotek OBU/RVU do testovacích vozidel BKOM. Jednotky byly umístěny jak do osobních, tak i do různých typů pracovních vozidel i vozidla HZS JMK.

V současné době je v provozu 25 C-ITS systémů na křižovatkách a 6 C-ITS jednotek umístěných na veřejném osvětlení.

Od roku 2007 je na Centrálním technickém dispečinku v provozu pracoviště Dopravního informačního centra Brno (DIC Brno), které poskytuje informace o stavu dopravní situace v Brně veřejnosti.

V roce 2016 bylo zprovozněno Dopravní a informační centrum Brno – 2. etapa (DIC Brno), jehož zadavatelem je statutární město Brno prostřednictvím Odboru dopravy. Správcem systému DIC Brno je společnost Brněnské komunikace a.s.

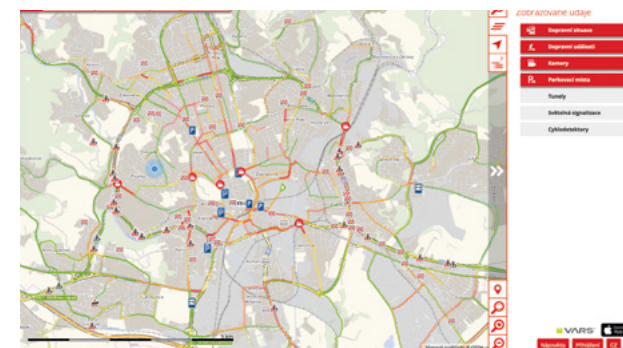
DIC Brno na své webové stránce www.doprava-brno.cz nyní poskytuje následující aktuální dopravní informace nebo funkce:

- Dopravní situace – informace o aktuální plynulosti individuální automobilové dopravy na jednotlivých úsecích na území města Brna a Jihomoravského kraje.
- Aktuální dopravní události (informace o nehodách, uzavírkách, omezeních provozu apod. získávané zejména z Národního dopravního informačního centra v Ostravě).
- Plánované dopravní události.
- Snímky z přehledových dopravních kamer umístěných na vybraných křižovatkách a v tunelových stavbách.
- Poloha parkovišť a informace o aktuální obsazenosti vybraných parkovacích objektů na území města Brna vybavených automatickým závorovým systémem.
- Stavby tunelů (informace o případných uzavírkách nebo omezení provozu).

- Stavby světelných signalizačních zařízení (v provozu – v poruše – vypnuto).
- Informace o celkové dojezdové době a o zpoždění na vybrané trase, případně o výskytu dopravních událostí na dané trase.
- Cyklodetektory – informace o počtu uživatelů (chodců a cyklistů) na vybraných profilech cyklistických tras a stezek.

Výše uvedené dopravní informace jsou k dispozici také v podobě aplikace pro mobilní telefony DIC Brno s operačními systémy iOS.

V roce 2024 pokračovala příprava nové etapy realizace Dopravní a informační centrum Brno – 3. etapa.



Webová aplikace DIC Brno se zobrazením dopravních informací.



/07/
KAPITOLA
BEZPEČNOST
DOPRAVY



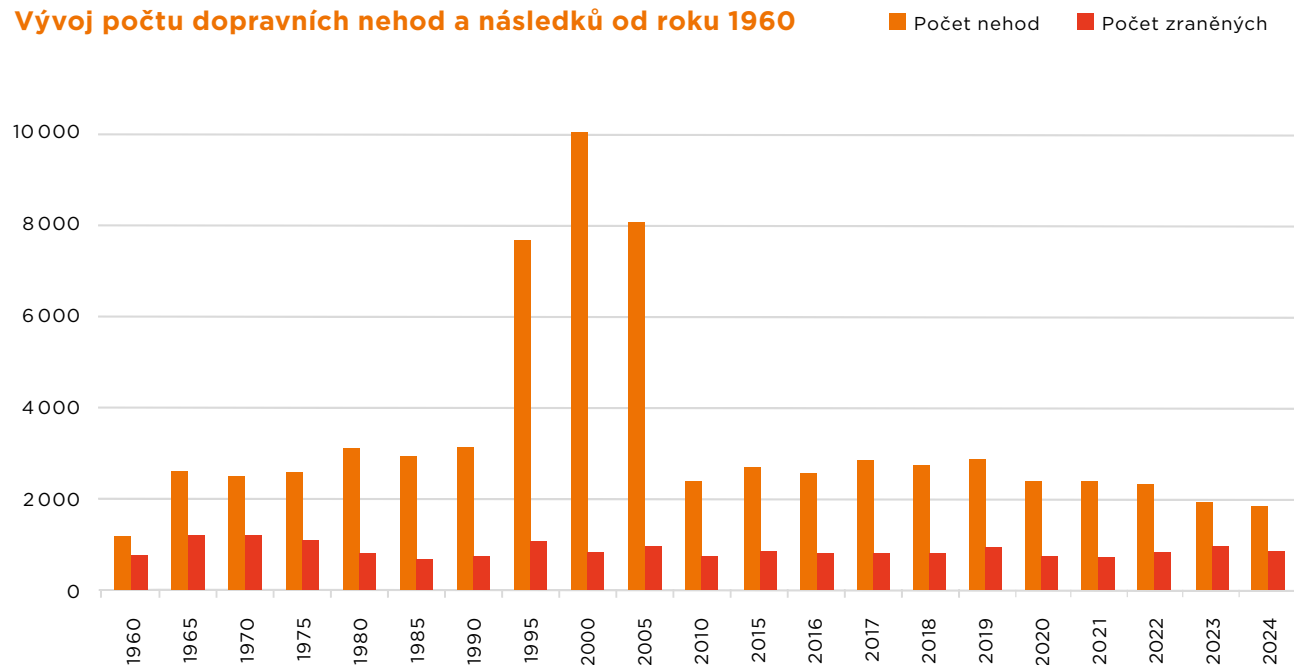
ROČENKA DOPRAVY BRNO **2024**

7.1 Dopravní nehodovost

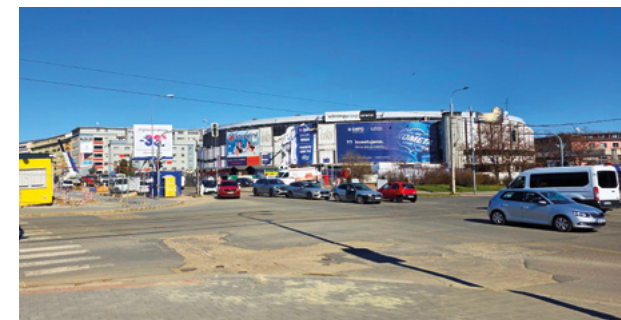
Dopravní nehodovost (DN) je v Brně sledována od roku 1960. Vývoj nehodovosti je zobrazen v grafické podobě. Z grafu je patrné, že od roku 1992 počet nehod neustále strmě rostl. Přelom nastal v roce 1999, kdy došlo k menšímu poklesu DN. Jejich absolutní počet poklesl z hodnoty 10 882 v roce 1999 na 10 050 v roce 2000. V následujícím roce administrativní úpravou nahlášení dopravní nehody při škodě větší než 20 000 Kč došlo k dalšímu poklesu DN. Nejednalo se ve skutečnosti o jejich snížení, ale o nenahlašování menších DN.

V dalších letech pokračovalo postupné zvyšování jejich absolutního počtu. V roce 2004 zaznamenaly statistiky téměř 9 000 nehod, což je možné srovnat s absolutním počtem nehod v roce 1996. Rok 2005 se stal zlomovým rokem. Absolutní počet nehod se snížil k hranici 8 000 DN za rok. Se zavedením bodového systému v červenci 2006 nastal velký pokles nehod, který vydržel jen tři měsíce. Další administrativní změna při nahlášení dopravních nehod u hmotných škod vyšších jak 50 000 Kč a obava z úbytku bodů na kontech řidičů snížily počty nahlášených nehod i v roce 2007. V roce 2008 pokračoval mírný pokles absolutního počtu dopravních nehod. Od začátku roku 2009 vstoupilo v platnost nahlašování DN se zraněním a se škodou vyšší než 100 000 Kč. Následoval pád počtu evidovaných nehod. V roce 2010 došlo ke zvýšení počtu vyšetřovaných nehod. Nárůst je hlavně patrný v kategorii s hmotnou škodou do 100 tisíc Kč. Počet evidovaných nehod v roce 2012 je srovnatelný s předchozím rokem. V roce 2013 se počet nehod opět zvýšil o cca 200 DN. V roce 2014 nastal mírný pokles absolutního počtu nehod, který pokračoval i v následujících dvou letech.

Vývoj počtu dopravních nehod a následků od roku 1960

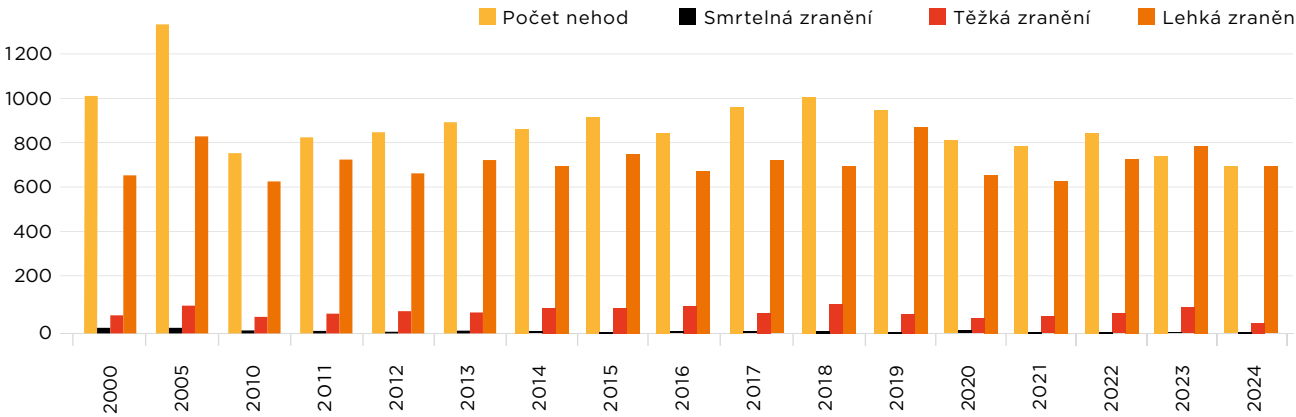


V roce 2024 došlo k poklesu počtu dopravních nehod ve srovnání s předchozím rokem. Na území města Brna bylo evidováno 1 761 dopravních nehod, což je o 121 méně než v roce 2023. Procentuálně to znamená pokles o 6,5 %. Naopak vzrostl počet nehod, při nichž došlo ke smrtelným zraněním, a to z 3 na 10. Výrazně klesl počet těžce zraněných osob, a to z 97 na 34. U lehkých zranění byl rovněž zaznamenán pokles, a to z 863 na 723 osob. Celková hmotná škoda v roce 2024 činí přibližně 96 milionů Kč.



Omezený provoz na ulici Poříčí.

Pro lepší srovnání dopravní nehodovosti byla statistika za posledních třináct let vyhodnocena dle kritérií roku 2009. Z výpočtu byly odstraněny nehody se škodou nižší než 100 000 Kč. Výsledkem je následující graf:



Křižovatky s nejvyšším počtem dopravních nehod v roce 2024

Křižovatka	Počet DN	SZ	TZ	LZ	Hmotná škoda v tis.
1. Lidická – Pionýrská	7			3	445
2. Příkop – Bratislavská	6			3	305
3. Staňkova – Cimburkova	5			8	210
4. Drobného – Pionýrská	5			4	166
5. Koliště – Cejl	5			3	400
6. Heršpická – Jihlavská	5			3	650

Úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod v roce 2024

Úsek	Počet DN	SZ	TZ	LZ	Hmotná škoda v tis.
1. dálnice D1	32			1	1 280
2. dálnice D1	12			5	1 155
3. dálnice D1	10			7	2 251
4. Palackého třída	9		2	4	271
5. Husova	9		1	1	386
6. Sportovní	9			2	170

Křižovatky s nejvyšším počtem dopravních nehod za účasti chodců v roce 2024

Křižovatka	Počet DN	SZ	TZ	LZ
1. Veverí – Grohova	3			3
2. Vlhká – Křenová	2		1	2
3. Příkop – Milady Horákové	2		1	1
4. Křížova – Václavská	2			1

Úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod za účasti chodců v roce 2024

Úsek	Počet DN	SZ	TZ	LZ
1. Benešova	3		1	2
2. Palackého třída	3		2	3
3. Za Nemocnicí	3		1	3
4. Vejrostova	3		1	2

Křižovatky a úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod cyklistů v roce 2024

Křižovatka, úsek	Počet DN	SZ	TZ	LZ
1. Kaštanova	3			4
2. Dukelská třída	2			2
3. Valchařská	2			2
4. Minská	2			2



Úsek častých dopravních nehod.

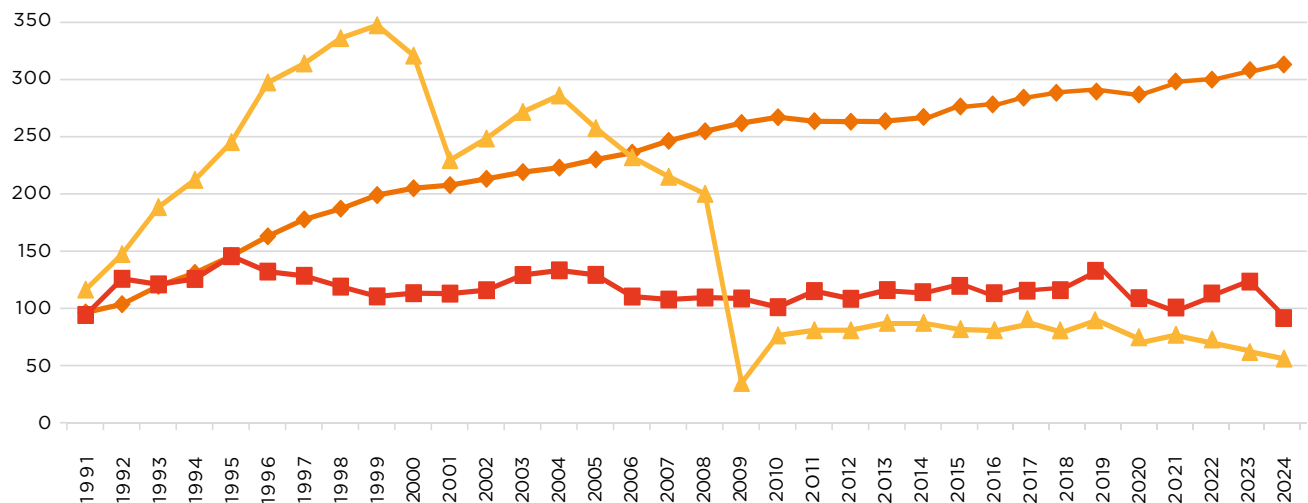
Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v Brně

Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony (%)
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1990	3 131	100 %	27	100 %	62	100 %	602	100 %	5,5	100 %
1995	7 682	245 %	32	119 %	144	232 %	890	148 %	9,3	146 %
2000	10 050	321 %	26	96 %	121	195 %	682	113 %	8,7	205 %
2005	8 067	258 %	24	89 %	73	118 %	849	141 %	6,2	230 %
2010	2 391	76 %	13	48 %	71	115 %	655	109 %	1,6	267 %
2015	2 566	82 %	6	22 %	101	163 %	762	127 %	1,7	273 %
2016	2 515	80 %	9	33 %	119	192 %	701	116 %	1,6	275 %
2017	2 853	91 %	8	30 %	85	137 %	743	123 %	1,6	284 %
2018	2 651	85 %	10	37 %	121	195 %	724	120 %	1,6	287 %
2019	2 826	90 %	7	26 %	87	140 %	885	147 %	1,7	290 %
2020	2 388	76 %	15	56 %	62	100 %	676	112 %	1,5	285 %
2021	2 397	77 %	6	22 %	70	113 %	639	106 %	1,4	298 %
2022	2 317	74 %	5	19 %	82	132 %	718	119 %	1,4	299 %
2023	1 882	60 %	3	11 %	97	156 %	771	128 %	1,1	304 %
2024	1 761	56 %	10	37 %	34	55 %	679	113 %	1,0	305 %

Nehody, zranění a dopravní výkony v Brně 1991-2024

(celá komunikační síť, rok celkem)

- ◆ Dopravní výkony
- Počty zranění
- ▲ Počty evidovaných dopravních nehod



7.2 Dopravní výchova

Provoz ve městě Brně je stále silnější, a proto je znalost pravidel silničního provozu více než nutná. Je nezbytné, aby všichni účastníci provozu pravidla dobře ovládali a dodržovali, pozornost je zde zaměřena zejména na děti. Výuka dopravní výchovy se řadí mezi jednu z hlavních činností města Brna a vede ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a snížení počtu dopravních nehod včetně jejich následků.

Využití areálu dopravního hřiště Riviéra Brno v roce 2024

Areál dopravního hřiště Riviéra pokračoval ve své zásadní roli centra dopravní výchovy pro děti, mládež i širokou veřejnost také v roce 2024. Po předchozích stavebních omezeních se areál postupně plně otevíral návštěvníkům, což umožnilo a nadále umožňuje rozšíření vzdělávacích programů a volnočasových aktivit.

Projekty dopravní výchovy

V roce 2024 bylo realizováno několik významných projektů zaměřených na různé věkové skupiny. Hlavní důraz je tradičně kladen na předškolní věk a žáky prvního stupně základních škol.

1. Projekt Koblížek je dvouhodinový program určený předškolním dětem z brněnských mateřských škol. Cílem bylo předat základní informace o bezpečném pohybu v silničním provozu a přispět ke snížení úrazovosti této věkové skupiny. Děti se prostřednictvím známého pohádkového příběhu a originálních říkadel seznámily s pravidly pohybu na pozemních komunikacích a zásadami bezpečné chůze při přecházení vozovky. Důraz byl kladen na používání retroreflexních prvků podle zásady „být viděn“.

2. Projekt Empík chodec je dvouhodinový projekt pro žáky třetích tříd základních škol se zaměřením na prohloubení znalostí o bezpečném pohybu chodců. Žáci se učili správnému a bezpečnému pohybu po chodníku i silnici, zásadám přecházení vozovky a významu retroreflexních prvků. Součástí programu bylo i praktické ověření získaných vědomostí na dopravním hřišti.

3. Projekt Empík cyklista je celoroční soutěž pro žáky čtvrtých tříd základních škol zahrnující teoretickou i praktickou přípravu na samostatnou účast v silničním provozu. Žáci absolvovali tři tříhodinové bloky zaměřené na zvládnutí zásad bezpečné jízdy na pozemních komunikacích. Po splnění stanovených kritérií obdrželi „Průkaz cyklisty“ vydaný Ministerstvem dopravy. Nejlepší jednotlivci byli oceněni hodnotnými cenami.

4. Projekt Bezpečně na kole je dvouhodinový program určený žákům pátých tříd, zaměřený na opakování a prohloubení znalostí týkajících se jízdy cyklistů a dalších účastníků silničního provozu, mezi které patří uživatelé kolečkových bruslí, skateboardů či koloběžek. Důraz byl kladen na vzájemnou ohleduplnost, používání ochranných a reflexních pomůcek a prevenci úrazů.

5. Projekt Mladý motorista je určen pro žáky a budoucí řidiče malých motocyklů. Tento program zahrnuje prevenci rizikového chování v silničním provozu, správné používání ochranných pomůcek a diskusi o právní odpovědnosti.

6. Projekt Nevidím propojuje výuku dopravní bezpečnosti s osvětou o životě nevidomých a zrakově postižených osob. Žáci si vyzkouší praktickou simulaci pohybu se slepeckou holí a naučí se, jak mohou pomáhat osobám se zrakovým handicapem v dopravním prostředí.

Projekty pro veřejnost

Kromě programů pro školy a školky nabízel Areál dopravního hřiště v Brně na Riviéře v roce 2024 také projekty určené široké veřejnosti:

Registrace jízdních kol

Forenzní značení kol, koloběžek a kompenzačních pomůcek.

V rámci situační prevence byl zaveden systém forenzního identifikačního značení jízdních kol a dalších dopravních prostředků. Cílem projektu je snížení majetkové trestné činnosti a usnadnění identifikace odcizených předmětů. Označení pomocí mikroskopických teček s jedinečným kódem umožňuje rychlé určení majitele prostřednictvím databáze chráněných předmětů. Tato služba byla poskytována občanům města Brna starším 15 let zdarma.

Dospělým návštěvníkům dávají strážníci možnost vyzkoušení speciálních brýlí, které simulují různé hodnoty podnapilosti. Uživatelé na vlastní kůži poznají, jak moc může podnapilost ovlivnit vnímání řidiče nebo jiného účastníka silničního provozu. Nemalý zájem byl také o simulační slepecké brýle, které umožňují nahlédnout a vcítit se do pocitů nevidomých.

Celkový počet účastníků na projektech dopravní výchovy za rok 2024 činil 38 608 osob.

Z uvedeného celkového počtu osob tvořila účast na cílené dopravní výchově 11 585 osob a na projektech pro širokou veřejnost 27 023 osob.

Novinky realizované v roce 2024

V roce 2024 došlo k několika významným vylepšením areálu.

- Rozšíření dopravní výuky – zavedení interaktivních digitálních prvků pro aktivnější zapojení dětí do výuky.
- Rozšíření volnočasových aktivit – byly přidány nové herní prvky na dětském hřišti a obnovena in-linová dráha, což zvýšilo atraktivitu areálu pro rodiny s dětmi.
- Zlepšení přístupnosti – byly opraveny přístupové cesty včetně nově vybudované bezpečné lávky přes rychlostní komunikaci.

Dopravní hřiště na brněnské Riviéře v roce 2024 nadále plnilo svou roli klíčového centra dopravní výchovy v regionu. Díky rozšíření nabídky programů a zlepšení infrastruktury se podařilo zvýšit dostupnost a atraktivitu areálu pro širokou veřejnost, čímž přispělo ke zvýšení bezpečnosti a vzdělanosti účastníků silničního provozu. Dopravní hřiště má co nabídnout, stále je otevřeno široké veřejnosti. Provozní dobu a více informací najdete na www.dopravnihristebrno.cz.

Doplňková dopravní výchova Odboru dopravy Magistrátu města Brna

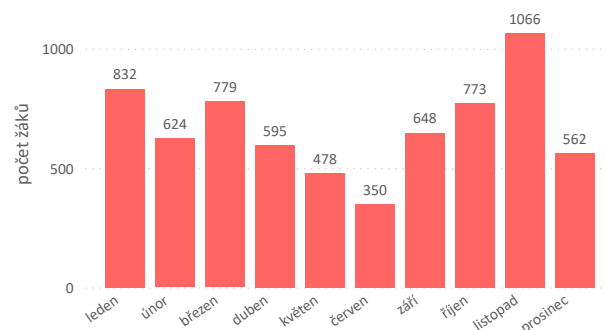
Kapacita dopravního hřiště Riviéra, kde výuku zajišťuje Městská policie Brno, bývá po vypsání nových termínů ihned zaplněna. Proto Odbor dopravy nabízí další možnosti výuky dopravní výchovy a osvětové akce pro veřejnost.

Výukový program klade hlavní důraz na teoretickou a praktickou dopravní výchovu v rámci základního vzdělávání, jelikož děti jako chodci a následně řidiči nemotorových vozidel jsou jedni z nejvíce ohrožených účastníků silničního provozu. Pochopení pravidel silničního provozu jim může zachránit i život.

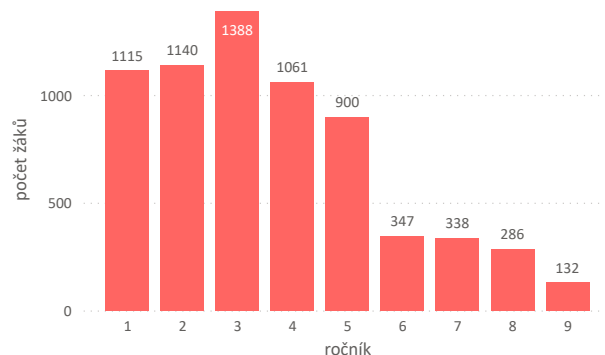
Organizovaná výuka dopravní výchovy

Odbor dopravy Magistrátu města Brna nabízí zdarma brněnským základním školám a odpovídajícím ročníkům víceletých gymnázií možnost výuky dopravní výchovy. Jedná se o teoretickou i praktickou výuku. Teoretická výuka dopravní výchovy probíhá celoročně přímo ve školách, kde lektori probírají danou problematiku přizpůsobenou věku a znalostem dětí ve třídě. Pro první stupeň je nabízen blok 2× 45 minut, pro druhý stupeň odborné semináře na jednu vyučovací hodinu.

Počet proškolených žáků v rámci teorie v roce 2024



Počet proškolených žáků v rámci teorie v roce 2024 podle ročníku

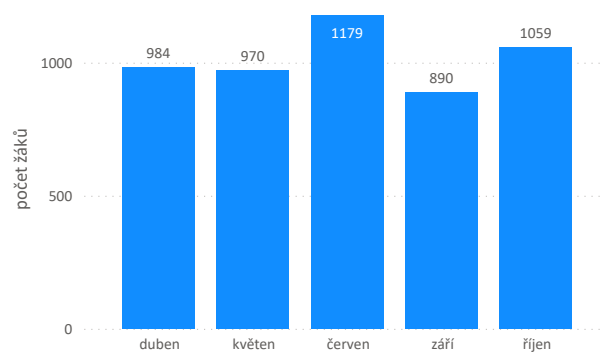


Praktická výuka probíhá jak na dopravních hřištích v městské části Brno-Komín a Brno-Řečkovice a Mokrá Hora, tak i formou komentovaných vycházek v okolí dané školy. Na dopravních hřištích si děti zopakují povinnou i doporučenou výbavu jízdního kola, důležitost nošení cyklistických přileb s kontrolou správnosti nasazení u každého dítěte a připomenou si základní pravidla provozu na pozemních komunikacích při projití hřiště s lektorem. Následuje samotná jízda na dopravním hřišti na kole nebo koloběžce pod dohledem lektorů, kteří děti kontrolují a vysvětlují jim jejich chyby, případně nácvik jízdy zručnosti. Děti, které nejedí na kole ani koloběžce, se účastní nácviku jako chodci. Převážně v měsících, kdy neprobíhá praktická výuka na dopravních hřištích, si mohou školy objednat komentované vycházky po okolí školy, během kterých si děti prakticky procvičí pravidla silničního provozu a naučí se, jak bezpečně řešit dopravní situace cestou do školy i ze školy.

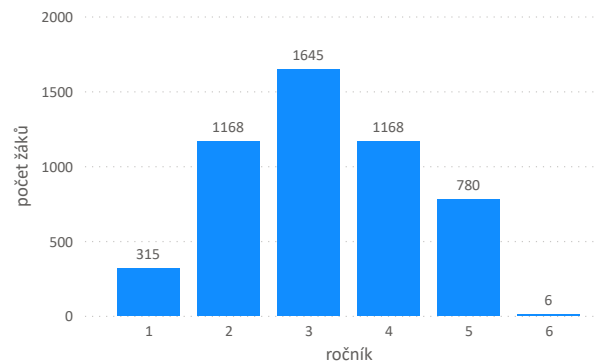
Za rok 2024 bylo jak v rámci praktické, tak teoretické výuky proškolen 12 524 žáků ze 64 brněnských škol. Podrobné informace jsou k nahlédnutí v grafech k jednotlivým typům výuky dopravní výchovy Odboru dopravy nebo na našich webových stránkách www.brnoinmotion.cz/dopravni-vychova/#dopravni-vychova-statistiky.

Brněnské školy si mohou rezervovat výuku dopravní výchovy v on-line rezervačním systému na webu www.brnoinmotion.cz/dopravni-vychova, kde jsou veškeré informace k výuce včetně interaktivní vizualizace dat z výuky.

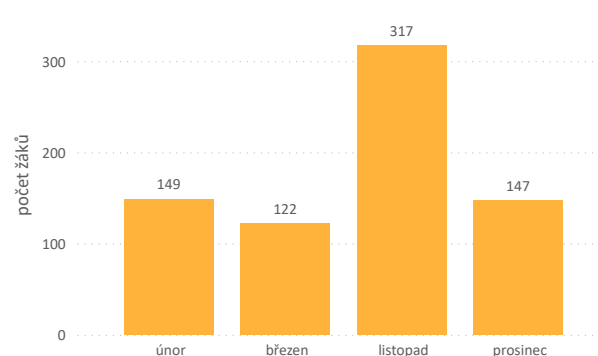
Počet proškolených žáků v rámci praxe v roce 2024



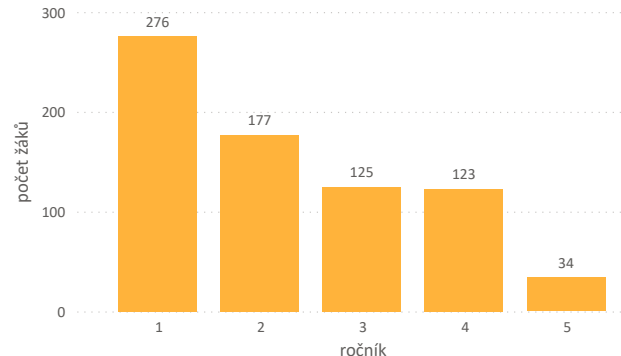
Počet proškolených žáků v rámci praxe v roce 2024 podle ročníku



Počet proškolených žáků v rámci vycházek v roce 2024



Počet proškolených žáků v rámci vycházek v roce 2024 podle ročníku



Akce a soutěže pro veřejnost s dopravní tematikou

I v tomto roce proběhla řada víkendových akcí a soutěží pro veřejnost s dopravní tematikou. V únoru a březnu se uskutečnila on-line soutěž pro děti [Bezpečně Brnem Junior](#). Úkolem bylo správně odpovědět na dvacet otázek s jednou možnou odpovědí. Čas vyplnění se při hodnocení nezohledňoval. Pro první stupeň byly připraveny jiné otázky než pro druhý stupeň základní školy. Zajímavé ceny byly přichystány pro první tři nejlepší jednotlivce a první tři nejlepší třídy. Výrazně více soutěž zaujala žáky prvního stupně.

V dubnu proběhly o dvou sobotách na dopravním hřišti v Brně-Komíně akce Zahájení cyklo sezóny, které se zaměřily na zopakování pravidel silničního provozu pro rodiny s dětmi. Také letos se uskutečnila tradiční soutěž pro dospělé [Bezpečně Brnem](#). Tato soutěž je dvoukolová. První kolo probíhá on-line a účastníci v něm odpovídají na třicet otázek z oblasti bezpečnosti silničního provozu v co nejkratším čase. Do finále, které probíhá v září v rámci Dne mobility Evropského týdne mobility, je oslovováno devadesát nejúspěšnějších soutěžících. Zde probíhá test ze znalosti pravidel silničního provozu a test ze znalosti zásad poskytování první pomoci. Tři nejlepší soutěžící obdrželi krásnou finanční odměnu.

Před letními prázdninami si rodiny s dětmi mohly prověřit svoje teoretické i praktické znalosti pravidel silničního provozu na obou dopravních hřištích v rámci akcí Bezpečné prázdniny a Hurá, budou prázdniny.

V září se jako každý rok konal [Evropský týden mobility](#). V sobotu 21. září přivítal návštěvníky Den mobility v parku Anthropos. Program byl opravdu velmi pestrý. Soutěží pro děti i dospělé se zúčastnilo velké množství lidí, přičemž aktivity se zaměřovaly na udržitelnou mobilitu. Pro diváky byla připravena neméně poutavá ukázka odtahu auta odtahovým speciálem, komentovaná prohlídka práce vodičského psa na překážkové dráze, možnost zkušební jízdy na nákladních kolech či ukázka základního servisu jízdního kola s připomenutím povinné výbavy.



Evropský týden mobility.

Pozornost také upoutala vystoupení kouzelníka, bublináře a skvělá show youtubera a freerunnera Vovy a jeho týmu. Děti si také velmi užily airbrush tetování a malování na obličej.

Aktuální přehled akcí Odboru dopravy Magistrátu města Brna je k dispozici v [kalendáři akcí](#).



Víkendová akce na dopravním hřišti v Komíně.

Web Areálu dopravní výchovy a vzdělávání Městské policie Brno - www.dopravnihristebrno.cz

Web Odboru dopravy Magistrátu města Brna
- www.brnoinmotion.cz



/08/
KAPITOLA
**DOPRAVA
V KLIDU**



8.1 Rezidentní parkování

V roce 2024 byl systém rezidentního parkování rozšířen o další oblasti placeného stání (OPS):

- 2-06 Vychodilova, která je ohraničena ulicemi Kroftova, Hradecká, Technická, U Vodárny a dále na sever hranicí městských částí Žabovřesky a Královo Pole a následně hranicí městských částí Žabovřesky a Komín zpět k ulici Kroftova;
- 4-06 Soběšická, která je ohraničena ulicemi Provazníková, Merhautova, Studená a dále hranicí městských částí Brno-sever a Maloměřice a Obřany zpět k ulici Provazníková;
- 4-07 Lesná – v této oblasti bylo rezidentní parkování zavedeno pouze v ulicích Barvy, Soběšická a Studená, vzhledem k jejich těsné návaznosti na oblast 4-06;
- 5-01 Slevačská, která je ohraničena ulicí Olomoucká, následně železniční tratí k ulici Nezamyslova, poté pokračuje ulicemi Stejskalova, Tábořská, Klíny, Jílkova a Šámalova, železniční tratí k řece Svitavě a následně řekou Svitavou zpět k ulici Olomoucká;
- 5-02 Rokycanova, která je ohraničena ulicemi Zábrdovická, Bubeníčková, Gajdošova, Jílkova, Šámalova, dále železniční tratí k řece Svitavě a řekou Svitavou zpět k ulici Zábrdovická;
- 5-03 Koperníkova, která je ohraničena ulicemi Svatoplukova, Bubeníčková, Zábrdovická, dále řekou Svitavou k železniční trati a následně železniční tratí zpět k ulici Svatoplukova;
- 5-04 Strakatého, která je ohraničena ulicemi Jílkova, Gajdošova, Otakara Ševčíka, Ostravská, Nezamyslova, Stejskalova, Tábořská, Klíny a ulicí Jílkova zpět k ulici Gajdošova;

- 10-01 Rybnická, která je ohraničena ulicemi Petra Křivky, Bítešská, Lesní a následně oklikou lesem hranicí městských částí Nový Lískovec a Kohoutovice zpět k ulici Petra Křivky;
- 10-02 Oblá, která je ohraničena ulicemi Petra Křivky, Akademická, Bítešská, Jihlavská a ulicí Chironova zpět k ulici Petra Křivky.

Všechny nově zavedené oblasti spadají do zóny C, která je regulována pouze v noci během pracovních dnů, konkrétně od 17 hodin odpoledne do 6 hodin ráno.

V rámci principu tzv. „květiny“ byly zavedeny i sousední oblasti („okvětní lístky květiny“). Obyvatelé těchto oblastí, kteří zároveň splňují stanovené podmínky, si mohou pořídit parkovací oprávnění, které je opravňuje parkovat v zavedených regulovaných oblastech („střed květiny“). Jedná se o oblasti 8-01 Kamenice, 8-02 Spodní, 9-01 Dunajská, 18-01 Dolnopolní, 18-02 Obřanská, 18-03 Fryčajova a 18-04 Hády.

Druhy a ceny parkovacího oprávnění v zóně C

V roce 2024 stále platily původní ceny za rezidentní oprávnění, tedy:

Parkovací oprávnění pro rezidenty

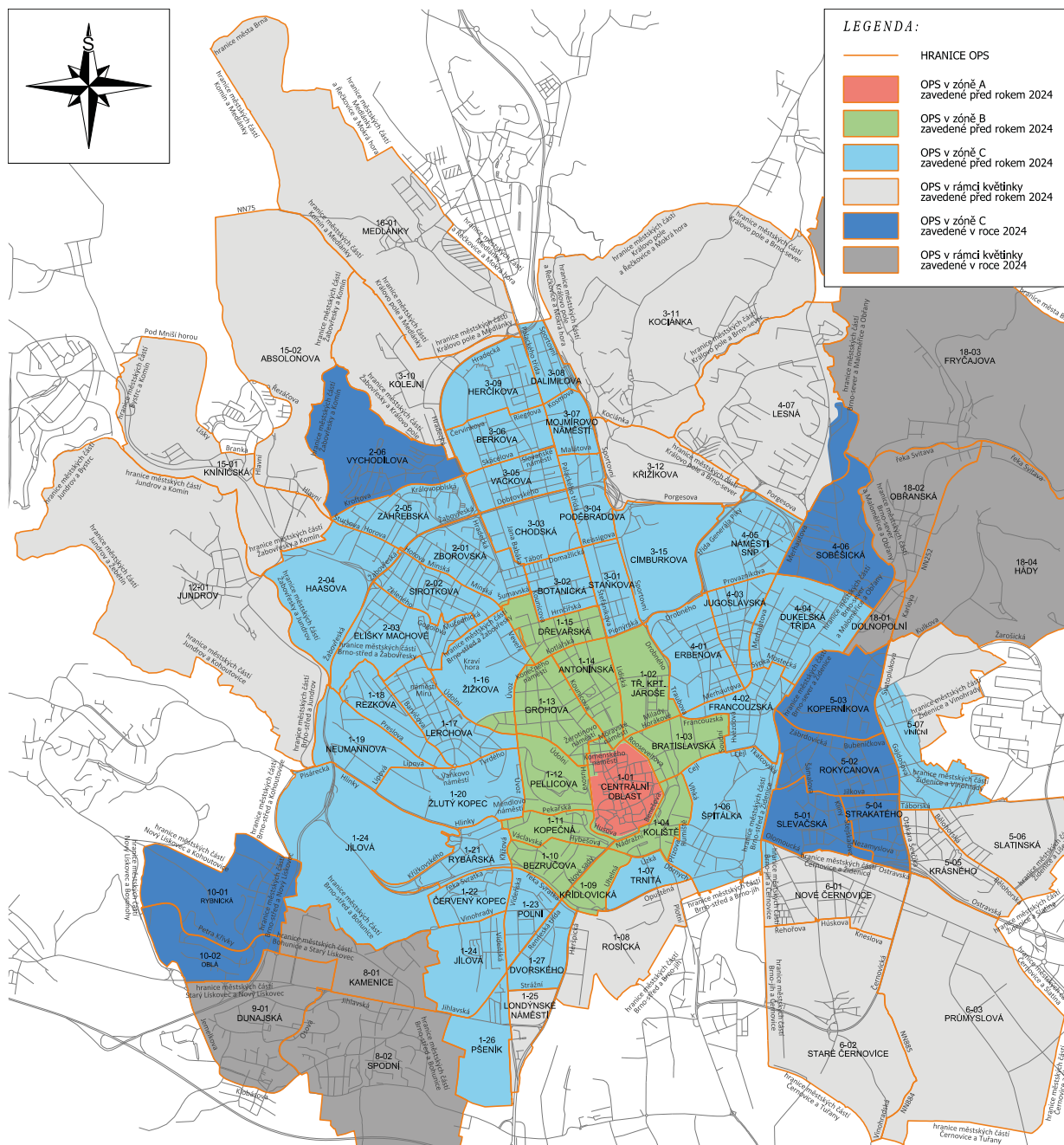
1. vozidlo	200 Kč
2. vozidlo	8 000 Kč
3. vozidlo	12 000 Kč

Parkovací oprávnění pro abonenty

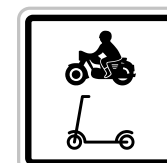
1. vozidlo	4 000 Kč
2. vozidlo	18 000 Kč

Parkovací oprávnění pro návštěvníky

1. hodina zdarma, každá následující hodina 20 Kč



Přehledová mapa OPS zavedených v roce 2024.



Vzorový vzhled dopravního značení parkovacích stání pro motocykly a koloběžky.

Vzorový vzhled úsekového dopravního značení OPS.

Dopravní značení v systému rezidentního parkování

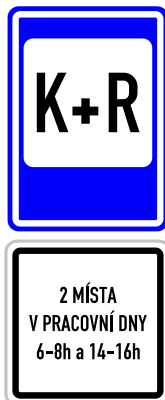
V zavedených OPS lze parkování rozdělit do tří základních kategorií. Rezidentní parkování slouží jako parkování pouze s platným parkovacím oprávněním (rezidentní, abonentní, návštěvnické) a jedná se o drtivou většinu parkování v oblasti. Další kategorií jsou parkovací stání určená výhradně pro parkování motocyklů a koloběžek, která jsou přístupná daným typům vozidel zcela bezplatně. V omezeném počtu se zde nacházejí také parkovací stání určená pro obrátkové parkování, která jsou označena jako parkoviště s parkovacím kotoučem nebo parkoviště K+R.

Úseky regulované jako rezidentní parkování jsou označeny jako Parkoviště s parkovacím automatem, s doplňujícími informacemi o typu zóny, časech platnosti a čísle oblasti. Číslo oblasti je důležité pro rezidenty a abonenty, protože se přímo vztahuje k jejich parkovacímu oprávnění. Typ zóny je důležitý pro návštěvníky, protože určuje pravidla nákupu návštěvnického parkovacího oprávnění.

8.2 Parkování pro elektromobily



Vzorový vzhled dopravního značení krátkodobého obrátkového parkování.



Vzorový vzhled dopravního značení parkoviště K+R.

Parkovací stání pro motocykly jsou označena jako obecné parkovací stání s doplňující informací o vozidlech, pro která jsou určena. Na těchto stáních lze stát bez oprávnění, po omezenou dobu nebo podle jiné regulace.

Parkoviště s parkovacím kotoučem slouží pro krátkodobé obrátkové parkování, např. za účelem zásobování, doprovodu dítěte do školky, návštěvy lékaře a podobně. Řidič je povinen při začátku stání umístit viditelně ve vozidle parkovací kotouč a nastavit na něm dobu začátku stání, kterou nesmí až do odjezdu měnit.

Parkoviště K+R (Kiss and Ride; nastup/vystup a odjed) slouží k zastavení vozidel, a to pouze za účelem vystoupení a nastoupení osob a okamžitému odjetí.

V roce 2024 nebyla síť parkovacích stání u dobíjecích stanic určených pro nabíjení vozidel s elektrickým nebo hybridním pohonem, která provozuje město Brno, rozšířena. Tato stání tak v současnosti stále existují v třiceti devíti lokalitách rozprostřených na území města Brna. Přípravná a projekční činnost probíhala i v roce 2024, takže v následujícím roce by mělo opět dojít k navýšení počtu stání v tomto režimu. Uvedená stání je nutné regulovat, aby byla zajištěna potřebná obrátkovost a aby zároveň nebyla obsazována vozidly s klasickým spalovacím motorem. Z těchto důvodů jsou tedy označena dopravní značkou jako vyhrazená parkoviště, s doplňující informací, že spadají do zóny E a že je lze využít pouze s platným dlouhodobým parkovacím oprávněním. Takové oprávnění je po dobu nabíjení zdarma, řidič si však musí vyřídit registraci na registrační značku vozidla přes mobilní aplikaci ParkSimply, která je dostupná pro operační systémy Android a iOS, nebo přes webovou aplikaci Online parkovací automat, která je volně dostupná na webové stránce www.parkovaniybrne.cz.

Oprávnění je možné pořídit ve variantách podle délky trvání na 6 hodin, 12 hodin, 18 hodin nebo 24 hodin, s ohledem na reálnou potřebu dobíjení. Další oprávnění je možné pořídit nejdříve po uplynutí 24 hodin od skončení předchozího oprávnění.

Umístění a aktuální obsazenost těchto parkovacích stání lze snadno zjistit v mapě přímo na webové stránce www.parkovaniybrne.cz.

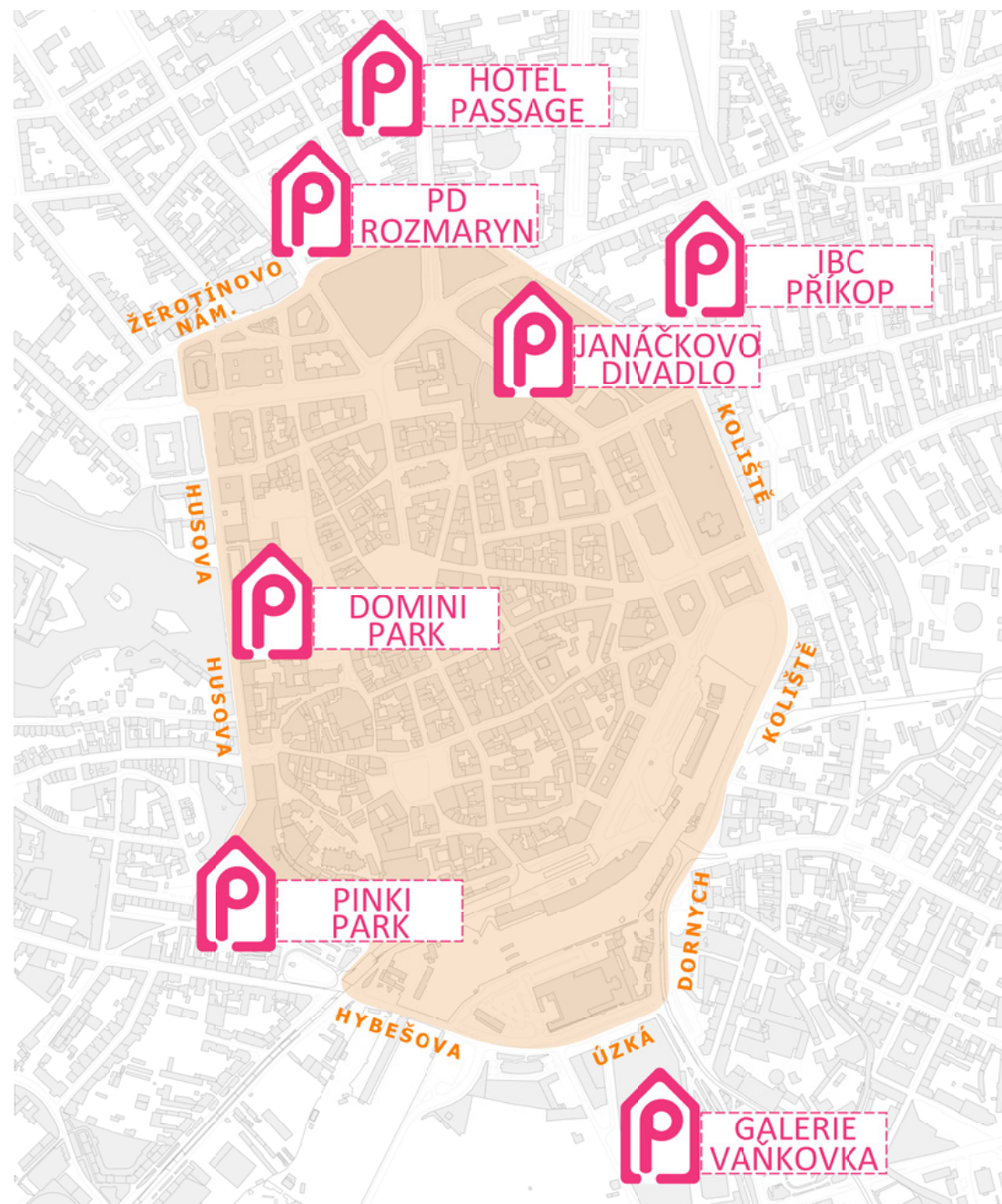


Vzorový vzhled dopravního značení parkovacích stání pro vozidla s elektrickým nebo hybridním pohonem.

8.3 Parkovací kapacity

Parkovací domy

V současné době se v dosahu centrální oblasti města Brna nachází celkem 7 parkovacích domů. Tyto parkovací domy nabízejí návštěvníkům celkem 2 636 parkovacích míst, která lze využít pro krátkodobé, ale i dlouhodobé parkování.



Parkovací domy v bezprostřední blízkosti centrální oblasti.

Parkovací dům DOMINI PARK, kapacita 367 míst

samostatný parkovací dům na ul. Husova
(GPS 49.1944700N, 16.6056528E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–PÁ 06:00–22:00	hodina 50 Kč
PO–PÁ 22:00–06:00	hodina 40 Kč
SO–NE bez časového omezení	hodina 40 Kč



Parkovací dům DOMINI PARK.

Parkovací dům PINKI PARK, kapacita 88 míst

samostatný parkovací dům s automatickým zakladačovým systémem na ul. Kopečná (GPS 49.1903733N, 16.6049692E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–PÁ 08:00–00:00	hodina 30 Kč
PO–NE 00:00–08:00	hodina 10 Kč
SO–NE 08:00–00:00	hodina 20 Kč



Parkovací dům PINKI PARK.

Parkovací dům Janáčkovovo divadlo, kapacita 390 míst

podzemní parkovací dům v předprostoru Janáčkovy divadla s napojením na Moravské náměstí
(GPS 49.1990306N, 16.6094689E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–NE 08:00–22:00	hodina 30 Kč
PO–NE 22:00–08:00	hodina 20 Kč



Parkovací dům Janáčkovovo divadlo.

Parkovací dům Rozmaryn, kapacita 208 míst

podzemní parkovací dům na ul. Kounicova u Moravského náměstí (GPS 49.1996072N, 16.6054103E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle

0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–NE 08:00–22:00
PO–NE 22:00–08:00
1 den/24 hodin

hodina 30 Kč
hodina 20 Kč
360 Kč



Parkovací dům Rozmaryn.

Parkovací dům Hotel Passage, kapacita 140 míst

parkování v objektu hotelu, který je situován při ul. Lidická, nájezd z ul. Kounicova (GPS 49.2019319N, 16.6060347E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle

0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–NE 00:00–24:00

hodina 40 Kč



Parkovací dům Hotel Passage.

Parkovací dům IBC Příkop, kapacita 500 míst

parkování v areálu obchodního centra mezi ul. Příkop a Koliště, s centrem spojeno pěší lávkou (GPS 49.2000569N, 16.6135436E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle

0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–PÁ 06:00–18:00

do 15 minut zdarma
do 30 minut 20 Kč
do 60 minut 35 Kč
do 90 minut 50 Kč
do 120 minut 55 Kč
každá další započatá
hodina 20 Kč

PO–PÁ 18:00–06:00

do 15 minut zdarma
do 30 minut 15 Kč
do 60 minut 15 Kč
každá další započatá
hodina 15 Kč

Sobota

do 60 minut 25 Kč

Neděle a svátky

každá další započatá
hodina 25 Kč



Parkovací dům IBC Příkop.

Parkovací dům Galerie Vaňkovka, kapacita 943 míst
parkování v obchodní galerii při ul. Úzká, s centrem
spojeno pěší lávkou do podchodu u hlavního nádraží
(GPS 49.1877047N, 16.6143769E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 7:00–23:00 hod.

Ceny parkování

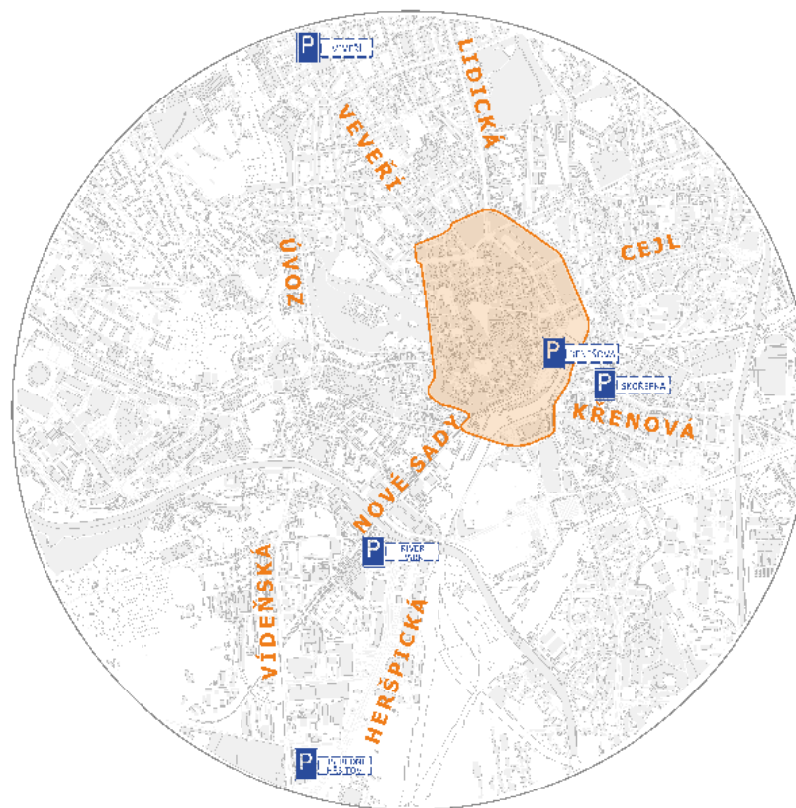
PO–NE 07:00–23:00	první 2 hodiny 30 Kč každá další hodina 30 Kč
SO 07:00–13:00	první 2 hodiny 30 Kč každá další hodina 30 Kč
SO 13:00–23:00	zdarma
Neděle a svátky	zdarma



Parkovací dům Galerie Vaňkovka.

Placená parkoviště

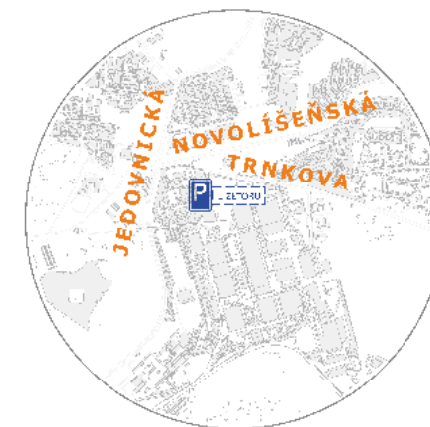
Město Brno provozuje celkem 6 významných parkovacích ploch, které jsou dohlíženy kamerovým systémem a osazené závorovým systémem. Tato parkoviště mají přímou vazbu na důležité veřejné instituce a samotnou centrální oblast města Brna. Provoz celého parkovacího systému je vysoce spolehlivý s minimální potřebou zásahu obsluhy. Datové spojení mezi parkovištěm a Centrálním technickým dispečinkem společnosti Brněnské komunikace a.s. (CTD) je realizováno prostřednictvím městské optické kabelové sítě pro řízení dopravy. Na pracovišti CTD jsou přenášena data řídicího systému parkoviště, kamerového dohledu a hlasového spojení. Tyto parkovací plochy významně přispívají pro statickou dopravu v Brně vysokou obrátkovostí vozidel a nabízí návštěvníkům celkem 780 parkovacích míst.



Parkoviště typu P+G

Tento systém je založen na návaznosti parkoviště pro automobily na pěší koridory směřující do centra města. Cestující, který zanechá na tomto parkovišti svůj automobil, pak dále pokračuje ke svému cíli cesty pěšky, po chodnících či vyznačených stezkách pro chodce, kde je zajištěna jeho bezpečnost.

Parkoviště jsou začleněna do stávajícího systému parkování a jsou provozována společností Brněnské komunikace a.s. (BKOM). Parkoviště jsou vybavena technologií pro vjezd a výjezd, automatickou pokladnou, systémem hlasové komunikace (interkom) a jsou zřízena datová připojení na stávající server parkovacího systému, jenž je umístěn v CTD BKOM.



Parkoviště typu P+G Benešova, kapacita 80 míst

v území MMO při ul. Benešova v sousedství autobusové zastávky Brno, Grand pro dálkové spoje (GPS 49.1926839N, 16.6140764E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–PÁ 08:00–18:00 prvních 15 minut zdarma
Sobota 09:00–13:00 16–60 minut 40 Kč
každá další započatá hodina 40 Kč

mimo uvedenou dobu, zdarma
neděle a svátky



Parkoviště typu P+G Benešova.

Parkoviště typu P+G Veverí, kapacita 140 míst

tato parkovací plocha se nachází při ul. Veverí, v blízkosti VUT Brno (GPS 49.2072989N, 16.5925664E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–PÁ 08:00–16:30 prvních 30 minut zdarma
31–60 minut 40 Kč
každá další započatá hodina 40 Kč

mimo uvedenou dobu, zdarma
soboty, neděle a svátky



Parkoviště typu P+G Veverí.

Parkoviště typu P+G Skořepka, kapacita 49 míst

parkoviště v blízkosti starého autobusového nádraží, hlavního vlakového nádraží (GPS 49.1923911N, 16.6177942E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–PÁ 07:30–17:30 prvních 30 minut zdarma
60 minut 10 Kč
druhá započatá a třetí započatá hodina 20 Kč
každá další započatá hodina 30 Kč



Parkoviště typu P+G Skořepka.

Parkoviště typu P+R

Na území města Brna se nachází dvě záchytná venkovní parkoviště, a to u Ústředního hřbitova a u Zetoru v Líšni, a jeden parkovací dům RIVER PARK, který je situován v jižní oblasti širšího centra města Brna v katastrálním území Štýřice. Všechny tři lokality jsou typu „Park and Ride“.

Tato parkoviště mají motivovat přijíždějící řidiče, aby na ploše na okraji města nechali vozidla a dál do středu města pokračovali hromadnou dopravou. Celková kapacita těchto parkovišť je 511 parkovacích míst.

Parkoviště typu P+R Ústřední hřbitov, kapacita 177 míst
záchytné parkoviště v k. ú. Štýřice s přímou vazbou na komunikaci ul. Vídeňská a Heršpická
(GPS 49.1701456N, 16.5987353E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle

0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–NE 00:00–24:00

první 1 hodina po vjezdu vozidla zdarma
za 2. a 3. hodinu od vjezdu vozidla (cena za hod) 30 Kč
za dobu 4 až 12 hodin od vjezdu vozidla 40 Kč
po 12 hodinách od vjezdu vozidla do 24 hodin od vjezdu vozidla 100 Kč

Parkoviště typu P+R Líšeň u Zetoru, kapacita 224 míst
záchytné parkoviště v MČ Líšeň s přímou vazbou na komunikaci ul. Trnkova
(GPS 49.2001003N, 16.6696408E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle

0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–NE 00:00–24:00

první 2 hodiny po vjezdu vozidla zdarma
po 2 hodinách od vjezdu vozidla do 12 hodin od vjezdu vozidla 20 Kč
po 12 hodinách od vjezdu vozidla do 24 hodin od vjezdu vozidla 100 Kč



Parkoviště typu P+R Ústřední hřbitov.



Parkoviště typu P+R Líšeň u Zetoru.

Parkoviště typu P+R RIVER PARK, kapacita 110 míst

parkoviště v blízkosti krajského soudu a úřadu práce
v k. ú. Štýřice (GPS 49.18225N, 16.60181E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle

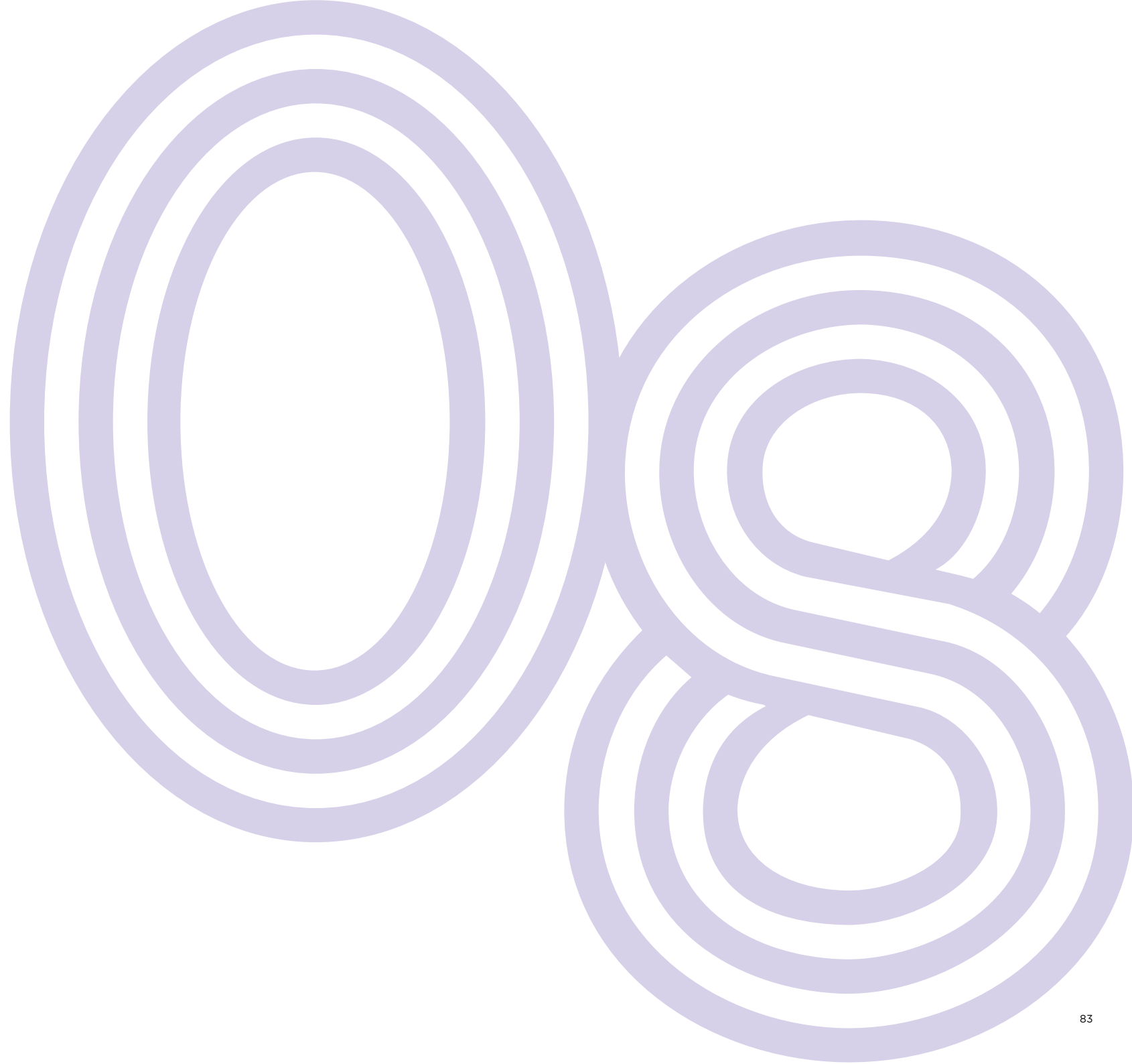
0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

prvních 12 hodin je zpoplatněno
paušální částkou 50 Kč
po 12 hodinách činí každá další
započatá hodina 100 Kč



Parkoviště typu P+R RIVER PARK.





/09/
KAPITOLA
**DOPRAVNÍ
STAVBY**



ROČENKA DOPRAVY BRNO **2024**

9.1 Dopravní stavby

Společnost Brněnské komunikace a.s. zajišťovala ve spolupráci se statutárním městem Brnem a Ředitelstvím silnic a dálnic některé stavební objekty v rámci stavby silnice I/42 Brno, VMO Žabovřeská I.-II. etapa. Významnou částí této stavby je především přeložka tramvajové tratě do tunelu pod Wilsonovým kopcem a rozšíření stávající komunikace na dělený čtyřpruh vedený částečně v oboustranné galerii. V roce 2024 byl plně zprovozněn celý úsek v režimu 2+2. Probíhaly především práce na komunikaci a silniční galerii ve směru na Pisárky a také na chodnících nad galerií a ve Wilsonově lese. Pokračovaly i stavební práce na další významné městské stavbě, kterou je silnice I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí, VMO Rokytova. Nová komunikace je vedena ve stejném směrovém koridoru jako současná a umožní přímou jízdu vozidel od Tomkova náměstí na Vinohrady bez nutnosti průjezdu kolem židenických kasáren. Trasa je navržena od vyústění z Husovického tunelu, mimoúrovňově přes Tomkovo náměstí, řeku Svitavu, Maloměřické nádraží až po napojení na ulici Rokytova. V roce 2024 byl zprovozněn celý úsek v režimu 2+2 včetně všech ramp na VMO. Probíhaly stavební práce především na mostní estakádě přes ulici Karlova a nad ulicí Kulkova, dále na mostech přes Tomkovo náměstí a byla dokončena levá část mostu přes řeku. Probíhaly také dokončovací práce na všech pěších komunikacích.

Z dalších investičních akcí města byly dokončeny zpomalovací prahy na ulicích Šmahova – Ráj, Křehlíkova – Pivodova, přechody pro chodce a místa pro přecházení v ulicích Jindřichova, Trnkova, Podruhova a Veslařská, proběhla výstavba chodníku na ulici Sokolnická, rekonstrukce chodníku na ulici Křtinská, Kikrleho, části ulice Botanická, Gajdošova a Burešova. Byly opraveny trolejbusové smyčky v Útěchově a na ulici Preslova, dále byly zrekonstruovány zastávky na ulicích Podruhova, Veslařská, Bzenecká a Černého. Z komunikací byly opraveny ulice Plovdivská, propojení ulic Měřičkova – Kunštátská, ulice Koblišná, křížení ulic Lomená – Pompova, ulice Sportovní před plaveckým stadionem, parkovací stání na ulici Jundrovská a pokračovaly práce na ul. Dřevařská.



I/42 Brno, VMO Žabovřeská – etapa II.

I/42 Brno, VMO Žabovřeská – etapa II

II. etapa stavby plynule navazuje na již zrealizovanou I. etapu (část MUK Kníničská – most na ulici Veslařskou), stavba byla předána v 11/2020 a její plné dokončení se plánuje v 04/2025.

Ve II. etapě bude stávající dvoupruhová komunikace VMO rozšířena na úkor stávající tramvajové tratě, která bude přeložena do tunelu pod Wilsonovým kopcem, na dělený čtyřpruh a mírně odsunuta od řeky v místech stávající břehové konzoly. Tímto odsunutím je vytvořen prostor pro vybudování pěší promenády podél řeky.

V roce 2025 budou dokončeny veškeré práce na stavbě. Budou zprovozněny chodníky v okolí stavby, především nad silniční galerií, ve Wilsonově lese a nábrežní zdi.



I/42 Brno, VMO Žabovřeská – etapa II.

I/42 Brno, VMO Žabovřeská I – etapa II

Investor: ŘSD ČR, statutární město Brno

Hlavní projektant: PK OSSENDORF s.r.o.

Zhotovitel stavby:

Společnost Žabovřeská – EUROVIA + HOCHTIEF + SUBTERRA

Investiční náklady: 2 034 998 130,24 Kč bez DPH

Termín realizace: 2020-2025



I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí, VMO Rokytova.

I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí, VMO Rokytova

Nová komunikace je vedena ve stejném směrovém koridoru jako současná a umožní přímou jízdu vozidel od Tomkova náměstí na Vinohrady bez nutnosti průjezdu kolem židenických kasáren. Trasa je navržena od vyústění z Husovického tunelu, mimoúrovňově přes Tomkovo náměstí, řeku Svitavu, Maloměřické nádraží až po napojení na ul. Rokytova.

Křížení VMO s Tomkovým náměstím je řešeno mimoúrovňovým křížením MUK deltovitého tvaru umožňujícím všesměrné propojení obou komunikací. Uprostřed úseku je navržena mimoúrovňová křižovatka s možností plynulého napojení na ul. Svatoplukova.

Celá trasa je vedena v území schváleném v Územním plánu města Brna jako sběrná místní komunikace funkční třídy B1 směrově rozdělená, základní kategorie MS 24,00 s návrhovou rychlostí $v_n = 60$ km/h, většina trasy je situována na mostní objekty, které jsou navrženy samostatně pro každý jízdní směr.



I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí, ulice Kulkova.

V roce 2024 je předpoklad dokončení všech stavebních objektů a budou probíhat dokončovací práce v podobě terénních úprav.

Investor: ŘSD ČR, statutární město Brno

Hlavní projektant: Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.

Zhotovitel stavby: Společnost VMO Tomkovo náměstí

- Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.

- OHL ŽS, a.s.

- Metrostav DIZ s.r.o.

Investiční náklady: 2 356 252 993,11 Kč bez DPH

Termín realizace: 2021-2024



Šmahova × Ráj – zpomalovací práh.

Šmahova × Ráj – zpomalovací práh

Jedná se o návrh zvýšené křižovatkové plochy, která má funkci zpomalovacího prahu. Dotčená křižovatka místních komunikací a přilehlé chodníky se nachází v městské části Brno-Slatina, v zastavěném území obce. Jedná se o křížení dvou místních komunikací ulic Křehlíkova a Šmahova. Obě komunikace jsou v dotčeném úseku jednosměrné. Projektová dokumentace byla zpracována na základě požadavku OD MMB a MČ Brno-Slatina, za účelem zklidnění dopravy a snížení nehodovosti na předmětné křižovatce.

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: Brněnské komunikace a.s.

Projektant:

Brněnské komunikace a.s., Útvar dopravního inženýrství

Zhotovitel stavby: Zemako, s.r.o.

Investiční náklady: 1 984 211,39 Kč bez DPH

Termín realizace: 2024



Ulice Černého – přechod pro chodce (u zast. MHD Filipova).

Ulice Černého – přechod pro chodce

V rámci stavby byla realizována výměna konstrukce vozovky a úprava chodníkových ploch. Vozovka byla rozšířena na 7,0 m a v celém šířkově upravovaném úseku byla navržena výměna konstrukce vozovky, přičemž mimo zastávky MHD byla použita konstrukce z asfaltového betonu a v prostoru zastávek MHD konstrukce z drátkobetonu. Chodníky byly upraveny s použitím betonové dlažby formátu 200 × 200 mm, tl. 60 mm. Nástupní plochy přechodu pro chodce jsou opatřeny signálními a varovnými pásy z červené reliéfní dlažby pro nevidomé, kontrastními pásy a šedou hladkou dlažbou. Nástupní hrany zastávek byly osazeny bezbariérovými obrubníky. U vjezdu do parkoviště byl navržen nájezdový obrubník. Dále byla řešena výměna obrubníků v místech styku chodníků s vozovkou, zelení a mobiliářem.

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: Brněnské komunikace a.s.

Projektant:

Brněnské komunikace a.s., Útvar dopravního inženýrství

Zhotovitel stavby:

PŘEMYSL VESELÝ stavební a inženýrská činnost

Investiční náklady: 5 474 905,03 Kč bez DPH

Termín realizace: 2024



Sportovní – oprava komunikace.

Sportovní – oprava komunikace

Stavba je situována v městské části Brno-Královo Pole před plaveckým bazénem Lužánky. V rámci stavby byla provedena výměna obrusné vrstvy. Výměna obrusné vrstvy komunikace byla realizována v délce opravovaného úseku cca 162 m a šířce proměnné 7–8 m. Opravou komunikace došlo k odstranění původní poškozené asfaltové vrstvy, která byla nahrazena novou asfaltovou vrstvou po celé délce. Nově budovaný povrch byl navázán na stávající povrch komunikace.

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: Brněnské komunikace a.s.

Projektant: ZPI, spol. s r.o.

Zhotovitel stavby:

PŘEMYSL VESELÝ stavební a inženýrská činnost s.r.o.

Investiční náklady: 2 538 082 Kč bez DPH

Termín realizace: 2024



Lomená × Pompova – úprava křížení.

Lomená × Pompova – úprava křížení

Stavba je situována v městské části Brno-jih (Komárov). V rámci stavby bylo provedeno zvýšení křižovatkové plochy, která bude současně sloužit jako zpomalovací prvek pro zklidnění dopravy v dané oblasti. Současně byla realizována úprava přilehlých chodníků s přihlédnutím k častému výskytu osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Stavba navázala na akci BVK a.s., kdy byla provedena oprava vodovodu a jednotné kanalizace ve stávající trase v rozsahu řešené plochy křižovatky.

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: Brněnské komunikace a.s.

Projektant: LB projekt s.r.o.

Zhotovitel stavby: ZEMAKO, s.r.o.

Investiční náklady: 3 022 902,59 Kč bez DPH

Termín realizace: 11-12/2024



Plovdivská – rekonstrukce komunikace.

Plovdivská – rekonstrukce komunikace

Stavba je situována v městské části Brno-Žabovřesky. V rámci stavby byla provedena rekonstrukce komunikačních ploch ulice Plovdivská včetně chodníků, ve stávajícím uličním profilu se zachováním stávajícího šířkového a výškového uspořádání v délce 156 m. Byla provedena výměna konstrukčních vrstev vozovky s asfaltobetonovým krytem a konstrukčních vrstev stávajících parkovacích stání z distanční dlažby, která byla použita i na nově vytvořený podélný parkovací pruh o délce 43 m.

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: Brněnské komunikace a.s.

Projektant:

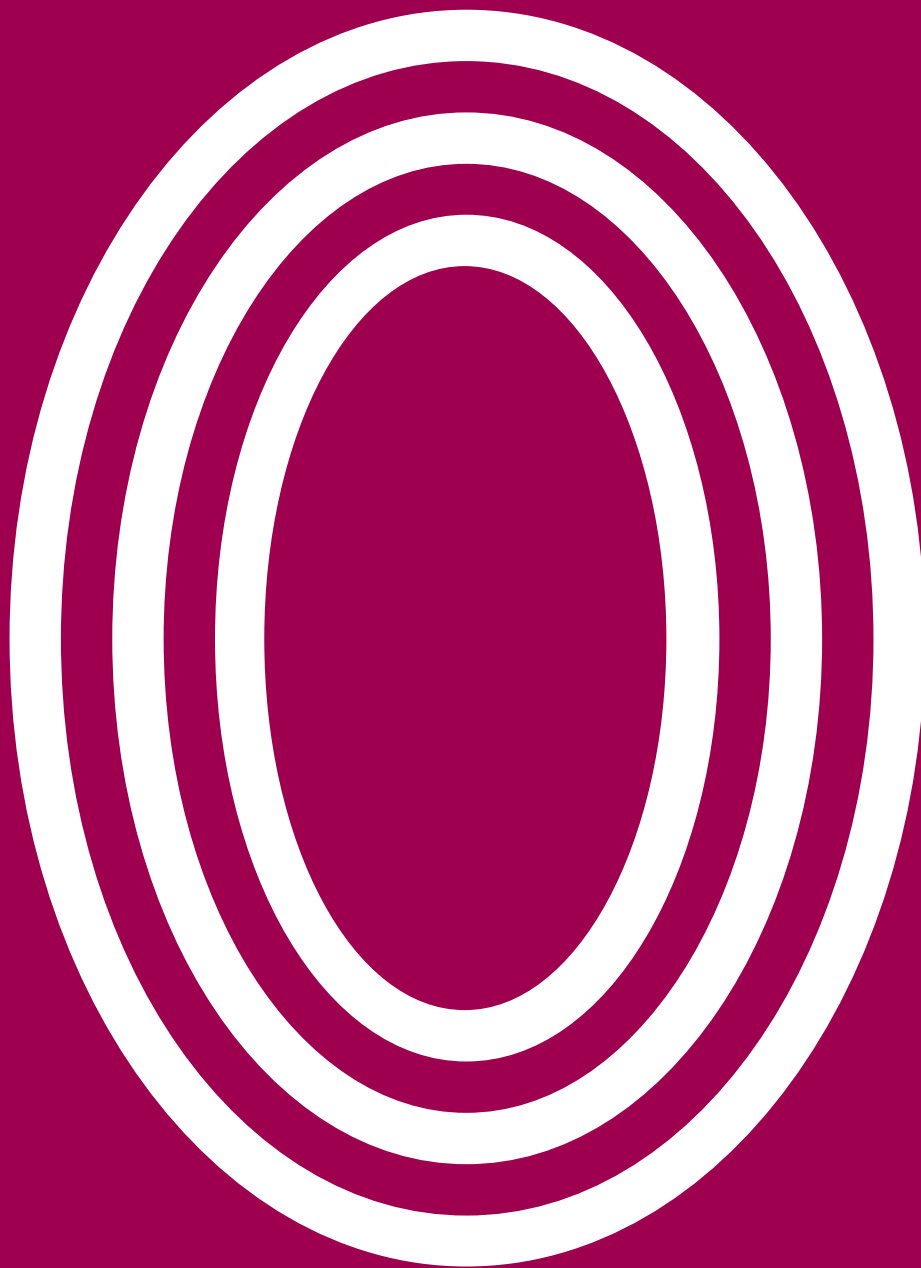
Brněnské komunikace a.s., Útvar dopravního inženýrství

Zhotovitel stavby: Strabag, a.s.

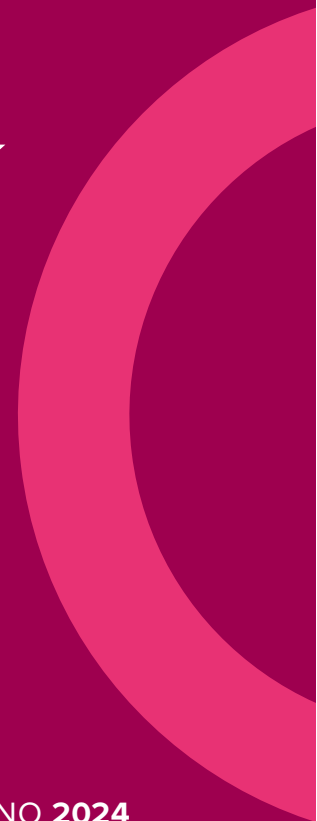
Investiční náklady: 6 235 225 Kč bez DPH

Termín realizace: 2024





/10/
KAPITOLA
ÚDRŽBA
KOMUNIKACÍ



10.1 Údržba komunikací

Pojem údržba komunikací zahrnuje nejen všeobecně známé zajištění jejich sjízdnosti v zimním období a provádění rozsáhlejších oprav v letním období, ale také další činnosti nezbytné pro bezpečný provoz na pozemních komunikacích. Společnost Brněnské komunikace a.s. (BKOM) nabízí široké spektrum služeb v oblasti zimní a letní údržby komunikací, a to včetně péče o silniční příslušenství. Mimo jiné se jedná o čištění komunikací a jejich odvodnění, obnovu a tvorbu vodorovného (VDZ) a svislého dopravního značení (SDZ), údržbu, kontrolu a nepřetržitý servis světelných signalizačních zařízení (SSZ).

Zimní údržba komunikačního systému

Stěžejním úkolem zimní údržby je zabezpečení sjízdnosti komunikací při nepříznivých meteorologických podmínkách pro silniční dopravu, a to v souladu s požadavky právních předpisů. Dále jsou v zimním období realizovány práce spojené s údržbou krajnic, odvodnění komunikací (příkopů) a provádění vysprávek výtlučků využitím tzv. studených asfaltových směsí.

Zajištění sjízdnosti komunikací

Připravenost silničářů na zimní období a adekvátnost prováděných prací se stávají předmětem veřejného zájmu s příchodem prvního sněžení. Často jsou také tématem médií. Široká odborná i laická veřejnost má k dispozici veškeré údaje týkající se provádění zimní údržby na území města Brna. Ty jsou součástí Plánu zimní údržby. Dokument je volně dostupný na webových stránkách BKOM (www.bkom.cz).

BKOM provádí zimní údržbu na 21 úsecích, které jsou rozděleny podle důležitosti jednotlivých komunikací. Z toho 7 úseků má 1. pořadí a 14 úseků 2. pořadí. Logistickým centrem zimní údržby je nonstop dispečink. Samotné provádění zimní údržby zabezpečuje 24 posypových vozů značky Mercedes-Benz a Scania s operativně vyměnitelnými

nástavbami a čelně nesenými pluhy. Rychlou nakládku posypových materiálů zajišťují výdejní zásobníky pevných posypových materiálů a velkokapacitní zásobníky s výdejem solanky.



Solná hala se zásobami technické soli.

K ošetření povrchu tělesa komunikace jsou využívány chemické materiály (technická sůl a solanka) nebo inertní zdrsnující materiály, které jsou převážně používány k údržbě pěších komunikací. Solanka, tedy nasycený roztok soli, zlepšuje přilnavost posypových materiálů na tělese komunikace. Tím nejen zvyšuje jejich účinnost, ale také snižuje potenciální poškození okolní zeleně nebo infrastruktury technickou solí vlivem jejího odvátí z povrchu komunikace. V průběhu roku 2024 bylo upraveno celkem 14 406 km pozemních komunikací, při spotřebě cca 1 852 tun technické soli a cca 322 m³ solanky.

Zimní údržba chodníků a veřejných prostranství

Širokou veřejností je také vnímána i zimní údržba komunikací pro pěší, a to hlavně s ohledem na prevenci možných úrazů. BKOM již několik let provádí zimní údržbu vybraných chodníků a veřejných prostranství v MČ Brno-střed. Zde údržbu provádí víceúčelová komunální vozidla typu Bokimobil s čelním pluhem a nástavbou sypač a také malotraktory YUKON a VEGA se zadním rozmetadlem a čelním pluhem. Jako posypové materiály jsou využívány inertní zdrsnující materiály.

Nevýhodou posypu inertními materiály je zvyšování prašnosti a znečišťování komunikace. Z těchto důvodů jsou komunikace pravidelně čistěny od inertních posypových materiálů. U vozovek probíhá zmíněné čištění s frekvencí 1× za 14 dnů a u chodníků s periodou 1× za měsíc. K čištění jsou využívány kompaktní zametací stroje BUCHER CityCat a HAKO. Všechny tyto moderní zametací stroje splňují podmínky certifikace EUnited v oblasti redukce prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5}.



Posypové vozy Scania při plnění zásobníků solankou.

Čištění komunikací

Sezónní čištění komunikací probíhá v souladu se zákonem o pozemních komunikacích a jeho prováděcími předpisy. K čištění komunikací jsou využívány samosběrné zametací stroje s certifikací EU pro oblast redukce prachových částic PM₁₀. Důkladné čištění komunikací přispívá ke snížení množství tuhých částic na jejich povrchu, čímž slouží i jako prevence sekundární prašnosti, která pak negativně přispívá k imisní zatíženosti částicemi prachu v bezprostředním okolí komunikace.

Mimo sezónní čištění provádí BKOM rovněž čištění komunikací pro MČ Brno-střed, a to formou blokových čištění, která probíhají v rámci letní údržby. V roce 2024 bylo během čištění odstraněno z komunikací cca 2 095 tun odpadu uličních smetků.



Samosběrný zametací stroj MB při blokovém čištění.

Údržba odvodňovacích systémů a silniční vegetace

Seřezávání nebezpečných krajnic a obnova příkopů jsou opatření, která umožňují trvalý odtok vody z povrchu komunikací. Tato preventivní opatření omezují vytváření kaluží, podmáčení a podemletí krajnic, vytváření výtluků a mrazových trhlin a tím prodlužují životnost tělesa komunikace.

Údržba silniční vegetace je důležitým faktorem pro bezpečný provoz na pozemních komunikacích. Období vegetačního klidu je vyhrazeno k ořezu, případně odstranění dřevin, jejichž části omezují úhel zorného pole uživatelů komunikace nebo jejichž špatný zdravotní stav představuje přímé ohrožení provozu na komunikaci.



Ruční pokládka zámkové dlažby.

Letní údržba

Letní údržba je vzhledem k prováděným činnostem rozmanitější. Především se jedná o odstraňování rozsáhlejších závad povrchů komunikací. K dalším činnostem letní údržby patří práce týkající se silničního příslušenství, tedy opravy svodidel, nátěry ocelových konstrukcí, např. zábradlí, dále údržba odvodnění (uliční vpusti) nebo splachování komunikací.

Opravy pozemních komunikací

Tradiční velkoplošné opravy povrchů komunikací jsou spojeny se strojní pokládkou asfaltových směsí pomocí silničního finišeru do vyfrézovaného a zařezaného prostoru.

Mezi tradiční velkoplošné opravy povrchů prováděné v roce 2024 patří souvislá údržba povrchu komunikace na ulici Vídeňská, kde bylo opraveno 4 300 m² asfaltobetonového povrchu komunikace. Další významnou akcí byla oprava povrchu komunikace na ulici Zlínská s opravenou plochou 4 100 m².

Nedílnou součástí komunikační sítě města Brna jsou chodníky. U oprav dlážděných chodníků se jedná o ruční pokládku všech klasických druhů dlažeb, včetně zámkové. Loni bylo předlážděno cca 1 000 m² dlážděných chodníků. U chodníků s povrchem z litého asfaltu dochází k vybourání poškozené vrstvy a položení nového povrchu. Tímto způsobem bylo opraveno 800 m² chodníků.

Současná doba přináší nové nároky a stanovuje nové výzvy v oblasti ochrany životního prostředí. Jednou z těchto výzev je tzv. udržitelnost. Ta je spojená především se snižováním energetické náročnosti a uhlíkové stopy. Jedním z opatření je náhrada nových stavebních materiálů. V rámci technologických možností BKOM tyto zásady aplikuje. Důkazem je využívání tzv. znovuzískané asfaltové směsi (ZAS) vzniklé při frézování asfaltobetonových povrchů komunikací.

Obnova a údržba silničního příslušenství a uličních vpustí

Nezbytné bezpečnostní prvky pozemních komunikací tvoří silniční příslušenství, mezi které patří zábradlí, svodidla a směrové sloupky. Jejich pravidelná údržba spočívá v čištění, opravách povrchů či výměnách za nové při zjištění závad. Celkem bylo loni opraveno 560 bm svodidel a 890 bm zábradlí.

Uliční vpusti hrají stěžejní roli v odvodnění tělesa komunikace. Slouží k dokonalému odvádění dešťových vod a jako prevence zanášení veřejné kanalizační sítě nečistotami typu písek, listí či antropogenní uliční odpad. Údržba vpustí zahrnuje jejich strojní čištění pomocí kanálového čističe a výškovou úpravu uličních

vpustí, šachet a uzávěrů. V průběhu roku 2024 bylo vyčištěno 22 335 ks uličních vpustí.



Čištění uličních vpustí.

Splachování komunikací

Splachování vybraných úseků komunikací je jedním z opatření Akčního plánu ke zlepšování kvality ovzduší Brno a má být nástrojem ke snížení imisního zatížení PM_{10} . Tlakové splachování probíhalo nejen na vlastní komunikaci, ale i na tramvajovém tělese, kde se shromažďují pevné částice křemičitého písku sloužícího ke zlepšení parametrů jízdy tramvají za nepříznivých meteorologických podmínek. Cílem těchto činností je snížení množství prachových částic na komunikacích, a tím i eliminování jejich opětovného vznosu do ovzduší (sekundární prašnost), případně jejich transformace na jemnější frakci.

Předmětné komunikace jsou dle MČ rozděleny na třináct okruhů. V roce 2024 bylo realizováno 11 okruhových cyklů. Během splachování bylo spotřebováno cca 4 900 m³ vody. Pokud bylo zjištěno mimořádné znečištění komunikace, byl k čištění této komunikace využit i samosběrný zametací stroj.

Dopravní značení a SSZ

Řidiči se při pohybu v provozu každodenně spoléhají na dopravní značení. To představuje ucelený soubor grafických symbolů nebo znaků s barevnými tvary tabulek, které řídí bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích.

Souběžně s tímto značením je provoz na pozemních komunikacích řízen a usměrňován i dalšími dopravními zařízeními se světelnými signály, tzv. světelnými signalizačními zařízeními, která mohou být doplněna i akustickými signály pro nevidomé, např. přechody pro chodce.

Realizace DZ v systému rezidentního parkování

Stejně jako v minulých letech byl loni projekt rezidentního parkování zařazen jako jedna z akcí Fondu mobility. Tento fond slouží k finanční podpoře projektů zaměřených ke zlepšení bezpečnosti silniční dopravy, realizaci opatření pro cyklistickou dopravu a v neposlední řadě pro výstavbu nových parkovacích kapacit. V roce 2024 bylo v rámci projektu realizováno osm nových oblastí, a to ve čtyřech městských částech. Jednalo se o MČ Brno-Žabovřesky, MČ Brno-sever, MČ Brno-Nový Lískovec a MČ Brno-Židenice. Dle schváleného harmonogramu bylo rezidentní parkování zavedeno do oblastí 2-06 Vychodilova, 4-06 Soběšická, 10-01 Rybnická, 10-02 Oblá, 5-01 Slevačská, 5-02 Rokycanova, 5-03 Koperníkova a 5-04 Strakatého.

V návaznosti na zavedení rezidentního parkování bylo na území MČ Brno-Žabovřesky instalováno 275 ks nového dopravního značení, v MČ Brno-sever bylo instalováno 260 ks nového dopravního značení, v MČ Brno-Nový Lískovec bylo instalováno 820 ks nového dopravního značení a v MČ Brno-Židenice bylo instalováno 1 609 ks nového dopravního značení.

V roce 2024 byla realizována i obnova VDZ ve třech již zavedených oblastech na území MČ Brno-střed. Konkrétně bylo dopravní značení renovováno na 41 ulicích.

V souvislosti se zavedením rezidentního parkování jsou postupně v brněnských ulicích zaváděny zóny s omezením nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h. Pro zdůraznění tohoto opatření a zvýšení bezpečnosti silničního provozu bylo v roce 2024 zahájeno doplňování symbolů vodorovného dopravního značení u zaváděných zón. Celkem bylo realizováno 52 ks symbolů v 10 zónách.



Pokládka VDZ v zóně s omezením rychlosti 30 km/hod.

Podpora alternativní dopravy

V rámci podpory rozvoje cyklistické sítě byla pozornost zaměřena na akci Ohleduplnost. Ta je zaměřena na zajištění větší bezpečnosti na samostatných cyklostezkách, a to pomocí přívětivého značení upozorňujícího na sdílení cyklostezek jak pěšími, tak cyklisty. Jednalo se o realizaci celkem 21 ks symbolů v městských částech Brno-Židenice a Brno-Maloměřice a Obřany.

Ve vybraných jednosměrných komunikacích byl úpravou dopravního značení umožněn obousměrný pohyb cyklistů. Opatření přispívá ke zvýšení bezpečnosti pohybujících se cyklistů, také ke zlepšení návaznosti jednotlivých cyklotras a tím i zatraktivnění cyklistické dopravy.

Světelná signalizační zařízení

Stejně jako v minulých letech probíhala u křižovatek se žárovkovými návěstidly jejich postupná náhrada za energeticky šetrnější LED svítidla. Rovněž se podařilo zmodernizovat softwarové systémy řadičů některých světelně řízených křižovatek a proběhl upgrade systému. Dále byla provedena komplexní kontrola stavu strategických detektorů.

V souvislosti s údržbou světelných signalizačních zařízení (SSZ) byla loni uceleněji řešena funkčnost výzvnových tlačítek pro chodce a signalizačního akustického zařízení pro nevidomé a slabozraké. V rámci ochrany stožárů SSZ bylo 73 z nich opatřeno novým ochranným, korozi odolným plastovým nátěrem. Z hlediska ochrany proti sprejerům bylo nově 7 řadičů SSZ opatřeno ochranným nátěrem proti vandalismu (zejména graffiti) a u 18 řadičů došlo k jejich obnově.



Signalizační akustické zařízení pro nevidomé.

V loňském roce pokračovala společnost Brněnské komunikace a.s. ve spolupráci s externími subjekty na významných stavbách v rámci města Brna, a to při realizaci úprav SSZ. Konkrétně se jednalo o stavby Velkého městského okruhu: VMO Tomkovo nám., VMO Žabovřeská, VMO Bauerova, opravy povrchu VMO Gajdošova, oprav povrchu I/41 Hněvkovského, II/641 Černovická, opravy mostu VMO Otakara Ševčíka, a stavby protipovodňových opatření.

Odtahy vozidel

Oddělení odtahů vozidel zajišťuje veškeré činnosti související s odtahy vozidel, a to jednak překážek silničního provozu dle zákona o provozu na pozemních komunikacích, jednak i vozidel technicky nezpůsobilých provozu (absence platné STK) z veřejných komunikací. V roce 2024 bylo otaženo celkem 1 835 vozidel (tzv. překážek provozu) a 115 vozidel nezpůsobilých provozu. Mimo tyto odtahy provádí odtahová vozidla i specifickou činnost, tzv. technické úkony. Ty jsou prováděny v souvislosti s nedodržováním zákazu parkování ze strany majitelů vozidel při realizaci blokových čištění nebo při pokládce VDZ. Technické úkony neboli zpětné odtahy znamenají, že vozidla nejsou odtahována na odstavné parkoviště. Vozidlo je převezeno z místa blokového čištění na jiné místo v okolí, kde dočasně setrvá po dobu provádění úkonu. Po jeho dokončení je navraceno na původní místo. V průběhu roku 2024 byly technické úkony provedeny u 3 942 vozidel.

Flotilu odtahových vozů BKOM tvořilo v roce 2024 celkem osm speciálních odtahových vozidel s plošinou a hydraulickým nakládacím jeřábem. Z toho dva vozy byly vyčleněny na samotné odtahy vozidel a šest na bloková čištění a pokládku VDZ (technické úkony). Vzhledem k rozsahu prováděných technických úkonů bylo ještě využíváno dalších šest vozů smluvního partnera.



Odtahová vozidla při provádění technických úkonů.



/11/
KAPITOLA
**PROJEKTY EU
V ROCE 2024
V OBLASTI
DOPRAVY**

ROČENKA DOPRAVY BRNO **2024**

11.1 Projekty EU v roce 2024 v oblasti dopravy

Investiční záměr Rozvoj dopravní telematiky v letech 2021-2027

V roce 2021 byl schválen nový investiční záměr statutárního města Brna Rozvoj dopravní telematiky v letech 2021-2027. Současně byly zahájeny přípravné práce. Investiční záměr je zpracován souhrnně pro šestileté období, s rozlišením na aplikované subsystémy a jejich hlavní prvky, kterými jsou:

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

II. Dohledový subsystém

III. Parkovací subsystém

IV. Centrální technický dispečink a sběr dopravních dat

V. Rekonstrukce a rozšíření přenosových cest řízení dopravy

VI. Rozvoj C-ITS Brno

Předpokládané náklady celého investičního záměru činí přibližně 1,69 mld. Kč. Vzhledem k rozsahu a složitosti investičního záměru je celkový seznam akcí průběžně aktualizován.

Průběžně probíhá projektová i majetkoprávní příprava a zajištění územních rozhodnutí nebo vyjádření stavebního úřadu. V roce 2024 pokračovala také příprava a realizace investičního záměru.

Podání prvních žádostí o dotaci v rámci nového programového období proběhlo v průběhu roku 2023. Žadatelem o podporu a příjemcem dotace je statutární

město Brno. K financování jednotlivých etap realizace investičního záměru je využíván Program Doprava 2021-2027 v rámci výzvy ITS ve městech, který je určen pro celkem 13 aglomerací / metropolitních oblastí.

Projekt Rozvoj ITS v Brně, 1. etapa

V první polovině roku 2023 byla podána žádost o dotaci v rámci opatření ITS ve městech Programu Doprava 2021-2027. Žádost byla téhož roku schválena k financování. V roce 2024 byl projekt realizován.

Celkové náklady projektu byly 121,4 mil. Kč, z toho dotace 65,7 mil. Kč.

Předmětem projektu byla výstavba tří a rekonstrukce šesti světelných signalizačních zařízení (SSZ) včetně řešení kamerového dohledu a preference MHD. Projektem došlo k úpravě dopravního řešení dotčených křižovatek, rozvoji dynamického řízení dopravy SSZ a funkcí preference vozidel MHD při průjezdu křižovatkami řízenými světelným signalizačním zařízením.

Dále bylo předmětem projektu pořízení dopravního inženýrského softwaru pro modelování dopravy IAD a VHD a videoanalytického systému.

Přehled akcí zařazených v projektu Rozvoj ITS v Brně, 1. etapa

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

- 1.08 Pisárecká – A. Procházky
- 3.21 Černovická – Černovické nábřeží
- 4.18 Gajdošova – Tábořská
- 4.24 Hladíková – Masná
- 5.12 Svatoplukova – Rokytova
- 4.15 Šmahova – Řípská (výstavba SSZ, přeložky)
- 2.22 Osová – Pod Nemocnicí
- 8.35 Kníničská – Veslařská
- 8.49 Přístavní – Obvodová

II. Centrální technický dispečink a sběr dopravních dat

- SW vybavení pro modelování dopravy
- SW pro sčítání dopravy



Křižovatka 2.22 Osová – Pod Nemocnicí, výstavba nové světelné signalizace byla součástí projektu Rozvoj ITS v Brně, 1. etapa.

Projekt Rozvoj ITS v Brně, 2. etapa

Projekt Rozvoj ITS v Brně, 2. etapa

V roce 2023 začala příprava 2. etapy v rámci nového investičního záměru. Projekt byl ve stejném roce schválen ve výzvě nositele Rozvoj telematiky a ITS v BMO (OPD) a v září roku 2023 došlo k podání žádosti o dotaci v rámci opatření ITS ve městech Programu Doprava 2021–2027. V roce 2024 začala realizace projektu, která bude pokračovat i v roce 2025.

Celkové náklady projektu jsou 76,3 mil. Kč, z toho dotace 54,4 mil. Kč.

Předmětem projektu je rekonstrukce dvou SSZ včetně řešení kamerového dohledu a preference MHD v rámci investičního záměru města Brna Rozvoj dopravní telematiky v letech 2021–2027.

Dále projekt zahrnuje rekonstrukci a výstavbu čtyř SSZ, instalaci čtyř kamerových dohledů na křižovatkách a koordinační kabely pro přenos dopravních informací v rámci stavby I/42 VMO Tomkovo náměstí, I/42 VMO Rokytova.



Křižovatka 8.31 Pod Kaštany – Šumavská, rekonstrukce světelné signalizace je součástí projektu Rozvoj ITS v Brně, 2. etapa.

Přehled akcí zařazených v projektu Rozvoj ITS v Brně, 2. etapa

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

2.33 Heršpická – Jihlavská

8.31 Pod Kaštany – Šumavská

PS 475 Rekonstrukce SSZ 5.05 Tomkovo nám. – Dukelská

PS 476 Výstavba SSZ 5.22 Cacovická – Tomkovo nám.

PS 477 Rekonstrukce SSZ 5.09 Karlova – Provazníkova

PS 491 SSZ 5.23 Rokytova – rampa VMO

II. Kamerový dohled

KD SSZ 5.05 Tomkovo náměstí – Dukelská

KD SSZ 5.22 Cacovická – Tomkovo náměstí

KD SSZ 5.09 Karlova – Provazníkova

KD SSZ 5.23 Rokytova – rampa VMO

III. Rekonstrukce a rozšíření přenosových cest řízení dopravy

PS 468 Přeložka koordinačních kabelů na ulici

Provazníkově

PS 468.1 Přeložka koordinačních kabelů na ulici

Provazníkově – multikanál

PS 469 Přeložka koordinačního kabelu spojujícího R405

a R406

PS 469.1 Přeložka koordinačního kabelu spojujícího R405

a R406 – multikanál

PS 470 Přeložka koordinačního kabelu spojujícího R406

a R407

PS 470.1 Přeložka koordinačního kabelu spojujícího R406

a R407 – multikanál

PS 479 Výstavba koordinačního kabelu spojujícího R407

a SSZ Rokytova – Kulkova – 1. část

PS479.1 Výstavba koordinačního kabelu spojujícího R407

a SSZ Rokytova – Kulkova – 1. část – multikanál

PS490 Koordinační kabel mezi R407 a SSZ Rokytova –

Kulkova – 2. část



Křižovatka 5.05 Tomkovo náměstí – Dukelská, rekonstrukce světelné signalizace je součástí projektu Rozvoj ITS v Brně, 2. etapa.

Projekt Rozvoj ITS v Brně, 3. etapa

V roce 2023 začala příprava 3. etapy v rámci nového investičního záměru. Projekt byl na konci roku 2023 schválen ve výzvě nositele Rozvoj telematiky a ITS v BMO (OPD) a v lednu roku 2024 došlo k podání žádosti o dotaci v rámci opatření ITS ve městech Programu Doprava 2021–2027.

Celkové náklady projektu jsou 324,7 mil. Kč, z toho předpokládaná dotace 200 mil. Kč.

Tento záměr zahrnuje rekonstrukci třiceti SSZ na území města Brna, včetně instalace kamerového dohledu a zavedení preference pro MHD a IZS. Dojde k úpravě dopravního řešení dotčených křižovatek a k rozvoji dynamického řízení dopravy SSZ, včetně funkcí preference vozidel MHD a IZS při průjezdu křižovatkami řízenými SSZ.

Přehled akcí zařazených v projektu Rozvoj ITS v Brně, 3. etapa

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

- 7.16 J. Babáka – Tábor
- 8.01 Minská – Tábor
- 8.08 Hradecká – Tábor
- 8.30 Veveří – Šumavská
- 7.47 Chodská – Domažlická
- 7.37 Kounicova – Šumavská
- 7.71 Štefánikova – Domažlická
- 7.63 Sportovní – Rybníček (přechod)
- 7.17 Purkyňova – Skácelova
- 8.22 Technická – Královopolská
- 7.07 Palackého třída – Husitská
- 7.08 Palackého – Kosmova
- 4.05 Olomoucká – Tržní
- 4.08 Olomoucká – Cornovova
- 4.25 Černovická – rampa Olomoucká
- 4.31 Řípská – Švédské valy
- 2.20 Vídeňská – Vojtova
- 2.40 Vídeňská – Londýnské nám.
- 2.04 Jihlavská – Vídeňská
- 1.02 Křížová – Václavská
- 0.12 Moravské nám. – Rooseveltova
- 0.49 Kounicova – Slovákova
- 6.02 Příkop – M. Horákové
- 5.02 Cejl – Tkalcovská
- 1.06 + 1.06.1 Hroznová – Hlinky
- 4.19 Jamborova – Tábořská
- 5.20 Bubeníčková – přej. tram
- 5.06 Gajdošova – Hrozňatova
- 4.66 Otakara Ševčíka (přechod)
- 6.20 Okružní – třída Generála Píky



Křižovatka 8.08 Hradecká – Tábor, rekonstrukce světelné signalizace je součástí projektu Rozvoj ITS v Brně, 3. etapa.

Projekty jsou spolufinancovány Evropskou unií prostřednictvím Operačního programu Doprava a Programu Doprava 2021–2027.



**Spolufinancováno
Evropskou unií**

**Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury**



Lávka Tábořského náb.

Projekt řeší problém bezpečnosti trasy přes lávku, která vede přes řeku Svatku mezi ulicemi Tábořského nábřeží a Poříčí. Lávka zvýší bezpečnost pohybu chodců a cyklistů vybudováním trasy oddělené od automobilové dopravy.

Technické řešení lávky bylo koordinováno s projektem na výstavbu SSZ křižovatky 1.30 Rybářská – Poříčí a se stavebními úpravami této křižovatky. Stavební úpravy a SSZ včetně ostrůvku k přechodu pro chodce a chodceho stožáru a návěstidla křižovatky Rybářská – Poříčí byly již realizovány v lednu 2022, v roce 2025, po dokončení související stavby protipovodňových opatření, bude doplněn chybějící chodceho stožár SSZ na straně řeky. Na tyto úpravy a přechod pro chodce bude dále navazovat nová lávka. Bude vytvořen nový úsek infrastruktury pro bezpečnou nemotorovou dopravu.

V roce 2024 došlo k podání žádosti o dotaci a jejímu schválení. K ukončení projektu a zprovoznění lávky dojde v září 2025.

Celkové náklady projektu jsou 43,3 mil. Kč, z toho dotace 23,7 mil. Kč.



**Spolufinancováno
Evropskou unií**



**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**

Projekt SCHOOLHOODS

Projekt SCHOOLHOODS – Schools as the focal point of an integrated planning approach for 15-minute neighbourhoods and a green urban mobility transition (Školy jako ústřední bod integrovaného přístupu k plánování pro 15minutové čtvrti a přechod na zelenou městskou mobilitu) je realizován v rámci Action Planning Networks (Integrovaných akčních plánů) operačního programu URBACT IV.

Doba realizace projektu je od června 2023 do prosince 2025.

Statutární město Brno se projektu účastní jako partner s finanční účastí. Projekt byl podpořen rozhodnutím Monitorovacího výboru programu URBACT IV ke dni 31. 5. 2023.

Projekt SCHOOLHOODS se zaměřuje na školní mobilitu a veřejný prostor v okolí škol. Žáci jsou často voženi do škol auty rodičů, což přináší řadu negativních důsledků, například zvýšený provoz aut v okolí škol, který představuje riziko pro ostatní děti.

Cílem projektu je vytvořit díky vzájemnému vyměňování znalostí a zkušeností akční plán školní mobility připravený k realizaci, který navrhuje vhodná řešení a úpravy 15minutového okolí školy.

<https://brnoinmotion.cz/projekt-schoolhoods/>







/12/
KAPITOLA
FINANCOVÁNÍ



12.1 Financování

Rozpočet statutárního města Brna k 31. 12. 2024 dosáhl na výdajové straně 21 360 mil. Kč, z toho výdaje v odvětví dopravy činily 5 689,2 mil. Kč. Výdaje na dopravu tak byly i v roce 2024 nejvyšší ze všech odvětví (26,6 %). Na provozních výdajích statutárního města Brna se doprava podílela 29 %, ve výdajích kapitálových činil podíl dopravních investic 22 %. Z celkové částky, kterou obsahovala kapitola Doprava (5 689,2 mil. Kč), bylo 4 165,3 mil. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 1 523,6 mil. Kč na výdaje kapitálové. Na čerpání běžných výdajů se v dopravě každoročně podílí rozhodující měrou výdaje spojené s kompenzací za závazek veřejné služby, tedy zajišťování provozu veřejné hromadné dopravy osob. Na tento účel bylo v rozpočtu vyčleněno 2 760,8 mil. Kč. Na správu, údržbu a provoz komunikací bylo určeno 1 333,3 mil. Kč a 41,5 mil. Kč bylo vyčleněno na krytí dalších nutných výdajů. Mezi velké stavby, na nichž práce pokračují, patří například VMO Žabovřeská a také VMO Tomkovo náměstí a Rokytova. V kapitálových výdajích v rozpočtu převažovaly výdaje určené pro zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 1 523,6 mil. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno 400,1 mil. Kč, na investice do komunikační sítě 976,6 mil. Kč. Z celkových výdajů, určených v rozpočtu na rok 2024, činil podíl výdajů na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob přibližně 55,6 %, podíl výdajů na zajištění provozu silniční dopravy a rozvoje komunikační sítě města 41,1 % a 3,3 % na ostatní výdaje.

V porovnání s rokem 2023 došlo v roce 2024 k navýšení celkového rozpočtu města Brna i výdajů na dopravu. Výdaje v dopravě vzrostly o 309,7 mil. Kč, což představuje nárůst o 5,8 %. Zvýšení rozpočtu se projevilo především v kapitálových výdajích, které vzrostly o 217,2 mil. Kč (+16,6 %), zatímco běžné výdaje narostly o 92,2 mil. Kč (+2,3 %).

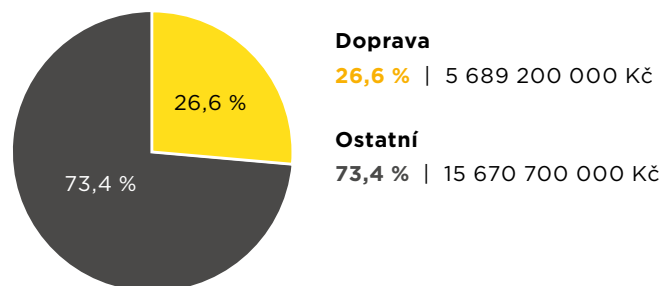
Navzdory celkovému růstu výdajů došlo k mírnému poklesu financování veřejné hromadné dopravy, kde byla kompenzace za závazek veřejné služby oproti předchozímu roku nižší o 25,9 mil. Kč. Naopak vyšší částka byla vyčleněna na správu, údržbu a provoz komunikací, kde se rozpočet zvýšil o 88,8 mil. Kč. Kapitálové výdaje se zaměřily především na investice do komunikační sítě, přičemž alokace na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vzrostla o 85,2 mil. Kč.

Podíl výdajů na jednotlivé oblasti dopravy se meziročně mírně změnil – zatímco podíl financování veřejné hromadné dopravy poklesl o 2,1 procentního bodu, podíl výdajů na provoz silniční dopravy a rozvoj komunikační sítě se nepatrně zvýšil. Nárůst kapitálových výdajů odráží pokračování klíčových infrastrukturních projektů, jako jsou VMO Žabovřeská, VMO Tomkovo náměstí a Rokytova.

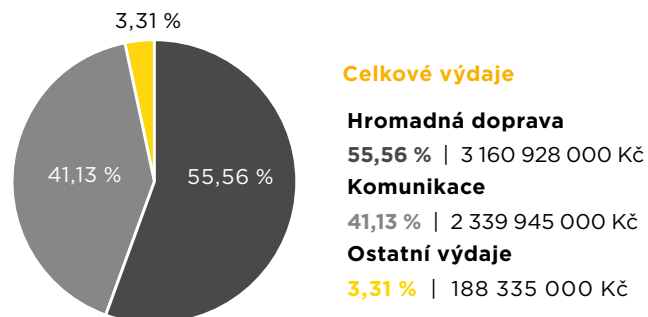
Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2024 (k 31. 12. 2024)

Celkové výdaje	výdaje v mil. Kč	procent %
Doprava	5 689,2	26,6
Bydlení, komunální služby a územní rozvoj	1 723,0	8,1
Státní správa a územní samospráva	3 027,7	14,2
Kultura, církev a sdělovací prostředky	2 006,7	9,4
Vodní hospodářství	957,9	4,5
Vzdělávání a školské služby	1 367,0	6,4
Ochrana životního prostředí	1 677,4	7,9
Finanční operace	399,6	1,9
Sociální služby a činnosti v sociálním zabezpečení	1 338,5	6,3
Tělovýchova a zájmová činnost	1 705,8	8,0
Bezpečnost a veřejný pořádek	577,5	2,7
Zdravotnictví	529,1	2,5
Ostatní činnosti	360,5	1,7
CELKEM	21 359,9	

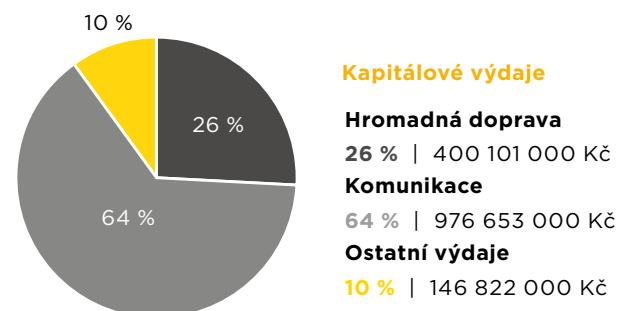
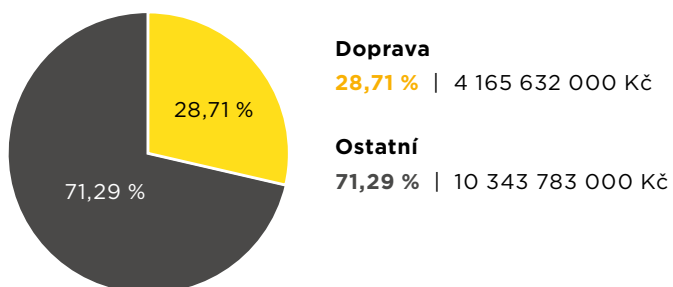
Podíl dopravy na celkových výdajích



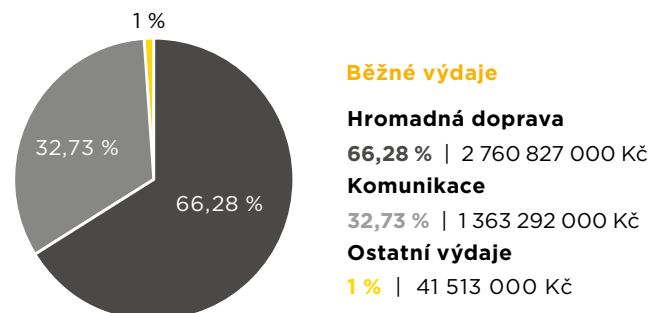
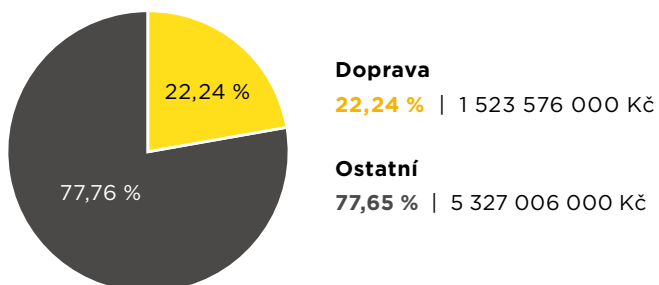
Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2024

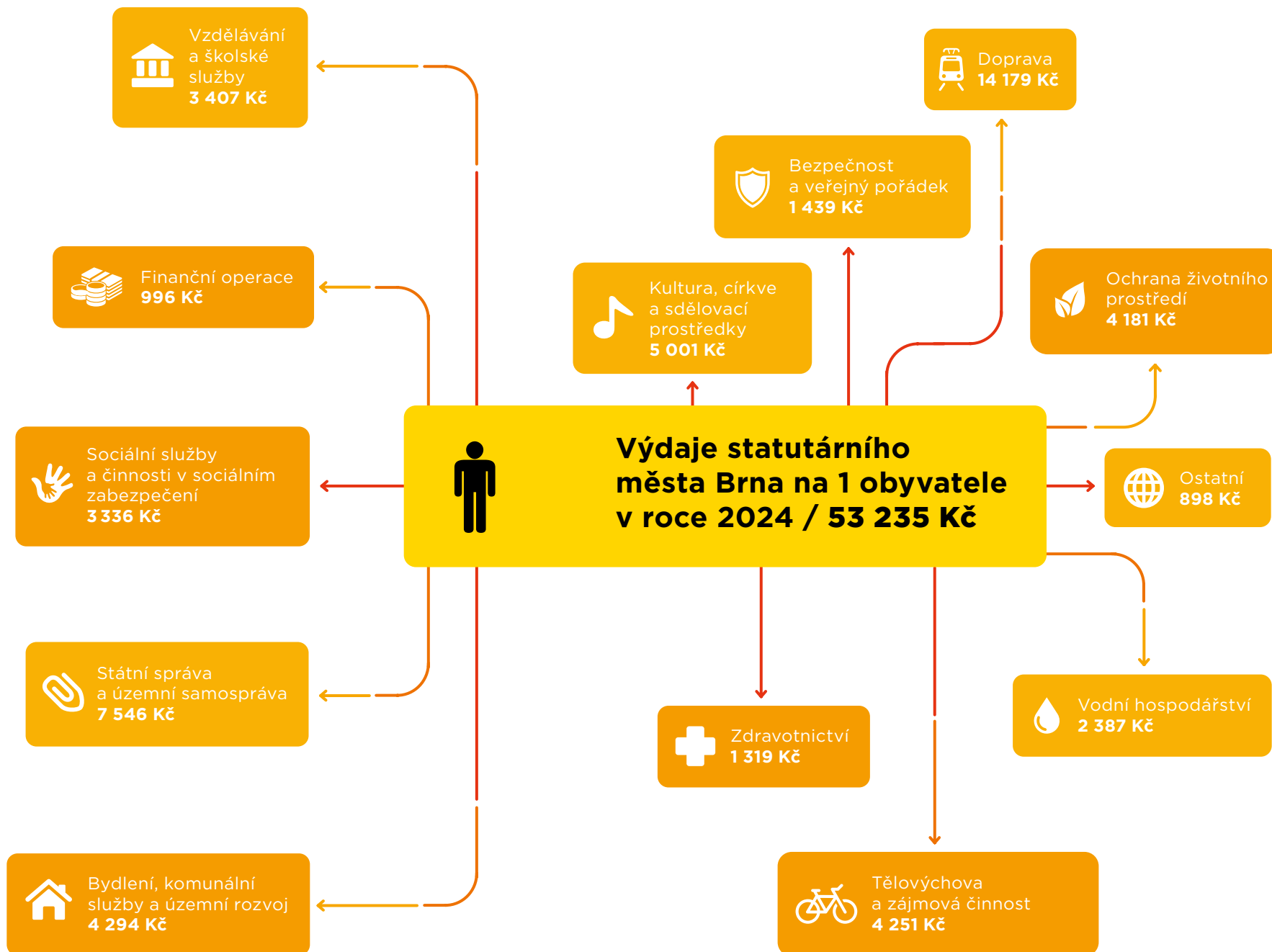


Podíl dopravy na provozních výdajích



Podíl dopravy na kapitálových výdajích







/13/
KAPITOLA
**OSTATNÍ DRUHY
DOPRAVY**



13.1 Letecká doprava

Letiště Brno odbavilo v roce 2024 celkem 749 153 cestujících, což představuje 9% nárůst oproti roku 2023. Rekordní byl rovněž počet navštěvovaných destinací. Celkem jich loni mohli cestující z brněnského letiště navštívit 33, a to napříč třemi kontinenty.

V roce 2024 patřil mezi nejvytíženější destinace již tradičně Londýn. Pravidelnou linku do Stanstedu využilo od ledna do prosince na 98 tisíc cestujících. Pomyslnou druhou příčku v oblíbenosti obsadila turecká Antalya, následovaná egyptskými letovisky Marsa Alam, Hurghada a bulharským Burgasem. Druhou pravidelnou linku do italského Bergama využilo v období března – říjen více než 21 tisíc cestujících. Nejvíce jich prošlo letištěm v červenci a srpnu – celkem více než 333 tisíc. Celkový počet pohybů letadel se v Brně zvýšil zhruba na 26 tisíc.

Provoz se v Tuřanech nezastavil ani přes zimu, kdy linku do Londýna doplnily hned dvě exotické destinace – thajský Phuket a nově i Mauricius. Obě destinace jsou v období od listopadu do dubna obsluhované letadly Boeing 787-9 Dreamliner s kapacitou 359 osob.

Sezóna 2025 přinese dvě nové pravidelné linky do evropských metropolí Malagy a Říma. První ze jmenovaných bude provozována společností Ryanair a úvodní let se uskuteční 31. března. Již o týden dříve (konkrétně 23. března) zahájí provoz linka do Říma, kterou bude provozovat italský dopravce Aeroitalia.

Čilý ruch se v roce 2024 odehrával také v cargo sektoru. Nákladní lety v každodenním spojení s centrálními překladišti v Paříži a Lipsku operovaly v Brně společnosti FedEx a DHL. Další napojení do své sítě linek zajišťují prostřednictvím systému RFS (Road Feeder Service) letecké společnosti EVA Air, LOT a nově také Qatar Airways. Celkový objem odbaveného nákladu za rok 2024 činil 11 800 tun, což znamená mírný nárůst oproti roku 2023.

Odbavení cestující



Airbus 320-214.



Boeing 747-400F.

V roce 2024 bylo do brněnského letiště investováno 78 milionů korun, přičemž nejvíce peněz putovalo do parkoviště pro cestující a rozšíření odbavovací plochy pro letadla.

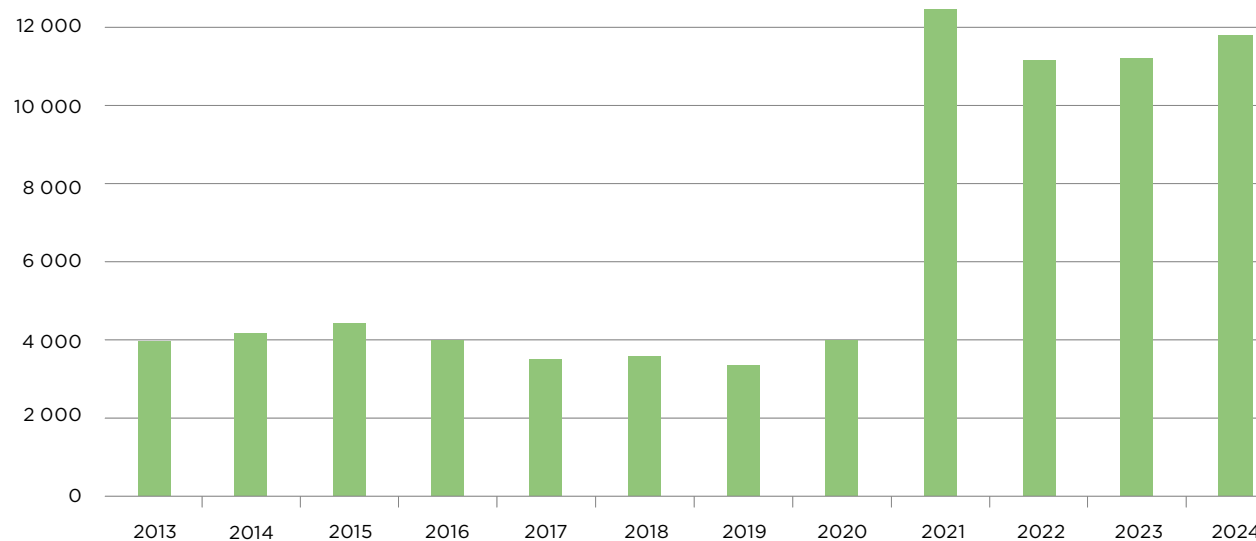


Boeing 787-9.

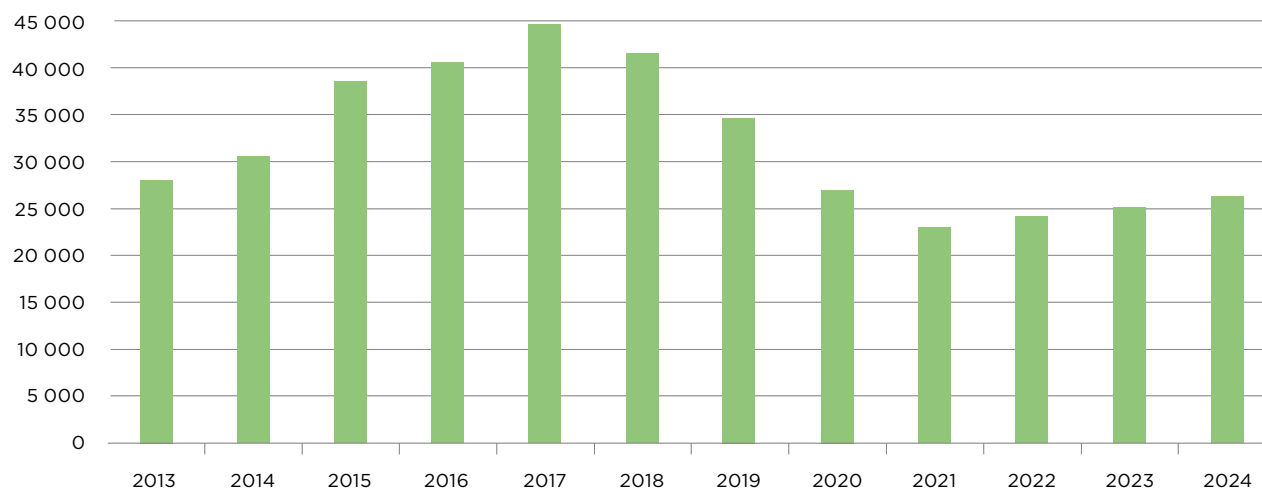


Boeing 737-8200.

Odbavený náklad



Pohyby letadel



13.2 Železniční doprava

Brno a železniční nákladní doprava ČD Cargo

V intermodálním terminálu Brno probíhaly i v loňském roce přepravy námořních kontejnerů z řeckého přístavu Pireus, avšak již v menší míře než v předcházejících letech. V říjnu odtud odjelo několik desítek vozů s kontejnery do terminálu Vídeň-Freudenau, přičemž nejvýznamnější relací je zde stále tuzemský terminál Mělník. Za rok 2024 přijelo do železniční stanice Brno jih pro vlečku Terminal Brno 26 ucelených vlaků s průměrným počtem 19,93 vozu, hmotnosti 924,20 tuny a délce 502,97 metru. Z vlečky Terminal Brno pak odjelo 30 ucelených vlaků s průměrným počtem 21,80 vozu, hmotnosti 725,54 tuny a délce 495,71 metru.

Další zvýšení objemů vykazaly přepravy leteckého paliva na vlečku Letiště Brno-Tuřany. V roce 2024 sem bylo dopraveno 294 vozů přepravujících 17 tisíc tun leteckého paliva Jet A-1, což je o 3,5 tisíce tun více než v roce 2023. V loňském roce pokračovaly přepravy komunálního odpadu ze Svitav a Zábřehu na Moravě do zařízení pro energetické využití odpadu SAKO v Brně-Slatině a novinkou loňského roku je schválení dotace na vlečku do této spalovny. Stavební povolení by mělo být vydáno v prvních měsících roku 2025.

Významným zákazníkem železnice v blízkém okolí Brna byla i v loňském roce cementárna společnosti Heidelberg Materials v Mokré (přípojová stanice vlečky Blažovice). Zásilky cementu odtud putovaly do Berouna, Českých Budějovic, Holešova, Plzně-Koterova, Prahy-Radotína nebo polské Ścinawy.

Počty vlaků ČD Cargo v roce 2024 výchozích, končících a tranzitních manipulujících v nejdůležitějších brněnských stanicích

Stanice	Výchozí	Končící	Tranzitní
Brno-Maloměřice	6 338	6 292	3 911
Brno dolní nádraží	361	359	153
Terminal Brno	30	26	–
Blažovice	515	475	277

Uzel Brno - výkony ŽST v roce 2024

ŽST	Vozy			Tuny		
	podej	dodej	podej+dodej	podej	dodej	podej+dodej
Blažovice	3 516	6 527	10 043	173 946	243 598	417 544
Terminal Brno	2 003	2 003	4 006	33 576	66 986	100 562
Brno-Maloměřice	794	1 016	1 810	20 985	29 763	50 748
Brno-Slatina	611	633	1 244	9 142	31 586	40 728
Brno hlavní nádraží	254	166	420	8 681	6 028	14 709
Brno-Chrlice	132	95	227	5 360	2 985	8 345
Brno-Královo Pole	4	145	149	179	6 617	6 796
Celkový součet	7 314	10 585	17 899	251 868	387 563	639 431

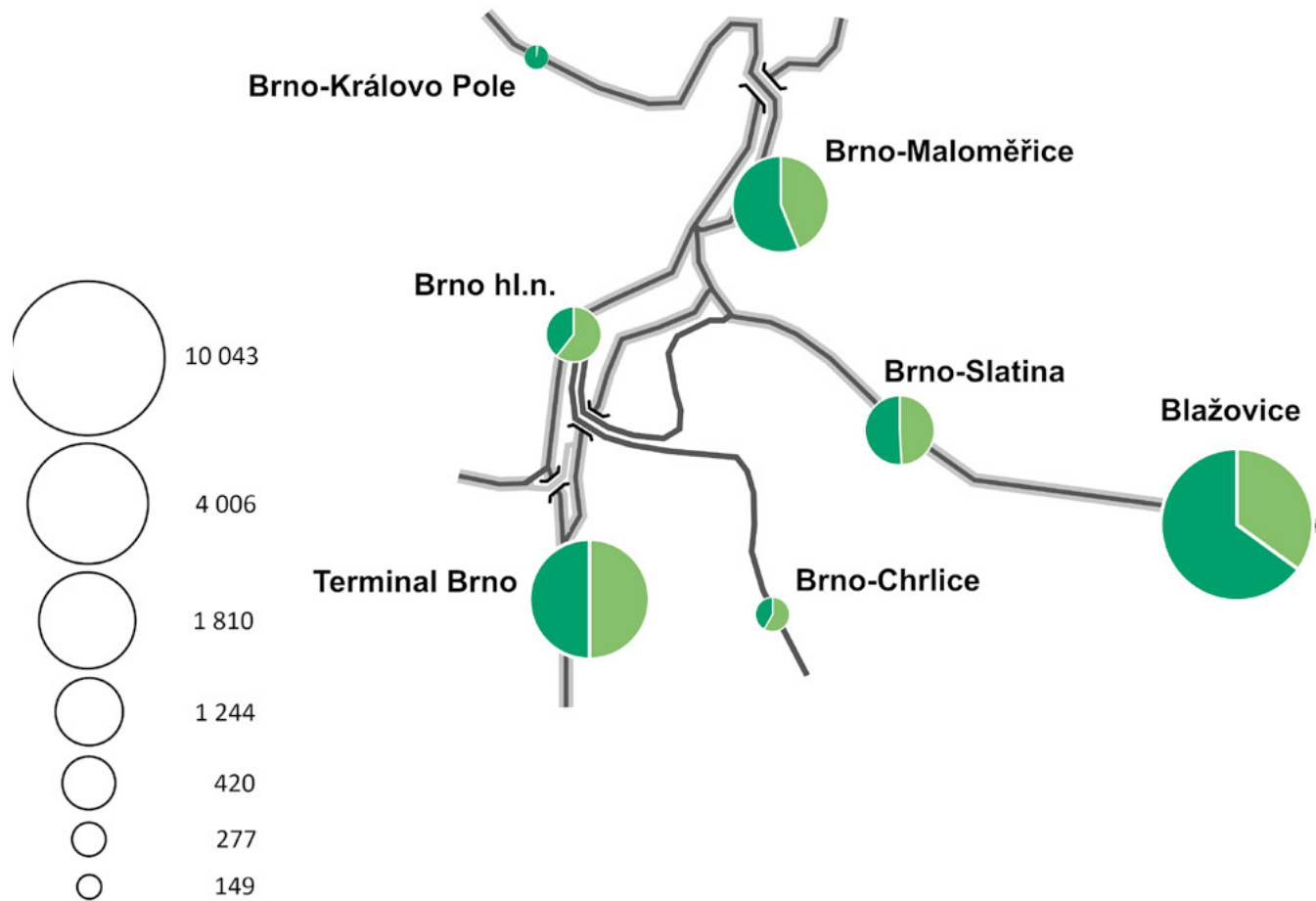
Co se týče železniční infrastruktury, nedošlo loni v Brně a ani jeho okolí k žádné významné změně. Pouze můžeme uvést, že od dubna do listopadu probíhala sedmiměsíční nepřetržitá výluka tratě Havlíčkův Brod – Brno, a to v úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov. Ta znamenala odklon všech nákladních vlaků z této trati na trať přes Českou Třebovou, což mělo samozřejmě dopad i na provoz v samotném brněnském uzlu. Od konce dubna byl zahájen elektrický provoz v osobní dopravě z Brna do Střelice, přičemž nákladní vlaky zde elektrickou trakci využívají již od ukončení elektrizačních prací v roce 2021.



Na místní výkony v železničním uzlu Brno včetně obsluhy kontejnerového terminálu nasazuje ČD Cargo nejmodernější lokomotivy řady 744.



Brno stále zůstává významným tranzitním železničním bodem.





/14/
KAPITOLA
**STRATEGICKÉ
PROJEKTY**



14.1 Železniční uzel Brno, nové hlavní nádraží, čtvrť Trnitá a severojižní kolejový diametr



Výstavba prodloužené ulice Uhelná.

K zásadnímu posunu došlo v přípravě modernizace celého železničního uzlu Brno. Centrální komise Ministerstva dopravy schválila záměr tohoto strategického projektu, který mimo jiné zahrnuje projekt hlavního nádraží nebo přestupní terminál v Černovicích a v Židenicích.

Jedná se o další významný krok v procesu příprav po podepsání memoranda o spolupráci a dokončení architektonické studie nového hlavního nádraží. U souvisejícího projektu severojižního kolejového diametru byl vypracován oponentní posudek k dokončené studii proveditelnosti. Jihomoravský kraj vydal stanovisko ke studii s preferencí řešení diametru ve vlakovém modu. Dále kraj pokračoval ve zpracování územní studie terminálu vysokorychlostních tratí.

V území nové čtvrti se začaly budovat první ulice, které poslouží pro budoucí napojení nového nádraží i jednotlivých městských bloků. Z projektů městské infrastruktury železničního uzlu Brno pokračovala realizace prodloužené ulice Uhelná, která zpřístupní část mezi ulicí Opuštěnou a přednádražním prostorem. Dokončení tohoto úseku je plánováno na polovinu roku 2025. Během roku byla vydána stavební povolení

na první, severní část bulváru mezi ulicí Úzkou a Opuštěnou. Jižní část, od ulice Opuštěné k novému nádraží, se začala projektovat. S výhledem na budoucí napojení bulváru na ulici Opuštěnou bylo aktivně řešeno odstranění stávajících čerpacích stanic.

Další přípravy probíhaly v lokalitě kolem budoucího nádraží. Několik opuštěných stavebních objektů bylo zdemolováno. Intenzivně probíhala majetkoprávní příprava, na kterou navázalo odstranění dalších budov v areálu ČSAD. V zanádražní lokalitě byla dokončena příprava prodloužení ulice Kalová, které má stavební povolení s výhledem realizace v roce 2025. Koordinovaly se také rekonstrukce ulic Komárovská a Železniční. Město dále pokračovalo v přípravě souvisejících protipovodňových opatření, konkrétně etap IX, X, XI.

Spolu s uliční sítí byly ve výstavbě i první bloky soukromých investorů. Kolem ulice Trnitá byly dokončeny objekty Palác Trnitá a Opuštěná 4, dále byla dostavěna výšková budova I městského kampusu Vlněna. Další projekty vznikaly v Komárově nebo na ulici Nové sady. Začala také demolice bývalého objektu Tesca a jeho přestavba na polyfunkční komplex. Proběhla intenzivní příprava dalších bloků kolem budoucího bulváru a nádraží.

V neposlední řadě se statutární město Brno a Správa železnic společně zaměřily na informování veřejnosti o aktuálním stavu projektu železničního uzlu. Konference Budoucnost železničního uzlu Brno a rychlých spojení v České republice proběhla 14. března 2024 v prostorách brněnské hvězdárny pod záštitou primátorky města Brna Markéty Vaňkové a ministra dopravy Martina Kupky. Hlavními tématy byly současný stav a postup přípravných prací železničního uzlu Brno, nového hlavního nádraží v

Brně, nové čtvrti Trnitá a vysokorychlostních tratí v České republice. Konference byla pořádána Správou železnic a statutárním městem Brnem.



Pohled budoucím bulvárem směrem k novému nádraží.

Aktuální vývoj nově vznikající čtvrti mapovala výstava v URBAN CENTRU BRNO na Staré radnici na konci roku. Tato výstava měla značný ohlas a stala se nejnavštěvovanější za dobu fungování URBAN CENTRA. Návštěvníci měli možnost prozkoumat všechny připravované záměry prostřednictvím grafických panelů a velkého modelu, zúčastnit se komentovaných prohlídek s architekty z týmu projektové přípravy společnosti Brněnské komunikace a.s. nebo se vydat na procházku přímo do čtvrti Trnitá. V říjnu 2025 se výstava opět otevře veřejnosti, tentokrát v prostorách Knihovny Jiřího Mahena.

Od listopadu si mohou zájemci projít model nového hlavního nádraží a jeho okolí ve virtuální realitě v Praze a Bratislavě. Tento realistický model vytvořila společnost Virtuplex ve spolupráci s autory návrhu, Správou železnic a statutárním městem Brnem. V roce 2025 ho bude možné navštívit také přímo na brněnském výstavišti.

© 2025 Brněnské komunikace a.s.

Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:
Brněnské komunikace a.s.

- **Redakce:** Bc. Veronika Jágerová, Vladimíra Navrátilová • **Prameny:** Brněnské komunikace a.s., Český statistický úřad, Dopravní podnik města Brna, a.s., KORDIS JMK, a.s., Magistrát města Brna, ČD Cargo, a.s., LETIŠTĚ BRNO a.s., Městská policie Brno
- **Fotografie:** Magistrát města Brna, Dopravní podnik města Brna, a.s., KORDIS JMK, a.s., Městská policie Brno, LETIŠTĚ BRNO a.s., ČD Cargo, a.s., Brněnské komunikace a.s.
- **Výroba:** REEV s.r.o. • Vydáno v nákladu 80 ks • Brno 2025

www.bkom.cz • www.bрно.cz • www.dpmb.cz • www.kordis-jmk.cz
www.bрно-airport.cz • www.cdcargo.cz • www.mapy.cz



B | R | N | O