

# ROČENKA DOPRAVY BRNO 2017



# OBSAH

## 1.0 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MĚSTĚ BRNĚ /6-11/

- 1.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MĚSTĚ BRNĚ
- 1.2 GEOLOKAČNÍ DATA
- 1.3 OVZDUŠÍ

## 2.0 VEŘEJNÁ DOPRAVA /12-33/

- 2.1 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE V BRNĚ
- 2.2 CENTRÁLNÍ DISPEČINK IDS JMK
- 2.3 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA ZAJIŠŤOVANÁ DPMB
- 2.4 REGIONÁLNÍ AUTOBUSOVÁ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V BRNĚ
- 2.5 PRŮZKUM SPOKOJENOSTI CESTUJÍCÍCH

## 3.0 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA /34-41/

- 3.1 VÝVOJ MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE
- 3.2 DOPRAVNÍ VÝKONY A INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY
- 3.3 SKLADBA A ČASOVÉ VARIACE DOPRAVNÍHO PROUDU VOZIDEL

## 4.0 CYKLISTICKÁ DOPRAVA /42-45/

## 5.0 PĚŠÍ PROVOZ /46-47/

## 6.0 ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY, DOPRAVNÍ TELEMATIKA /48-59/

- 6.1 SVĚTELNÁ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ A PREFERENCE MHD

## 6.2 CENTRÁLNÍ ŘÍZENÍ DOPRAVY

- 6.3 DALŠÍ DOPRAVNĚ-TELEMATICKÉ SYSTÉMY
- 6.4 DOPRAVNÍ INFORMAČNÍ CENTRUM

## 7.0 BEZPEČNOST DOPRAVY /60-65/

- 7.1 DOPRAVNÍ NEHODOVOST
- 7.2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

## 8.0 DOPRAVA V KLIDU /66-77/

## 9.0 DOPRAVNÍ STAVBY /78-81/

## 10.0 ZIMNÍ A LETNÍ ÚDRŽBA /82-85/

## 11.0 PROJEKTY EU V ROCE 2016

### V OBLASTI DOPRAVY /86-89/

## 12.0 FINANCOVÁNÍ /90-93/

## 13.0 OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY /94-98/

- 13.1 LETECKÁ DOPRAVA
- 13.2 NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA



### Vážení čtenáři,

jako každý rok, i letos statutární město Brno vydává Ročenku dopravy za uplynulý rok. Ročenka dopravy 2017 dokumentuje stav dopravy ve statutárním městě Brně a také opatření, která byla pro rozvoj mobility v loňském roce realizována.

Udržitelná městská mobilita, která přispívá ke zvýšení kvality života ve městě, je jedním z nejdůležitějších cílů, ke kterým město směřuje a je tedy obsažena ve všech jeho připravovaných strategických dokumentech. Proto i v roce 2017 pokračovala příprava a dokončování „Plánu udržitelné městské mobility“.

Téma rozvoje a podpory udržitelné mobility je hlavním tématem i na evropské úrovni - statutární město Brno pokračuje v aktivní podpoře inovativních řešení. V roce 2017 byla např. zahájena činnost projektu LOW CARB, který se touto tematikou zabývá.

V roce 2017 byla dokončena studie proveditelnosti pro projekt přestavby železničního uzlu Brno. Studie bude sloužit jako jeden z podkladů při rozhodování o zahájení přípravy stavby, které lze očekávat v roce 2018. Jedná se o jeden z prioritních projektů pro město Brno.

Mezi další důležité projekty, kterými se Odbor dopravy MMB a společnost Brněnské komunikace a.s. v roce 2017 intenzivně zabývali, patří příprava projektu rezidentního parkování. Zahájení provozu prvních oblastí placeného stání lze očekávat na podzim roku 2018.



**Ing. Luděk Borový**  
generální ředitel společnosti  
Brněnské komunikace a.s.



**Ing. Bc. Pavel Pospíšek**  
pověřen zastupováním v plném  
rozsahu dočasně neobsazené funkce  
vedoucí/ho Odboru dopravy MMB

Úspěšně také pokračuje příprava strategických městských projektů - např. přeložka tramvaje v ulici Plotní, jejíž stavba bude zahájena v roce 2018, a příprava prodloužení dalších tramvajových tratí, např. tramvajová trať do Kampusu či na sídliště Kamechy. Pokročila také příprava opatření pod souborným názvem „Rozvoj dopravní telematiky v letech 2015–2020“, obsahující řízení křižovatek světelným signalizačním zařízením, nebo kamerový dohled; připravují se i další realizace parkovišť typu P+R, a také zlepšení parkování u škol a zdravotnických zařízení.

V roce 2017 se rovněž postoupilo v přípravě staveb úseku silnice I/42 v ulici Žabovřeská a v oblasti Tomkova náměstí, které budou zahájeny v roce 2018.

Statutární město Brno realizuje i menší projekty, které se týkají bezpečnosti a dopravní výchovy. V roce 2017 pokračoval projekt Bezpečná cesta do škol.

Dále v roce 2017 proběhlo již 11. kolo dopravní soutěže Bezpečné Vánoce, která je určená pro žáky čtvrtých až sedmých tříd brněnských základních škol. Soutěž je spjata s tematikou dopravní výchovy a obecné první pomoci.

Věříme, že v Ročence dopravy naleznete nejen užitečné, ale také zajímavé informace.

# 1.0

## Základní údaje o městě Brně

### 1.1 Základní údaje o městě Brně

#### Základní ukazatelé (k 31. 12. 2017)

Rozloha města	230
Počet obyvatel	376 929
navíc cizinci	28 050
navíc denně dojíždějící (odhad)	140 000
Denně přítomné obyvatelstvo (odhad)	540 000
Počet motorových vozidel	243 843
z toho počet osobních automobilů	191 353
Motorizace (vozidel na 1000 obyvatel)	645
Automobilizace (osobních automobilů na 1000 obyvatel)	506
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	5 010 787
za rok	1 603 451 840

Dělbba přepravní práce - motorová i nemotorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den, údaje z roku 2014)	
veřejná hromadná doprava (VHD)	52 %
individuální automobilová doprava (IAD)	37 %
pěšky	6 %
kombinace IAD a VHD	3 %
jízdní kolo	1 %
kombinace VHD a kolo	1 %
Počet dopravních nehod	2 853
Počet zranění při dopravních nehodách	841
smrtných	8
těžkých	85
lehkých	748
Relativní nehodovost (počet nehod připadajících na 1 milion ujetých vozokilometrů)	1,6

#### Dopravní vybavení na území města Brna - rok 2017 (k 31. 12. 2017)

	Jednotky	Hodnota 2017
Délka komunikační sítě - délka inventární	km	985,9
z toho SILNICE na území města Brna	km	163,3
z toho silnice I. třídy v majetku České republiky	km	45,4
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
z toho MÍSTNÍ KOMUNIKACE v majetku města Brna	km	822,6
z toho místní komunikace dopravně významné - ZKS	km	200,2
z toho místní komunikace II., III. a IV. třídy (MK - ostatní) včetně části chodníků, zařazených cyklostezek, parkovišť a dalších ploch	km	520,8
z toho místní komunikace IV. třídy - samostatné chodníky při státních silnicích	km	101,6
Délka dálnic	km	20,1
Počet mostů a lávek	ks	291
Tunely	ks	4
Kanalizační řady	bm	98 500
Odlučovače ropných látek - ORL	ks	102
Počet uličních vpustí	ks	29 000
Silniční příkopy	bm	200 000
Svislé dopravní značení včetně světelných značek (10 ks)	ks	42 597
Vodorovné dopravní značení - celková plocha vzorku	m2	322 152
Světelně signalizační zařízení, všechna připojená na CTD	ks	151
Silniční zeleň	ha	280



Moravské náměstí.



Šilingrovo náměstí.

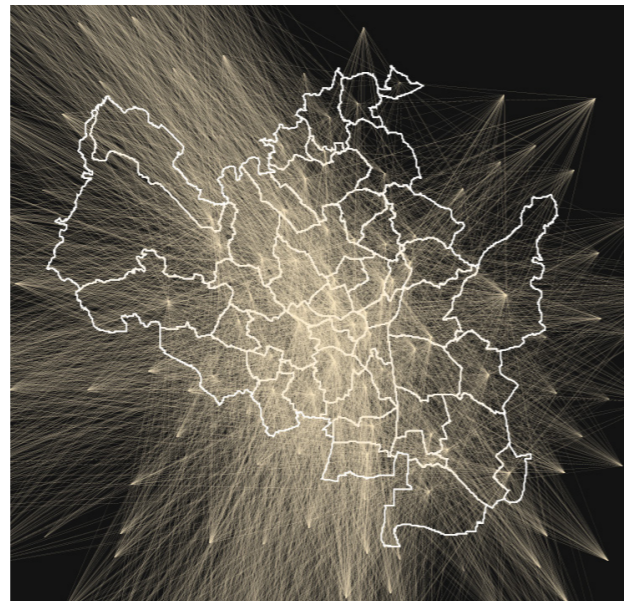
# 1.2 Geolokační data

## Analýza dopravních vztahů na základě geolokačních dat

Co jsou to geolokační data? Jedná se o zbytková signalizační data, která vysílá SIM karta do mobilní sítě (BTS). Na základě tohoto připojení pak lze určit místo, kde se daný uživatel nachází. Jelikož má T-mobile cca 40% podíl na telekomunikačním trhu, jsou tato data dopočítávána pro celou populaci (tedy do 100 %).

Měření ukázalo, že ve špičce v pracovní den je v Brněnské metropolitní oblasti (BMO) přítomno 750 000 obyvatel a v Brně samotném 540 000. Naopak v noci o víkendu je počet obyvatel v BMO 592 000 a v Brně 356 000. Tyto rozdíly ukazují, jak velké masy obyvatel se v rámci této oblasti přesouvají z místa na místo.

Fungování města a jeho okolí je provázané; Brno nestojí osamoceně a obce Brněnska nemají ve svém středu prázdné místo. Právě proto nehovoříme pouze o Brně, ale o Brněnské metropolitní oblasti. V rámci jednoho dne se tak uskutečnilo téměř 160 000 cest mezi Brnem a okolními obcemi (mimo pohyby uvnitř Brna).



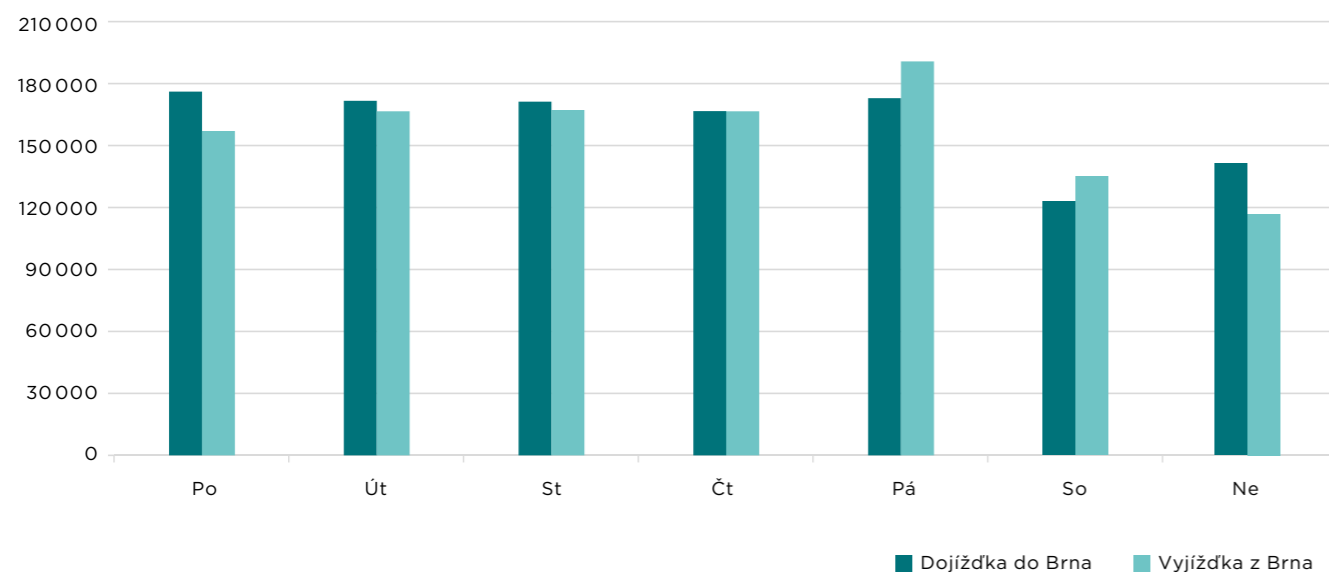
sít.

V Brně se uskuteční v typickou pracovní středu přes 1 100 000 cest mezi katastry. O víkendu je pak dopravní intenzita cca o třetinu nižší (780 000 cest).

### Dojíždka a vyjíždka

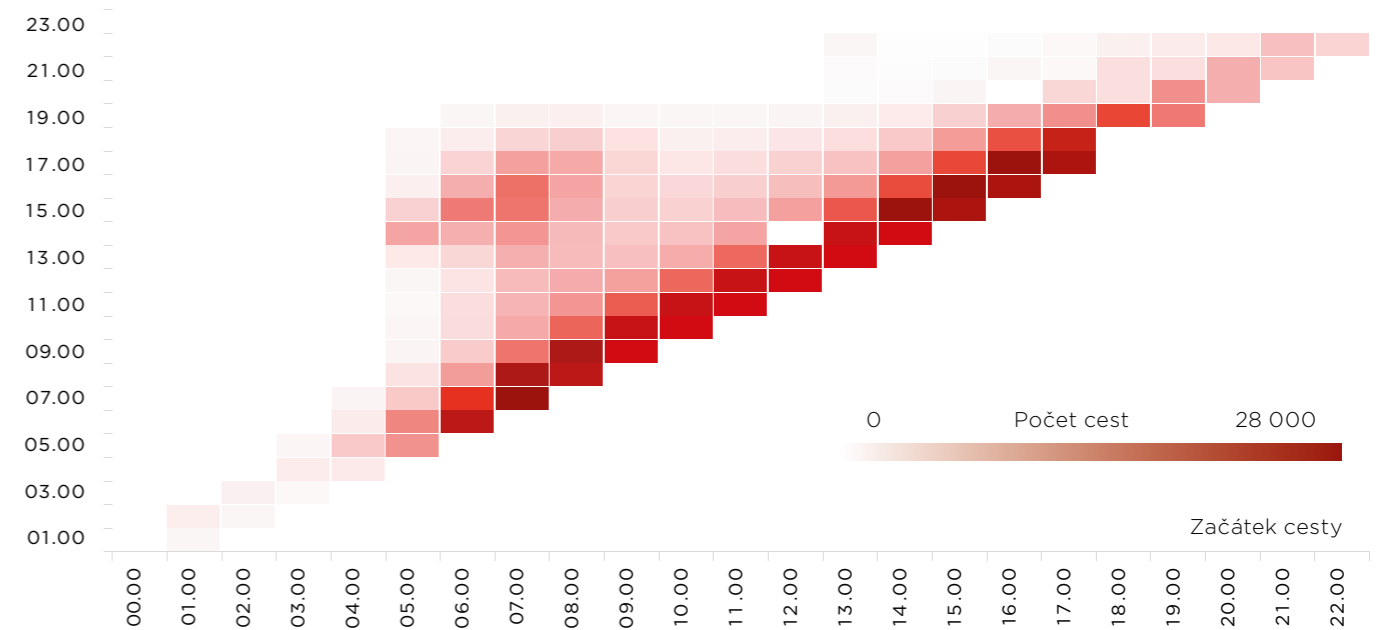
Dojíždka převažuje nad vyjíždkou ve dnech PO-ST. Ve středu je pak intenzita dopravy největší. Poté od ČT mírně převažuje vyjíždka, která vrcholí v PÁ, kdy např. studenti jezdí zpět domů, lidé odjíždí na víkend na chalupu apod. V neděli pak převažuje opět dojíždka do Brna.

### Dojíždka a vyjíždka v průběhu týdne



## Časová analýza cest

Konec cesty



Toto schématické zobrazení nám ukazuje, mezi kterými hodinami se uskuteční největší počet cest. Čím je barva v daném poli tmavší, tím silnější je dopravní intenzita. Jinými slovy je zde jasně patrná ranní (27 660 cest v 7.00) a odpolední (27 000 cest mezi 15.00 a 16.00) špička. Zajímavým jevem je rovněž počet cest, které začaly mezi 6.00 a 7.00 a skončily v 15.00 a 16.00. Silná červená skupina ve středu matice je fenomén lidí, kteří se nezastavili na více než 1 hodinu, tedy stále byli v pohybu.

Seznam aplikací pracujících s daty mobilních operátorů je dostupných na <https://data.brno.cz/>.

### Metodická poznámka:

Jedná se o cesty, kde je nastavena minimální doba pobytu na 60 minut – tzn. nejedná se o všechny cesty, ale zejména o ty nejtýpější – dojíždka za prací, do školy, kultura, větší nákup.

Můžeme se domnívat, že tyto cesty souvisí s vysoce mobilními povoláními. Jsou to například řidiči z povolání, doručovací služby, zásobování, logistika apod. Celkem je těchto lidí během dne téměř 30 000.



### Pohyb obyvatel na základě dat mobilního operátora

Story mapa interpretující data z mobilních zařízení.

Přejít na aplikaci



### Pohyb obyvatel v Brně

Swipe mapová aplikace zobrazující rozdíly mezi přepravními proudy v rámci Brna počas týdne a víkendu. Základem

Přejít na aplikaci



### Přítomní obyvatelé dle mobilního operátora

Každé místo v metropolitní oblasti je charakteristické nejen svou polohou, ale také počtem obyvatel. Počet obyvatel v

Přejít na aplikaci

<https://data.brno.cz/>

# 1.3 Ovzduší

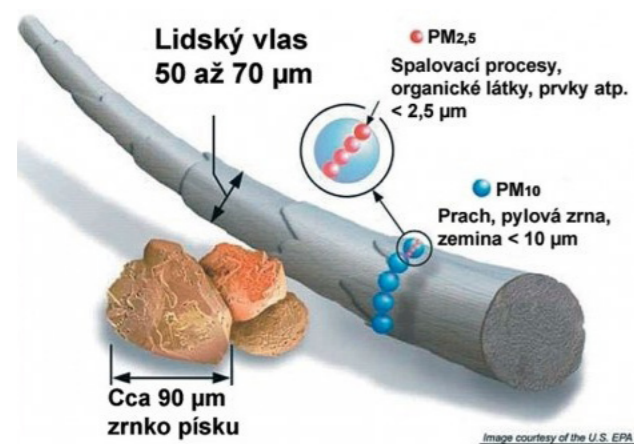
## Kvalita ovzduší na území města Brna

Statutární město Brno provozuje na území města celkem 5 stacionárních automatických měřících stanic kvality ovzduší a 1 mobilní měřící vůz. Kromě toho se na území města nacházejí 4 automatické monitorovací stanice Českého hydrometeorologického ústavu a 1 automatická stanice Zdravotního ústavu Ostrava. Data ze všech automatických stanic jsou předávána do celostátní sítě imisního monitoringu Informačního systému kvality ovzduší (ISKO).

Sledovanými škodlivinami v ovzduší jsou především prachové částice PM<sub>10</sub> (částice o průměru 10 µm), PM<sub>2,5</sub> (částice o průměru 2,5 µm), oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>), přízemní ozón (O<sub>3</sub>), celkové oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>) a meteoveličiny.



Automatická monitorovací stanice Brno - Zvonařka (zdroj OŽP MMB).



Porovnání velikosti prachových částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> s lidským vlasem.



Prvkové složení částic v ovzduší.

## Počet překročení limitní koncentrace částic PM10 na měřících stanicích na území města Brna za rok 2017 (zdroj www.chmi.cz)

stanice	počet překročení
Zvonařka	40
Svatoplukova	36
Lány	35
Arboretum	25
Výstaviště	23
Dětská nemocnice	36
Tuřany	31
Kroftova	26
Úvoz	24
Líšeň	22
Soběšice	17

Znečišťující látky pocházejí z mnoha zdrojů. Mezi nejvýznamnější zdroje emisí patří dopravní prostředky se spalovacími motory. Především starší vozidla se vznětovými motory bez filtrů pevných částic patří mezi významné zdroje prachových částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a jsou také významným zdrojem uhlovodíků, oxidů dusíku a těžkých kovů. Díky přirozené obnově vozového parku podíl vozidel s vysokými emisemi ve veřejném provozu naštěstí ubývá.

Emise však nepocházejí pouze ze samotného spalovacího procesu. Dalšími významnými zdroji emisí jsou otěry brzd, otěry pneumatik a abrazie vozovky.

V oblasti dopravy existuje mnoho opatření, která mají pozitivní vliv na kvalitu ovzduší. Patří mezi ně např. výsadba izolační zeleně podél komunikací, kropení a čištění komunikací, zvýšení plynulosti dopravy apod. Mnohá z těchto opatření jsou také součástí Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (vydalo Ministerstvo životního prostředí, květen/2016) a také Akčního plánu zlepšování kvality ovzduší Brno 2017.



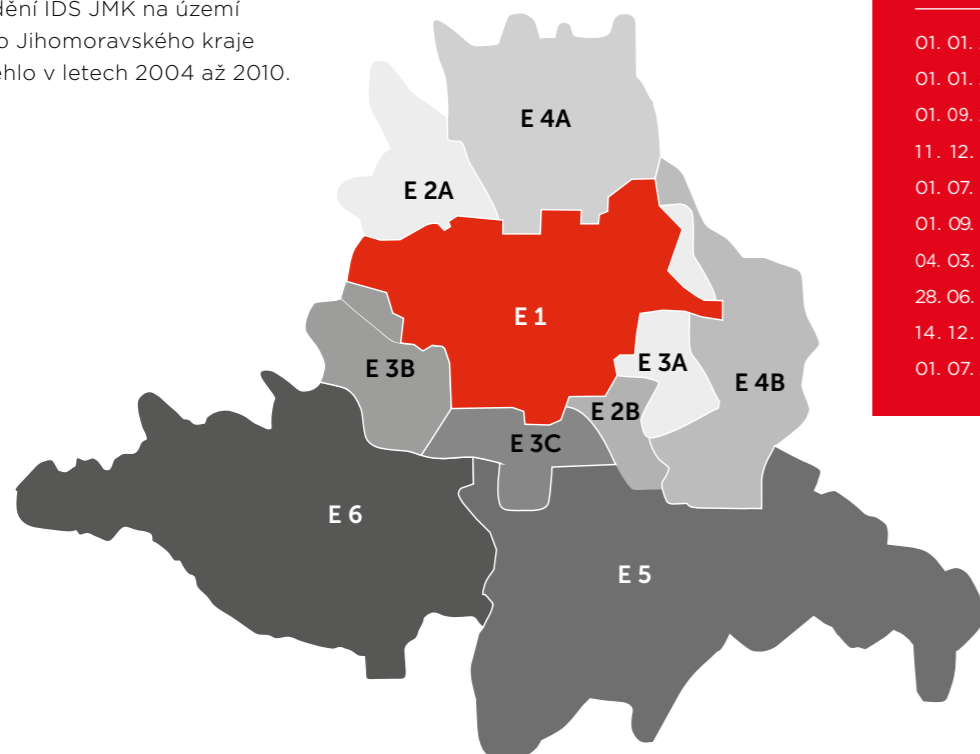
Částice pocházející z dieselového motoru.

# 2.0 Veřejná doprava

## 2.1 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje v Brně

### Etapy integrace IDS JMK

Zavádění IDS JMK na území celého Jihomoravského kraje proběhlo v letech 2004 až 2010.



Datum	Etapa
01. 01. 2004	etapa 1
01. 01. 2005	etapa 2A
01. 09. 2005	etapa 2B
11. 12. 2005	etapa 3A
01. 07. 2006	etapa 3B
01. 09. 2006	etapa 3C
04. 03. 2007	etapa 4A
28. 06. 2008	etapa 4B
14. 12. 2008	etapa 5
01. 07. 2010	etapa 6

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 nejbližší okolí, zajišťovaný Dopravním podnikem města Brna, a.s. (DPMB).

Nově od prosince 2017 je možné v noci před nepracovním dnem dojet z Brna vlakem či autobusem do všech významných měst v kraji. Tyto noční autobusy do vzdálenějších mimobrněnských destinací odjíždí ze smyčky trolejbusů u hlavního nádraží, kde navazují na noční spojení městských nočních autobusů.

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 dokonce i uvnitř Brna. Pro cesty na území města Brna lze na jeden jízdní doklad IDS JMK použít různé druhy dopravy.

### Počet linek IDS JMK na území města Brna

Tramvajové linky (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	11 (1)
Trolejbusové linky (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	13 (1)
Městské autobusové linky denní (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	44 (11)
Městské autobusové linky noční (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	11 (6)
Regionální autobusové linky zajiřující na území města Brna	25
Vlakové linky (označené S + označené R)	12 (5 + 7)

I v roce 2017 se projevoval stále vyšší zájem o rychlé a pohodlné způsoby placení jízdného. Velmi rychle narůstal počet SMS i SEJF jízdenek, a stejně tak i jízdenek prodaných mobilními telefonami aplikací IDS JMK POSEIDON. Ta umožňuje koupi plného sortimentu jednorázových a jednodenních jízdenek IDS JMK přímo do mobilního telefonu a nabízí i údaje o aktuálních odjezdech ze zastávek, vyhledání spojení nebo jízdní řády. Rok 2017 byl v IDS JMK charakteristický především přípravou na elektronické odbavování cestujících. Na počátku roku 2017 DPMB a KORDIS spustili jeho první etapu ve formě předplatních jízdenek pro město Brno. Současně se připravovalo rozšíření tohoto moderního způsobu odbavování do zbytku kraje včetně zavedení elektronických jednorázových jízdenek.



Vlaková souprava na lince S4 směřující z Brna do Zastávky a Náměstí nad Oslavou projíždí po mostech, jejichž celková rekonstrukce spojená s velkou výlukou by měla proběhnout v roce 2019.

### Přepravní výkon cestujících IDS JMK na území města Brna

Druh dopravy	Přepravní výkon v oskm	Podíl
Tramvaje	1 382 281 861*	48,9 %
Trolejbusy	333 300 713*	11,8 %
Městské autobusy	817 475 700*	28,9 %
Regionální autobusy	168 234 927	6,0 %
Vlaky	125 102 727	4,4 %
<b>Celkem</b>	<b>2 826 395 927</b>	<b>100,0 %</b>

Pro cesty na území města Brna lze na jeden jízdní doklad IDS JMK použít různé druhy dopravy.

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

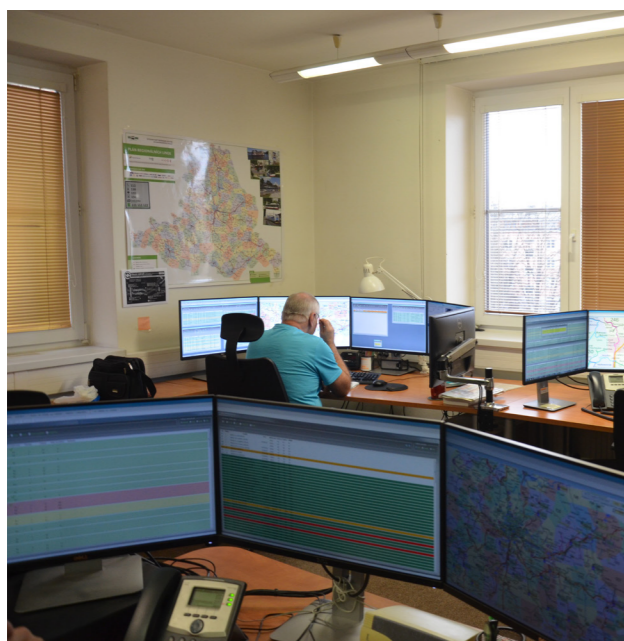
## 2.2 Centrální dispečink IDS JMK

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, z databázi Českých drah, a.s. (ČD), Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) a od více než 800 autobusů provozovaných 20 regionálními autobusovými dopravci. CED tak v současné době pokrývá kompletně veškerou 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.



Centrální dispečink IDS JMK provozovaný KORDIS JMK plní dvě hlavní úlohy: hlídá dodržování návazností mezi spoji v Brně i regionu a současně odpovídá na telefonické dotazy cestujících týkající se regionální dopravy.

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. V minulých letech se podařilo tento systém propojit i s daty poskytovanými společností Brněnské komunikace a.s. a vytvořit základ jednotné informační databáze o dopravě v Brně – aplikace Doprava-brno.cz.

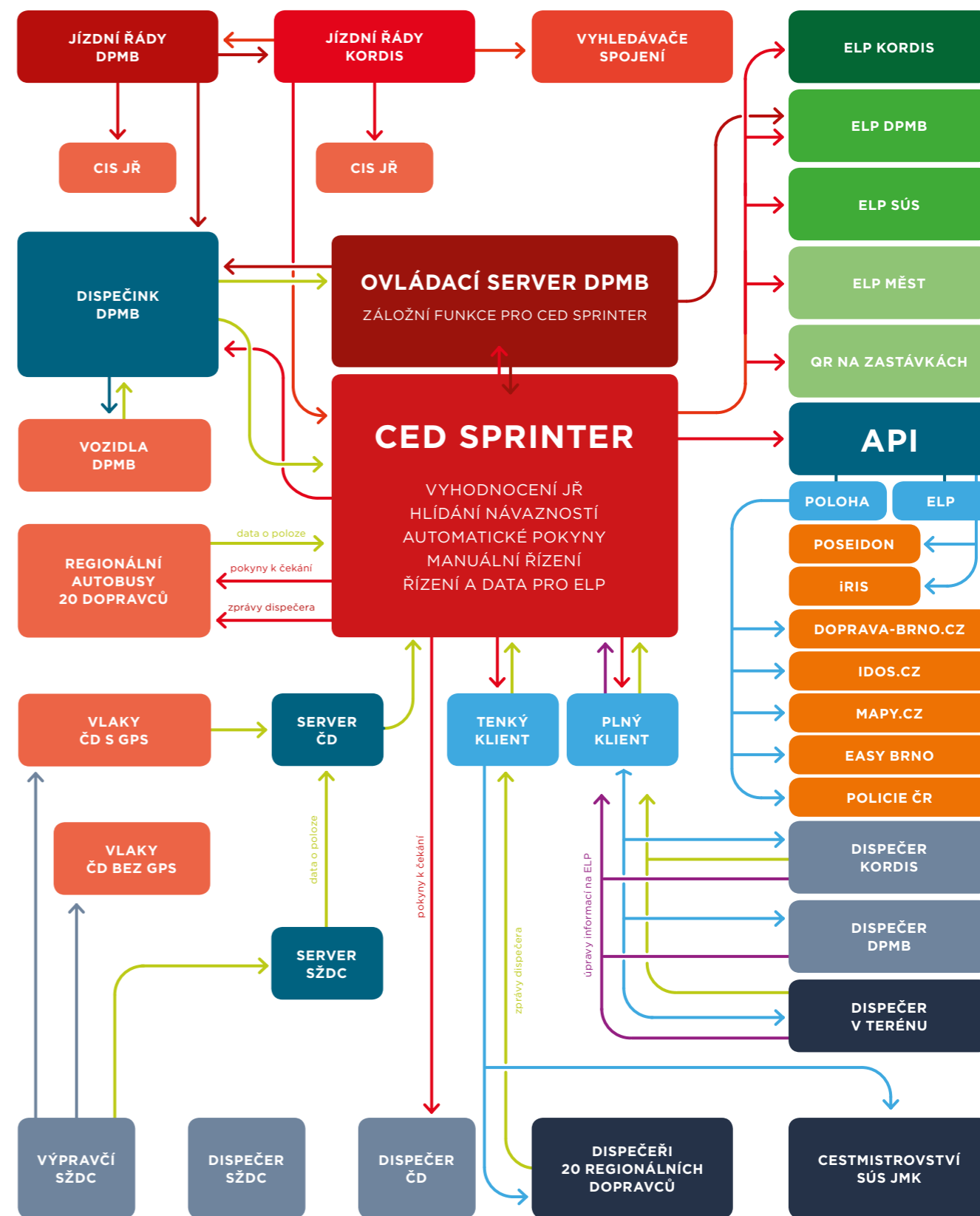
V roce 2017 v souvislosti se předpokládanou modernizací Řídicího a informačního systému DPMB probíhaly rozhovory o budoucím řešení celého systému, aby byly zachovány dosavadní výsledky a současně se podařilo informační provoz ještě více zefektivnit a zlepšit. Systém CED a nově budovaný systém DPMB tak umožní například vytvoření společné databáze změn v dopravě pro Brno a Jihomoravský kraj nebo zpřesnění informací o odjezdech vozidel DPMB ze zastávek.

Data z Centrálního dispečinku často využívají studenti a další zájemci pro vytváření vlastních aplikací. Důležitým odběratelem je společnost SEZNAM.CZ, která je využívá pro vyhledávač spojení ve svých aplikacích.

Centrální dispečink denně pomáhá tisícům cestujících při zajištění přestupů a při zjištění odjezdů jejich spojů. Koncept centrálního sběru a vyhodnocení dat se osvědčil a proto podle brněnského vzoru začínají připravovat své vlastní centrální dispečinky i další kraje a města.



Oficiální aplikace IDS JMK POSEIDON přebírá data z centrálního dispečinku. Vznikla jako první aplikace svého druhu v ČR již v roce 2014. Poskytuje cestujícím kompletní informace o provozu IDS JMK, poloze spojů, odjezdech z každé zastávky v kraji, umožňuje vyhledání spojení. Navíc je jejím prostřednictvím možné zakoupit zvýhodněné jízdenky pro cestování po Brně i celém kraji platné ve všech spojiích IDS JMK.





## 2.3 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 národním železničním dopravcem ČD, a.s. 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 jak na území města Brna, tak i 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.

Dopravní výkony tramvají, trolejbusů a autobusových linek DPMB na území města i regionu. (mil. vozových km/rok)	38,8
Přepravené osoby v síti DPMB - na území Brna i regionu za rok (tis.)	356 325
<b>Celkové provozní náklady DPMB</b> (mil. Kč)	<b>2 875</b>

Pravidla, upravující závazky dopravce a cestujících, jsou promítnuta do Smluvních přepravních podmínek 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.

<b>Struktura předplatitelů (osoby)</b>	<b>198 053</b>
- základní	87 241
- studenti	39 126
- senioři do 70 let	18 113
- senioři nad 70 let	53 573
<b>Struktura předplatného dle druhu jízdního dokladu (ks)</b>	<b>546 240</b>
- měsíční	243 980
- čtvrtletní	181 866
- roční	120 394

<b>Struktura výnosů DPMB</b>	
- podíl kompenzace na výnosech (%)	58,8
- podíl tržeb (%)	32,9
- ostatní (%)	8,3

<b>Tržby z jízdného - MHD (mil. Kč)</b>	<b>969</b>
- předplatní jízdné (mil. Kč - %)	616
- jednorázové jízdné (mil. Kč - %)	353

### Elektronické odbavování cestujících - nové formy úhrady jízdného

DPMB zprovoznil k 1. 1. 2017 systém elektronického odbavování cestujících (EOC) s využitím bezkontaktních bankovních karet. Využití bezkontaktních bankovních karet pro účely předplatních jízdenek je zcela unikátní metoda, pro kterou se DPMB rozhodl z několika důvodů:

Karta je pouze identifikátorem zákazníka, na kartu se nic nenahrává. Veškeré údaje o jízdence jsou uloženy v databázích. V systému se nepracuje s číslem karty. Je použita tzv. tokenizace, což je metoda ochrany citlivých platebních údajů před zneužitím.

- cestující mohou použít bankovní kartu, kterou již každodenně využívají
- systém umožňuje použití samostatně vydané karty, která nesouvisí s bankovním ústavem klienta
- cestující po ověření údajů či nároku na slevu si kupony nakupuje prostřednictvím e-shopu
- systém je bezpečný - splňuje přísné podmínky bankovních standardů

- systém je 1. etapou nové generace odbavovacího systému IDS JMK
- systém je modulární, elektronické odbavování cestujících je základem a prvním modulem e-shopu městských služeb
- cílem je, aby se z účtů s ověřenými osobními údaji postupně stala jednotná městská elektronická identita, kterou bude možné využívat i pro účely e-governmentu



Zavedení elektronického odbavování cestujících od začátku roku 2017 výrazně změnilo rozvrstvení uživatelů jízdenek v jednotlivých kategoriích, především díky městské dotaci na nákup roční předplatní základní jízdenky ve výši 1 425 Kč.

Počet uživatelů ročních jízdenek se zvýšil o 14 000 (tedy o 60 %). Jedná se o cestující, kteří se přesunuli z kategorie uživatelů čtvrtletních jízdenek (9 000 uživatelů) a z kategorie uživatelů měsíčních (2 000), ubýlo i 2 000 uživatelů jednorázových jízdenek. Přestože došlo k těmto přesunům, nedošlo k meziročnímu poklesu celkových tržeb za jízdné. Tržby zůstaly na stejné úrovni jako v roce 2016. Dá se tedy konstatovat, že přibýlo cca 1.000 zcela nových uživatelů MHD.

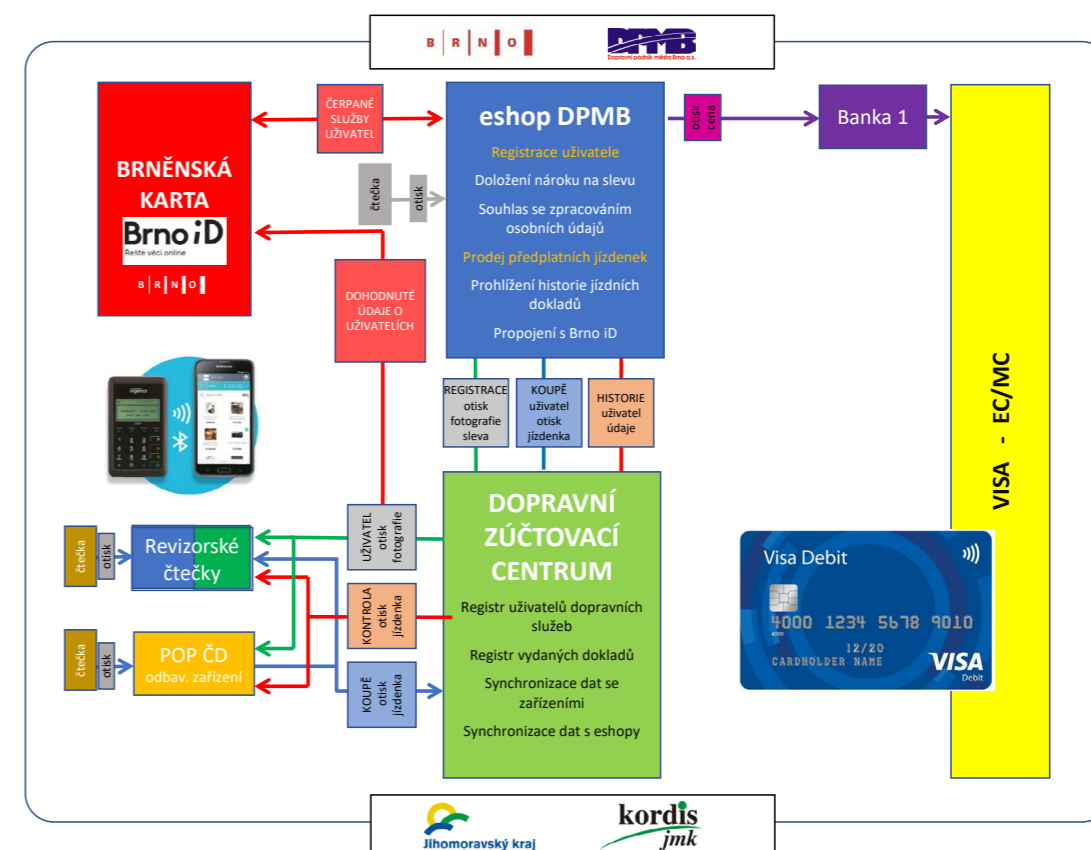
Do e-shopu DPMB, který je základním modulem e-shopu městských služeb a který DPMB provozuje, se za rok jeho fungování zaregistrovalo přes 50.000 uživatelů, kteří

si koupili 54.000 elektronických předplatních jízdenek, z toho 39.000 ročních základních, u kterých je možno žádat o městskou dotaci.

Systém EOC pracuje v partnerství s projektem Dopravního zúčtovacího centra IDS JMK.

Prostředí systému EOC se v současné době již stává platformou pro navazující aplikace v rámci projektu „Brno iD“. Tato aplikace již nyní nabízí mimo nákup předplatních jízdenek i placení poplatků za svoz odpadu, prodej turistických karet a umožňuje hlasování o brněnských projektech v rámci participativního rozpočtu. Dále jsou připravovány moduly v oblasti sportu, kultury, parkování a úhrady poplatků za služby, které zajišťuje město Brno.

DPMB projekt „E-shop městských služeb“ připravuje, rozvíjí i provozuje na základě pověření SMB.



Celková struktura systému EOC s Brněnskou kartou.

## Vozový park (stav k 31. 12. 2017)

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

Tramvaje	326
Trolejbusy	147
Autobusy	322
<b>Celkem</b>	<b>795</b>

Kromě pořízení nových vozidel MHD každoročně probíhají modernizace tramvají a trolejbusů ve vlastní režii, které přispívají k zajištění provozu schopnosti vozidel v příštích obdobích. Nedílnou součástí procesu obnovy vozidel jsou i nákupy vozidel pro služební účely s preferencí pohonu CNG.

V rámci obnovy vozového parku byly mj. realizovány následující programy:

- rekonstrukce 1 ks tramvaje T3 na Vario LFR
- rekonstrukce 3 ks tramvaje K2 na Vario LF2R
- nákup 23 ks kloubových nízkopodlažních autobusů Urbanway 18M s klimatizací pro cestující
- nákup 1 ks vozidla pro službu Seniorbus (vybavení mj. pro přepravu osob na invalidním vozíku)

## 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 hůře pohyblivé seniory.



Bezbariérová úprava sdružené zastávky Juliánov.

Nedílnou součástí interiéru vozidla MHD je proto jeho promyšlené uspořádání včetně umístění příslušného prostoru vybaveného i příslušnými technickými prvky, které umožňují a usnadňují bezpečnou přepravu výše uvedených skupin cestujících. Vozidlo vybavené bezbariérovým interiérem významně přispívá mj. ke zvýšení bezpečnosti a ke zrychlení odbavení v zastávkách. Dlouhodobě jsou provozovány 2 autobusové linky zajišťované vozidly s bezbariérovou úpravou a uspořádáním interiéru pro přepravu většího množství invalidních vozíků. Trasa těchto linek je koordinována ve spolupráci se zástupci organizací sdružující handicapované občany.

V rámci obnovy vozového parku DPMB jsou realizovány dodávky vozidel s bezbariérovou úpravou vstupu i části interiéru. Vozový park DPMB disponuje 68% podílem vozidel s možností bezbariérového vstupu.

### Vozový park s bezbariérovou úpravou vstupu a části interiéru

- tramvaje	172 (53 %)
- trolejbusy	111 (76 %)
- autobusy	255 (79 %)

Příslušné spoje, zajišťované bezbariérovým vozidlem, jsou garantovány na úrovni veřejného jízdního řádu. V průběhu kalendářního týdne je stupeň garance uveden v následující tabulce:

### Počet garantovaných bezbariérových spojů

- pracovní dny	71 %
- soboty	81 %
- neděle	81 %

Nedílnou součástí bezbariérového programu MHD jsou postupné realizace a úpravy nástupních prostor a zastávek. Aktuálně byly v rámci stavební obnovy dopravní cesty mj. modernizovány související tramvajové zastávky Lesnická, Bieblova a Vlčká, a v rámci programu zpřístupnění hradu Veveří i stejnojmenná zastávka lodní dopravy.

## Přeprava jízdních kol

MHD, zajišťovaná DPMB, nabízí již od roku 1996 možnost přepravy jízdních kol ve všech spojích po celou provozní dobu příslušných linek. Držitelům předplatních jízdenek je navíc nabízeno i tarifní zvýhodnění. Pro pokrytí zvýšených požadavků na současnou přepravu více kol

## 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.

DPMB realizoval v roce 2017 na linkách MHD 116 výluk (z toho 106 plánovaných a 10 mimořádných) a 294 plánovaných a 6 mimořádných 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 prázdninové výluky při rekonstrukcích tramvajových tratí a komunikací v ulicích Líšeňská, Kounicova, Jana Babáka a tř. Generála Píky, výluky trolejbusové dopravy při přeložkách inženýrských sítí v křižovatce Provazníkova × Karlova, výluky související s podzimní rekonstrukcí tramvajové tratě a komunikací v části ulice Křenová a zahájení dlouhodobé výluky tramvajové dopravy v rámci rekonstrukce sítě a komunikace na ulicích Valchařská a Selská. V rámci

## 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 173,148 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 15 tramvajových radiál.

Do přímého kontaktu s centrálním tramvajovým okruhem se dostává 10 radiál.

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

jsou na vybraných autobusových spojích vypravovány vozy se speciální konstrukcí pro přepravu kol, upevněnou na zadní části karoserie. V roce 2017 byly tyto vozy nasazovány na linky 55 a 57.

Provozní délka sítě celkem (km)	519,8
Provozní délka sítě mimo území Brna (km)	96,1

Denní průměr vypravených vozů do špičky dosahuje počtu 591 vozidel.

zajišťování dopravy na významné společenské, kulturní či sportovní akce bylo v roce 2017 realizováno také 172 zvláštních dopravních opatření, spočívajících převážně v posílení stávajících linek nebo provozu mimořádné dopravy.

V závěru roku 2017 v rámci celostátní změny jízdních řádů došlo například k rozšíření dopravní obsluhy autobusovými linkami 43 a N93 do nového obytného celku Sadová, byla zavedena nová autobusová linka 51 zajišťující přímé spojení mezi městskými částmi Bystrc, Žebětín, Bosonohy, obcemi Popůvky, Troubsko a terminálem Nemocnice Bohunice. Úpravou trasy linky 48 bylo realizováno poptávané zlepšení dopravní obsluhy v oblasti Tuřan a Holásek, a na několika dalších linkách byly rozšířeny provozní doby, příp. byly do tras zařazeny nové zastávky.

systému. Jeho propustnost je limitující pro možnost tvorby přepravní nabídky na jednotlivých radiálách. Zázemí pro odstavení i údržbu tramvajových vozidel tvoří dvě vozovny (areály Pisárky a Medlanky). Ústřední dílny se nachází v areálu vozovny Medlanky.

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 s intervalem 2,5–5 minut mezi spoji. V úsecích radiál v centrální části dosahuje intenzita provozu hodnoty 1,6–2 minut mezi spoji.

Na tramvajové linky MHD je denně do špičky vypravováno průměrně 239 vozidel, což představuje 40% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.

Počet linek denních (noční doprava je zajišťována autobusy)	11
Provozní délka kolejové sítě (v km, z toho na vlastním tělese v % - mimo areály vozoven) z toho v regionu 1,23	70,2 (46 %)
Celková délka linek tramvajů (km) - pravidelné linky (celkem / z toho mimo Brno)	124,3 (1,23)
Denní průměr vypravených vozů do špičky	239
Ujeté vozokilometry tramvajemi v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB)	14 937 (39 %)
Přepravní výkon tramvajové dopravy v síti DPMB za rok (tis. místk km a v % v rámci DPMB)	2 379 430 (55 %)
Počet a podíl přepravených osob tramvajemi v síti DPMB (tis. místk km a v % v rámci DPMB)	199 977 (55 %)
Průměrný roční proběh na 1 vůz - tramvaj (km)	46 155
Rozsah provozu (noční doprava je zajišťována autobusy)	05.00-23.00 hod.

### Trolejbusová doprava

Trolejbusová síť v Brně je svým rozsahem největší v České republice. Celková délka trolejbusové sítě je 54,1 km (délka komunikací, na kterých jsou provozovány trolejbusové linky), z toho je 3,1 km na katastru města Šlapanice. Provoz trolejbusové dopravy byl zahájen v roce 1949.

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 zaujímají trolejbusové linky vedené ve východozápadním směru po severním

okraji centrální části města. Tyto linky zajišťují bezmála 45 % přepravního výkonu v trolejbusové dopravě. Trolejbusové linky jsou provozovány v celotýdenním režimu, v denním provozu.

Na trolejbusové linky MHD je denně do špičky vypravováno průměrně 106 trolejbusů, což představuje 18% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.

Zázemí pro odstavení a údržbu trolejbusových vozidel tvoří 3 vozovny umístěné v lokalitách Komín, Husovice a Slatina.

Počet linek denních (noční doprava je zajišťována autobusy)	13
Provozní délka trolejbusové sítě DPMB (km) celkem / z toho v regionu	54,1 / 3,1
Délka linek městských trolejbusů (km) - pravidelné linky (celkem / z toho mimo Brno)	98,7 / 3,1
Denní průměr vypravených vozů do špičky	106
Ujeté vozokilometry trolejbusů v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB)	5 954 (15 %)
Přepravní výkon trolejbusové dopravy v síti DPMB za rok (tis. místk km a v rámci DPMB)	537 957 (12 %)
Počet a podíl přepravených osob trolejbusů v síti DPMB (tis. a v % v rámci DPMB)	45 594 (13 %)
Průměrný roční proběh na 1 vůz - trolejbus (km)	39 726
Rozsah provozu (noční doprava je zajišťována autobusy)	05.00-23.00 hod.

### 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 IDS JMK nedílnou součástí příměstské autobusové dopravy, s níž jsou vzájemně provázány, a současně jsou navázány na dopravu železniční. Pro pokrytí zvýšené přepravní poptávky se kapacitní městské autobusy rovněž podílí na dopravní obsluze turisticky atraktivních oblastí v okolí města Brna. Provoz prvních autobusových linek byl zahájen v roce 1930. Na autobusové linky MHD je denně do špičky vypravováno průměrně 246 autobusů, což představuje 42% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.

V rámci struktury vozového parku autobusů je do pravidelného provozu využíváno 123 autobusů s pohonem CNG. Pro plnění je využívána plnicí stanice v areálu Slatina.

Autobusová doprava se v průběhu roku 2017 rovněž podílela na zajišťování náhradní dopravy při výlukách a omezeních drážní dopravy. Nejvýznamnějšími výlukami drážní dopravy s nasazením náhradní autobusové dopravy byly letní prázdninové výluky tramvajové dráhy v ulicích Lišeňská a tř. Generála Píky a v září zahájená výluka na ulici Valchařská. Deponování, údržba a potřebný servis autobusů jsou zajišťovány ve dvou autobusových vozovnách, Medláňky a Slatina.

### Počet autobusových linek DPMB

- na území města Brna (pouze) denní / noční	33 / 5
- na území města Brna i v regionu denní / noční	16 / 6
Provozní délka sítě autobusů na území města i regionu (km)	395,5
<b>Délka autobusových linek DPMB (km)</b>	
- délka linek celkem denní / noční	541 / 280,2
- délka linek z toho pouze na území regionu - denní / noční	71,2 / 44,3
Denní průměr vypravených vozů do špičky	246
<b>Ujeté vozokilometry autobusů v síti DPMB za rok</b> (tis. a v % v rámci DPMB)	17 913 (46 %)
<b>Přepravní výkon autobusové dopravy v síti DPMB za rok</b> (tis. místk km a v % v rámci DPMB)	1 449 (33 %)
Počet a podíl přepravených osob autobusů v síti DPMB (tis. a v % v rámci DPMB)	117 945 (32%)
<b>Průměrný roční proběh na 1 vůz - autobus (km)</b>	60 288
Rozsah provozu (denní od-do hod., noční od-do hod.)	05.00-23.00 hod.

### Senior Bus

Stále se zvyšující pozornost evidujeme u služby, kterou zajišťuje DPMB ve spolupráci s Odborem sociální péče MMB, a tou je od roku 2016 provoz nové dopravní služby SENIOR BUS. Je určena pro držitele průkazů ZTP, ZTP/P a pro seniory starší 70 let (včetně osob s omezenou schopností pohybu či cestujících na invalidním vozíku) s trvalým bydlištěm v městě Brně. Tři vozidla, která má DPMB k dispozici, jsou v provozu po celý rok včetně víkendů a svátků, denně od 6 do 22 hodin.



Senior bus.



Lávka a nový bezbariérový přístav pod hradem Veveří.

### 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 hlukosti v rekreační oblasti města Brna.

Provozně-správní budova symbolizuje svým tvarem a barvou loď. Současný lodní park se skládá z pěti větších dvozpalubových lodí Stuttgart, Dallas, Lipsko, Utrecht, Vídeň a menší jednopálubové lodi Brno.

Počet lodí	6
Plavební dráha (km)	10
Počet přístavišť	11
Přepravené osoby / rok	245 594
Ujetá vzdálenost (lodní km, bez komerčních plaveb)	37 822

## Poskytování dopravních informací

Nedílnou součástí informačního systému MHD je pracoviště distribuce dopravních informací (DDI). Pracoviště zajišťuje distribuci aktuálních informací směrem k veřejnosti v reálném čase. Kromě elektronických panelů na zastávkách jsou pro informování využívány webové stránky a profily DPMBaktualne na sociálních sítích Facebook a Twitter. V první polovině roku 2017 do portfolia informačních služeb přibyla mobilní aplikace DPMBinfo. Byť je aplikace primárně zaměřena na městskou hromadnou dopravu v Brně, nabízí data z celého regionu. Uživatel si může vyhledat například aktuální odjezdy, polohu libovolného vozidla na lince, samozřejmostí je možnost vyhledání spojení pro celý IDS JMK. V aplikaci jsou uvedeny všechny významné mimořádné události (dopravní nehody, poruchy apod.) i plánované změny v dopravě (výluky, přeložené zastávky, dopravní opatření apod.), včetně jejich předpokládaného trvání, dopadu a polohy v mapě. Umožňuje výběr a vytvoření SMS zprávy pro nákup SMS jízdenky. Informace jsou uvedeny nejen v češtině, ale také v angličtině, která se automaticky přizpůsobí jazykovému nastavení telefonu.

Elektronické informační panely jsou instalovány na vybraných tramvajových zastávkách a dopravních uzlech. Panely umožňují přenos informací o provozu všech vozidel zařazených do IDS JMK, tedy tramvají, trolejbusů a autobusů přímo do místa konkrétní zastávky. Aktuálně je provozováno 55 elektronických panelů. 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 x 22 kV na 3 x 520 V, následně na 1 x 600 V DC. DPMB spravuje a vlastní celkem 28 měničren o celkovém trakčním výkonu 100,3 MVA (67 trakčních transformátorů o výkonu 1100-1650 kVA). Na měničrnách je instalováno celkem 293 napáječů. Významným parametrem soustavy měničren je i jejich vzájemná zastupitelnost v případě výpadku. Pro optimalizaci řízení skupiny měničren je využíván řídicí systém SAT, který umožňuje mj. i dálkovou správu jednotlivých energetických zařízení.



Tramvaj v zastávce Křídlovická (trať v ulici Nové sady).

Kabelová síť zajišťuje přenos elektrické energie pomocí napájecích a zpětných kabelů. Kabelová síť disponuje celkem 893 523 m kabelů, z toho je 530 423 m napájecích a 363 100 m zpětných.

Trolejové vedení se skládá ze 151 provozních úseků. Trolejová síť DPMB je mj. charakterizována vzájemnou provázaností tramvajové a trolejbusové trakce.

Energetický systém 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..



Rekonstrukce tramvajové tratě v ul. Křenová.



Bezbariérová úprava zastávky Vlhká na ul. Křenová.

## Přehled významných investic, rekonstrukcí a oprav infrastruktury MHD v roce 2017

### Tramvajové tratě

#### Ul. třída Generála Píky

- rekonstrukce tramvajové tratě v délce 860 m
- úsek od ul. Provazníkova až za zast. Bieblova
- trať na samostatném tělese, otevřený svršek
- dosaženo snížení hluku a vibrací
- provedena bezbariérová úprava nástupišť

#### Křenová I.

- rekonstrukce tramvajové tratě v délce 390 m
- úsek od křižovatky ulic Koliště X Dorných až po křižovatku s ulicí Štěpánská
- snížení hlučnosti pomocí pryžových bokovnic a antivibračních rohoží
- nový živичný povrch tramvajového tělesa
- nové zastávkové ostrůvky s bezbariérovým přístupem na zastávce Vlhká

#### Kounicova-Tábor-Jana Babáka

- rekonstrukce tramvajové tratě v délce 397 m
- úsek začíná od křižovatky ulic Kounicova X Šumavská (za přechodem pro chodce) a končí na ul. Jana Babáka za upraveným směrovým obloukem „S“ motivu
- snížení hlučnosti pomocí pryžových bokovnic a antivibračních rohoží
- nový asfaltbetonový povrch tramvajového tělesa
- nové zastávkové konstrukce s Kasselským obrubníkem na zastávce Klusáčkova

#### Stavební úprava tramvajové tratě ulice Líšeňská Tramvajová smyčka Juliánov

- rekonstrukce tramvajové tratě v délce 207 m
- úsek Bělohorská – smyčka Juliánov
- úprava nástupní plochy smyčky Juliánov
- snížení hlučnosti pomocí pryžových bokovnic a antivibračních rohoží
- nový živичný povrch tramvajového tělesa



Rekonstrukce tramvajové dráhy na třída Generála Píky.

### Dopravní areály

#### Lodní doprava

##### Napájení v oblasti Přehrada

- vybudování nové strážnice
- napájení z nové transformovny v areálu LdP
- rekonstrukce nabíjení lodí, nová nabíjárna
- nové nabíjecí stojany
- provedeny úpravy nabíjení na všech lodích

##### Bezbariérová zastávka lodní dopravy - Hrad Veveří

- vybudování lávky k novému zastávkovému molu
- konstrukce umožňující bezbariérový přístup

### Kabelové trasy a měničrny

#### Údolní I.

- rekonstrukce trasy trakčních kabelů o celkové délce 980 m
- úsek od měničrny na ul. Údolní – ul. Gorkého – ul. Jaselská – až k ul. Veveří a Joštova
- uložení kabelů provedeno do multikanálů s kabelovými šachtami
- stavba byla koordinována na souběžně vedenou stavbu horkovodu v ul. Jaselská se spol. Teplárny Brno, a.s.

#### Ul. Palackého

- rekonstrukce trasy trakčních kabelů o celkové délce 400 m
- úsek od měničrny Královo Pole – ul. Havlišova – ul. Kamanova
- uložení kabelů provedeno do multikanálů s kabelovými šachtami
- část trasy uložena do větší hloubky, koordinováno s MČ Královo Pole pro budoucí plochu dopravy v klidu



Bezbariérová úprava zastávky Bieblova na třídě Generála Píky.

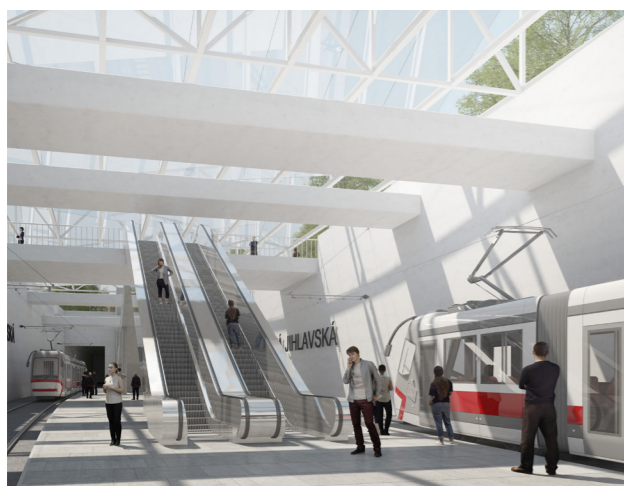
## Významné strategické projekty

V rámci spolupráce mezi SMB a DPMB se DPMB významně podílí na přípravě vybraných strategických projektů města Brna. Patří mezi ně především „Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích – 1. etapa“, „Znovuzprovoznění tramvajové trati Stránská skála – Líšeň, Holzova“ a „Prodloužení trolejbusové trati Novolišeňská – Jírova“.

### Prodloužení tramvajové trati z Osové ke Kampusu MU v Bohunicích – 1. etapa

Stavba je umístěna na území Městské části Brno - Bohunice a Brno - Starý Lískovec. Novostavba tramvajové trati s délkou 900 m začíná dvoukolejným rozvětvením v místě tramvajové zastávky Osová v Bohunicích, na stávající tramvajové trati do Starého Lískovce. Nová tramvajová

trať je vedena v hloubeném tunelu přes Mikulášskovo náměstí, vykřídí ulice Labská a Jihlavská s ukončením úvratí v prostoru před Fakultní nemocnicí s poliklinikou Brno. Projekt stavby již získal pravomocné územní rozhodnutí místního stavebního úřadu.



Zastávka Nová Jihlavská.



Terminál Univerzitní kampus a Nemocnice Bohunice.

### Znovuzprovoznění tramvajové trati Stránská skála–Líšeň, Holzova

Předmětem projektu je znovuobnovení provozuschopnosti cca 3200 m stávající tramvajové trati mezi Stránskou skálou a areálem Technického muzea v Brně. Věcná náplň spočívá v obnově dvoukolejného drážního tělesa, trakčního vedení, napájení a signalizačního zařízení. Tramvajová trať umožní obsluhu stávající zastávky i připravovaných nových obytných souborů v plánovaných rozvojových územích na

jihu a jihovýchodě Líšně. Předpokládá se i její využití pro převoz historických vozidel z areálu muzea do kolejové sítě DPMB a zpět. Zlepší se tak využití exponátů a turisticky se zatraktivní město Brno, MČ Líšeň i expozice Technického muzea v Brně. Aktuálně probíhá upřesňování dokumentací pro územní i stavební řízení a proces převodu majetkových práv k trati a jejímu příslušenství z vlastnictví ČR na SMB.



Zastávka U proluky.



Úsek tratě před areálem Technického muzea.

### Prodloužení trolejbusové trati Novolišeňská–Jírova

Předmětem projektu je prodloužení stávající trolejbusové trati ze smyčky Novolišeňská, na stejnojmenné ulici v městské části Brno-Líšeň, do smyčky Jírova. Délka úseku je 1 700 m. Prodloužení trolejbusové dráhy umožní

převzetí významné části přepravních výkonů stávajících autobusových spojů v tomto koridoru trolejbusovou trakcí. Stavba již získala pravomocné územní rozhodnutí místně příslušného stavebního úřadu.

## 2.4 Regionální autobusová a železniční doprava v Brně

### Regionální autobusová doprava

Kromě městských autobusových linek provozovaných DPMB v rámci MHD zajíždí na území města Brna rovněž 25 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. Tyto linky jsou v Brně ukončeny buď na Ústředním autobusovém nádraží Zvonařka, nebo na významných přestupních uzlech uvnitř Brna, kde

je možný přestup na linky městské dopravy. Nově od prosince 2017 je možné v noci před nepracovním dnem dojet z Brna regionálním autobusem např. do Pohořelic, Znojma, Rousínova či Vyškova. Tyto noční autobusy do vzdálenějších mimobrněnských destinací odjíždí ze smyčky trolejbusů u hlavního nádraží, kde navazují na noční spojení městských nočních autobusů.

Počet provozovaných autobusových linek na území města Brna

Dopravce	Městské denní	Městské noční	Regionální	Celkem
DPMB	43	11	5*	59
BORS Břeclav	6	0	6	12
VYDOS BUS	2	0	6	8
ČSAD Tišnov	2	0	3	5
BDS-BUS	2	0	9	11
Tourbus	0	0	2	2
ADOSA	0	0	4	4
ZDS - PSOTA	0	0	3	3
ČSAD Kyjov Bus	1	0	2	3
ČSAD Hodonín	0	0	4	4
TREDOS	0	0	2	2
ČAD Blansko	1	0	1	2
ZDAR	1	0	1	2
SEBUS	0	0	1	1

\* ) Není zde zahrnuta regionální linka 210 (trasa linky je vedena mimo území města Brna), na které zajišťuje DPMB vybrané spoje.



Na linkách spojujících Brno s významnými okolními městy jsou nasazovány klimatizované nízkopodlažní autobusy. Na fotografii linka 107 směr Vyškov na ulici před zastávkou Tržní.



Na základě požadavku městské části Brno-Tuřany došlo na konci roku 2017 ke zlepšení dopravní obsluhy této městské části změnou trasy linky 48 ulic Rolencovou.

Počet regionálních autobusových linek IDS JMK na území města Brna	25
Provozní délka sítě regionálních linek na území města Brna (km)	92,7
Délka regionálních autobusových linek na území města Brna (km)	166,2
Počet vypravených vozů (průměr za pracovní den)	196
Průměrná cestovní rychlost regionálních autobusů po Brně (km/h)	33,2

Ujeté vozokilometry regionálními dopravci v Brně	2 955 140
- z toho na městských denních linkách	330 731
- z toho na regionálních linkách	2 624 409
Počet přepravených osob regionálními autobusovými dopravci v Brně	23 687 014
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 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 62,1 km. Na těchto tratích je vedeno 5 linek IDS JMK s označením S (většinou osobní vlaky) a 7 linek IDS JMK s označením R (rychlíky a většina spěšných vlaků), jejichž délka na území města Brna je 137,9 km. Vlakové spoje, kterých je za jeden pracovní den cca 683, 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 9 železničních stanic a zastávek. Železniční dopravu lze proto také použít pro rychlou přepravu cestujících mezi zastávkami ležícími uvnitř města Brna, zejména ze vzdálenějších městských částí např. Chrlice nebo Řečkovice. Dominantním dopravcem, zajišťujícím přepravní služby na železnici, je společnost České dráhy, a.s. Na konci roku 2016 mohli Brňané poprvé vyzkoušet služby privátního dálkového železničního dopravce. Společnost RegioJet a.s. zahájila provoz tří párů vlaků mezi Starým Městem, Bratislavou, Brnem a Prahou.



Momentka z letní výluky, kdy byla řada vlaků vedena přes obnovenou stanicí Brno dolní nádraží. Na snímku nízkopodlažní klimatizovaný vlak InterPanter jedoucí na lince R19 do Prahy.



Na konci roku 2017 přibyla řada nových dálkových vlakových spojů privátního dopravce RegioJet. Z Brna se s ním v pravidelných intervalech dostaneme nejen do Prahy, ale i do Vídně či Bratislavy.

Od konce roku 2017 tento dopravce rozšířil počet svých spojů na 9 párů v celodenním provozu a spojil tak Brno nejen s Prahou, ale i s Vídní a Bratislavou.

Funkci správce železniční infrastruktury zajišťuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Kritickým problémem železniční sítě nejen v Brně je zastaralá infrastruktura i vozidla. V posledních letech se však situace v oblasti železniční infrastruktury začíná postupně zlepšovat. Dochází k modernizaci tratí v Brně i v jeho okolí.

V letním období 2017 proběhla z důvodu opravy Pražského viaduktu velká výluka brněnského hlavního nádraží, na kterém došlo k rekonstrukci 4. nástupiště a přilehlé šesté staniční koleje. Všechny vlaky jedoucí od severu a průjezdné vlaky byly vedeny přes nově zprovozněnou stanicí Brno dolní nádraží, případně byly ukončeny v Brně-Židenicích. Tato železniční stanice se nově stala významnou stanicí nejen pro regionální dopravu, ale během výluky na ní začaly zastavovat i dálkové spoje a od konce roku 2017 je využívána k trvalému zastavování dálkových vlaků společnosti RegioJet a.s.

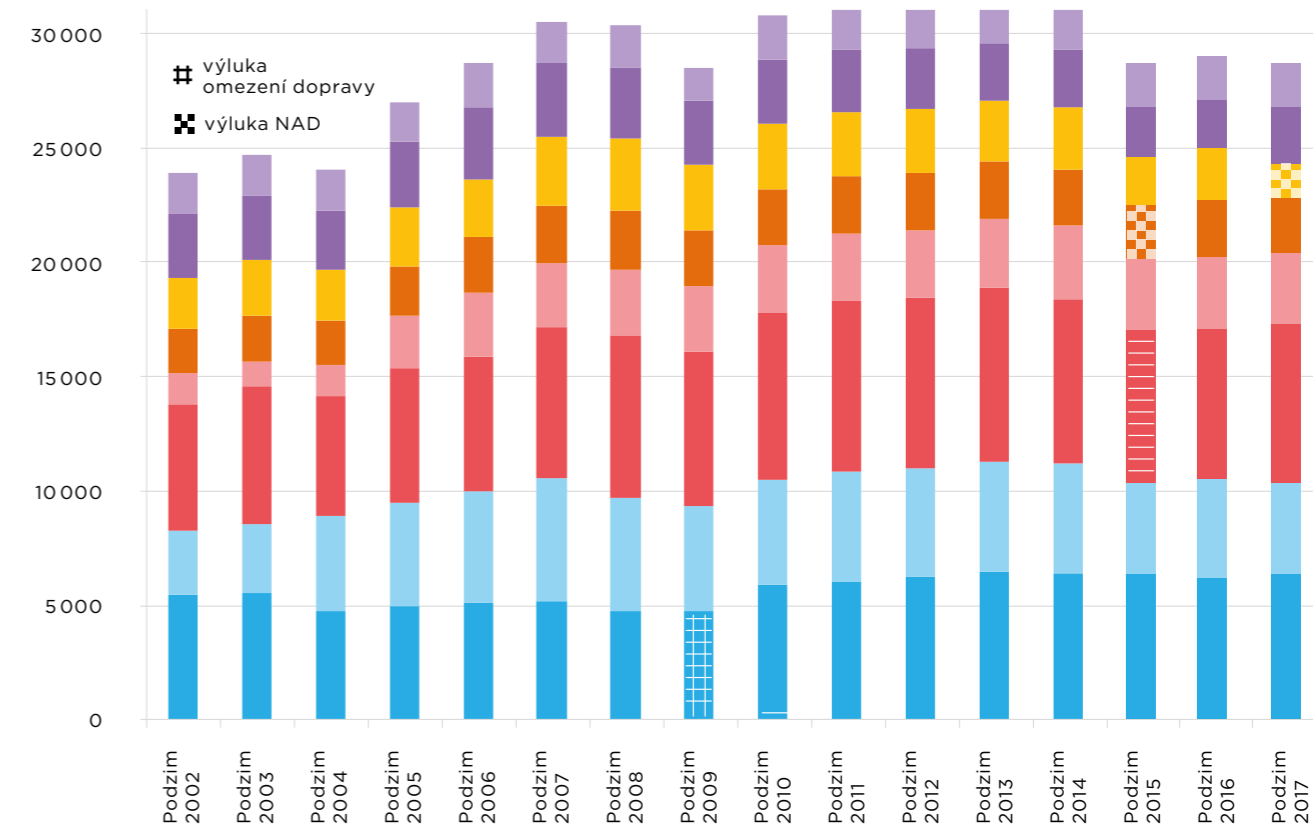
Počet vlakových linek IDS JMK na území města Brna (S + R)	12 (5+7)
Provozní délka železniční sítě s osobní dopravou na území města Brna (km)	62,1
Délka vlakových linek IDS JMK na území města Brna (km)	137,9
Počet vlakových spojů (průměr za pracovní den)	683
Průměrná cestovní rychlost vlaků po Brně (km/h)	43,4
Ujeté vlakokilometry v Brně celkem	2 031 120,9
- z toho linkami S v rámci IDS JMK	1 320 408,1 (65,0 %)
- z toho linkami R v rámci IDS JMK	522 365,9 (25,7 %)
- z toho spoji mimo IDS JMK*)	188 346,9 (9,3 %)
Počet přepravených osob v Brně	23 794 115
Rozsah provozu (rozšíření před nepracovním dnem)	4.30-23.30 (0.45)

\*) Kromě vlaků zařazených do linek IDS JMK jsou přes Brno vedeny i vlaky dopravců České dráhy, a.s. a RegioJet, a.s., ve kterých neplatí tarif IDS JMK. Těchto vlaků dopravce České dráhy, a.s. bylo v roce 2017 18 párů a jednalo se o expresy, vlaky kategorie EC/IC, EN (EuroNight) a rj (Railjet). K nim přibýlo od konce roku 2017 9 párů vlaků společnosti RegioJet. Dálkové vlaky mohli cestující použít např. k cestám do Prahy, Berlína, Hamburku, Vídně, Grazu, Bratislavy nebo Budapešti.

Zavedením IDS JMK a začleněním železniční osobní dopravy do tohoto systému se podařilo zvýšit podíl železniční dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje. 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 2017 je dán rozsáhlou letní výlukovou činností v Brně a okolí, při níž byly vlaky nahrazovány autobusy.

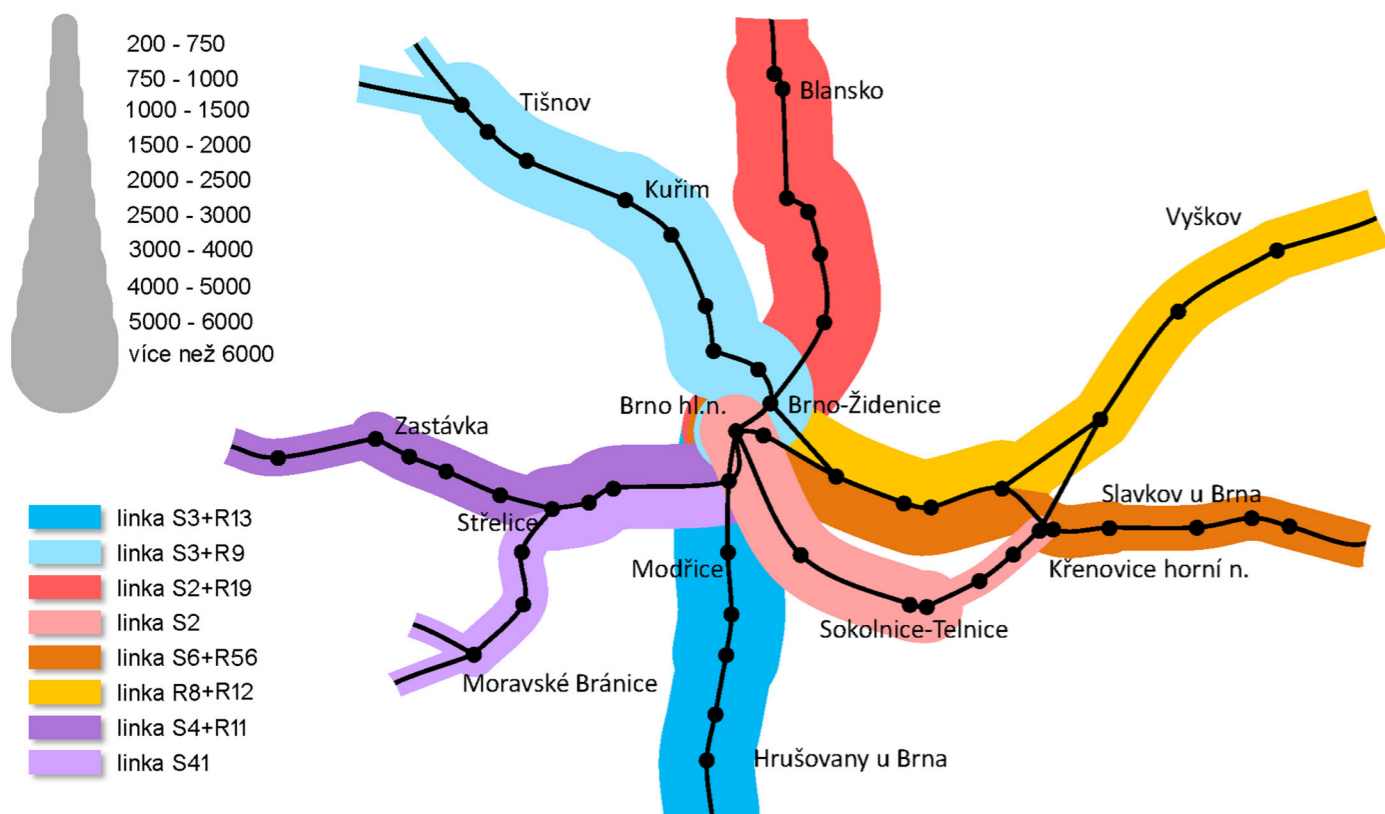
### Frekvence cestujících



■ S3+R13 směr Břeclav ■ S2+R19 směr Letovice ■ S6+R56 směr Veselí nad Moravou ■ S4+R11 směr Náměšť nad Oslavou  
■ S3+R9 směr Tišnov ■ S2 směr Křenovice ■ R8+R12 směr Vyškov ■ S41 směr Ivančice / Moravský Krumlov

Pozn. Uvedeny jsou počty cestujících jedoucích v daném úseku v jednom směru za jeden pracovní den.

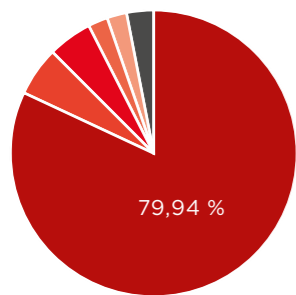
Na základě přepravních průzkumů a dalších zjištění je možné kvalifikovat velikost přepravních proudů (v jednom směru) v roce 2017 dle následujícího grafu.



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 nejvýznamnější stanicí je pak Brno-Královo Pole. Stále více ale roste i význam dalších stanic, zejména stanice Brno-Židenice, kde od prosince roku 2017 trvale zastavují dálkové vlaky společnosti RegioJet a.s.

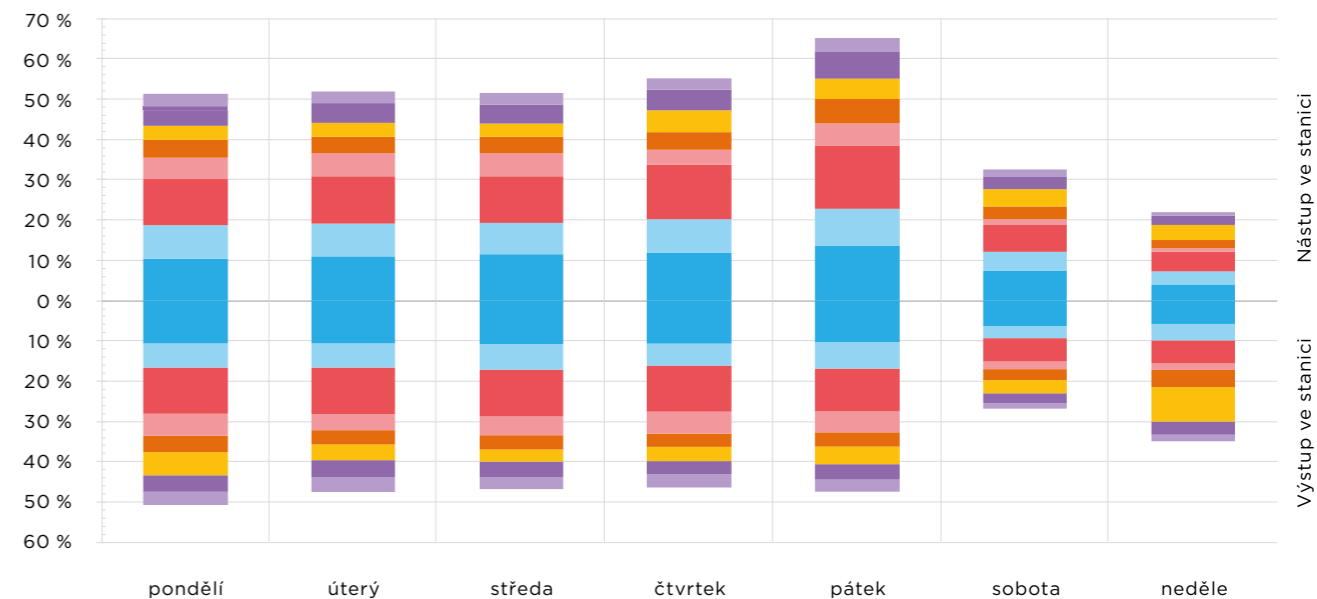
### Nástupy a výstupy do vlaků v brněnských stanicích



HI. Nádraží 79,94 %	Lesná 2,41 %	Horní Heršpice 1,03 %
Královo Pole 6,18 %	Chrlice 2,25 %	Slatina 0,62 %
Židenice 5,77 %	Řečkovice 1,61 %	Černovice 0,17 %

100 % = týdenní součet nástupů a výstupů cestujících sledovaných linek ve všech stanicích v Brně

### Rozložení počtu cestujících v týdnu podle linek a směru v ŽST Brno hl. n.

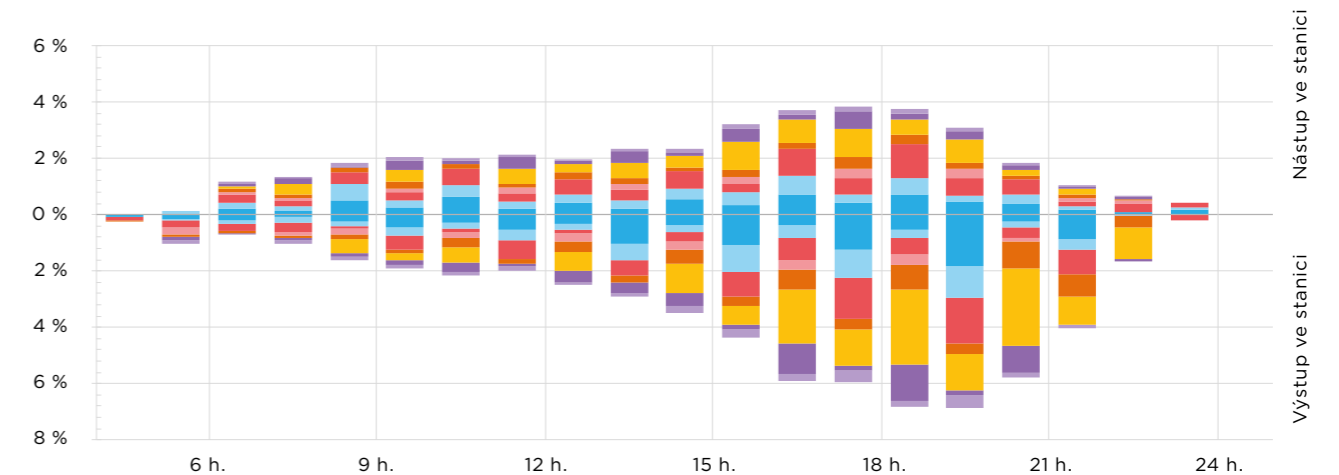


100 % = součet všech nástupů a výstupů cestujících sledovaných linek ve stanicích v průměrný pracovní den

Na tomto grafu je vidět rozložení počtu cestujících v týdnu v železniční stanici Brno hlavní nádraží. Je z něho patrný zvýšený odjezd cestujících z Brna ve čtvrtek a v pátek. Tito

cestující pak přijíždí do Brna v neděli odpoledne a v pondělí ráno, což potvrzuje i následující graf.

### Rozložení počtu cestujících podle času, linek a směru v ŽST Brno hl. n. - neděle a svátky

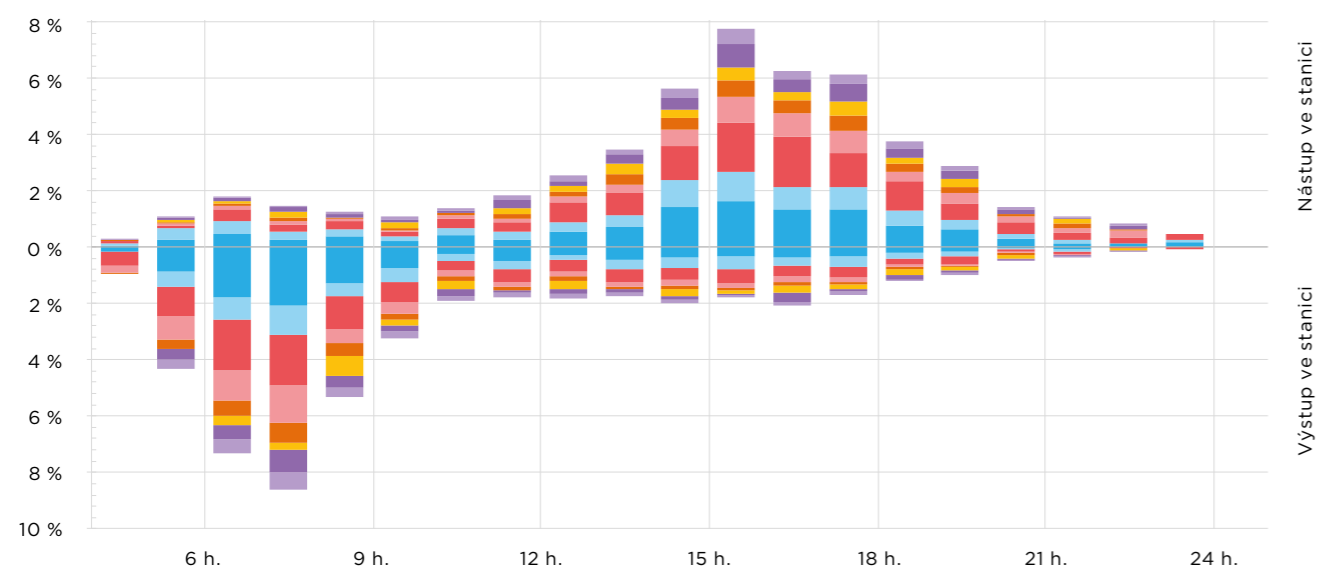


100 % = součet všech nástupů a výstupů cestujících sledovaných linek ve stanicích v daný den v týdnu

Rozložení počtu cestujících v průběhu pracovního dne, který není ovlivněn týdenním dojezdem do Brna, ukazuje graf níže. Na něm je vidět kratší ranní špička od 5.00 do

9.00 hodin, kdy cestující dojíždí do Brna za prací, do škol a na úřady. Oproti tomu odpolední špička je delší, začíná již po 13 hodině a končí až zhruba v 19 hodin.

### Rozložení počtu cestujících podle času, linek a směru v ŽST Brno hl. n. - středy



■ S3+R13 směr Břeclav ■ S2+R19 směr Letovice ■ S6+R56 směr Veselí nad Moravou ■ S4+R11 směr Náměšť nad Oslavou  
 ■ S3+R9 směr Tišnov ■ S2 směr Křenovice ■ R8+R12 směr Vyškov ■ S41 směr Ivančice / Moravský Krumlov

100 % = součet všech nástupů a výstupů cestujících sledovaných linek ve stanici v daný den v týdnu

### Přehled významných investic, rekonstrukcí a oprav infrastruktury v roce 2017

#### Železniční trať Brno hlavní nádraží - Brno-Židenice

Od 3. června do 10. září 2017 probíhala oprava pražského viaduktu mezi stanicemi Brno hlavní nádraží a Brno-Židenice.

#### Železniční stanice Brno hlavní nádraží

V červenci a v srpnu 2017 proběhla rekonstrukce 4. nástupiště brněnského hlavního nádraží a také úprava přilehlé šesté staniční koleje.



Po celé léto 2017 probíhaly opravy tzv. Pražského viaduktu, po němž přijíždí na hlavní nádraží vlaky od Blanska a Tišnova. Záběr ve směru od ulice Špitálka.



V létě 2017 byla dokončena oprava 4. nástupiště na hlavním nádraží.

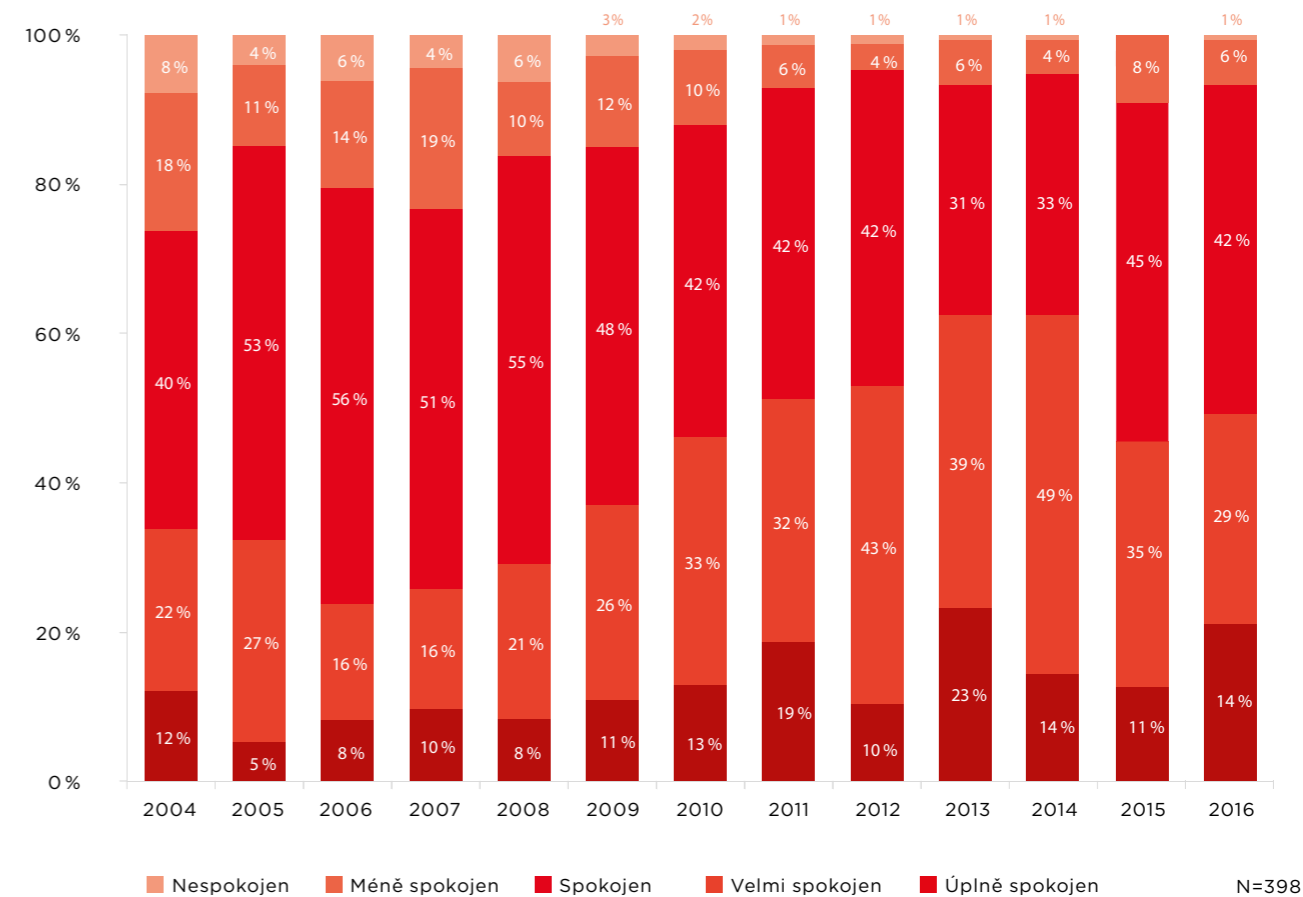
## 2.5 Průzkum spokojenosti cestujících

Nedílnou součástí činnosti společnosti KORDIS JMK jsou i 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 vyznívají pozitivně a hodnocení IDS JMK má dlouhodobě stoupající tendenci. Městská doprava v Brně jako součást IDS JMK od svých uživatelů obdržela v roce 2017, při známkování jako ve škole, průměrnou známku 2,42. Spokojenost se službami IDS JMK v Brně vyjádřilo 91 % cestujících, pouze 10 % bylo spokojeno méně.



Záběr na jednotku InterPanter projíždějící spojkou mezi stanicemi Brno dolní nádraží a Brno-Židenice. Četné výluky na železniční síti zhoršují bilanci počtu přepravených cestujících po železnici a negativně ovlivňují i spokojenost cestujících.

### Spokojenost cestujících se službami IDS JMK v Brně



N=398





- LEGENDA**
- Tramvajová síť
  - Trolejbusová síť
  - Autobusová síť
  - Vozovna tramvaje
  - Vozovna trolejbusy
  - Vozovna autobusy
  - Železniční trať s regionální dopravou
  - Železniční trať s dálkovou i regionální dopravou
  - - - Železniční trať s nákladní dopravou
  - Železniční stanice nebo zastávky integrované v rámci IDS JMK

# 3.0 Automobilová doprava

## 3.1 Vývoj motorizace a automobilizace

Do roku 2008 se počet motorových vozidel registrovaných na území města Brna výrazně zvyšoval, poté následoval růst pozvolný. V roce 2013, po zavedení nového registru vozidel, došlo k administrativnímu snížení absolutního počtu dopravních prostředků. Období mezi lety 2014 a 2017 znamenalo opětý pozvolný nárůst registrovaných vozidel. Koncem roku 2017 připadal osobní automobil na

2 obyvatele a motorové vozidlo na 1,6 obyvatele. Tato hodnota zcela neodpovídá reálné skutečnosti stupně 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.

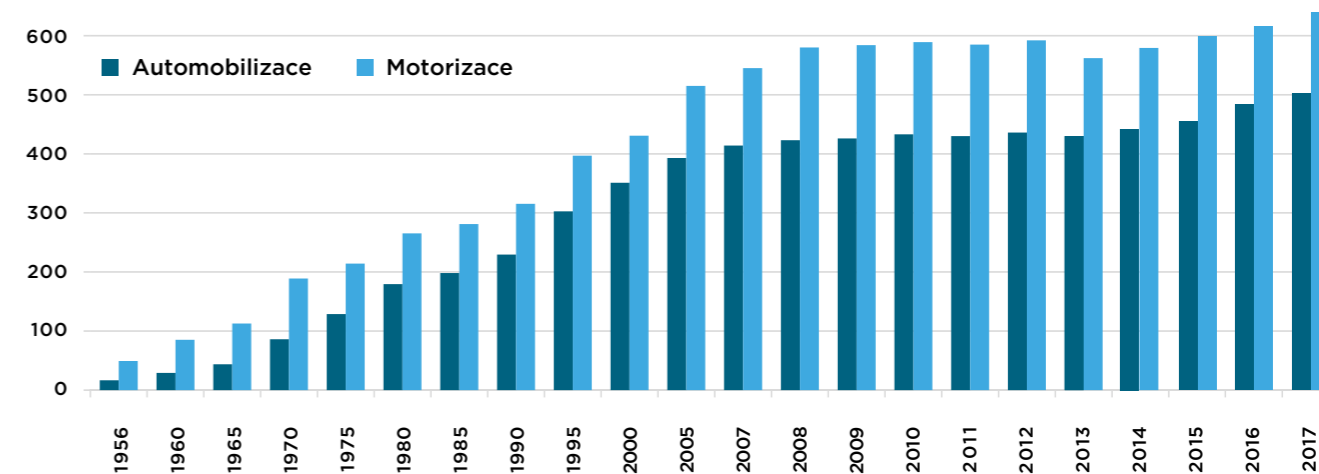
Rok	Počet osobních vozidel	Počet motorových vozidel	Osobních vozidel na 1000 obyvatel	Motorových voz. na 1000 obyvatel	Počet obyvatel na 1 osobní vozidlo	Počet obyvatel na 1 motorové vozidlo
1956	5 127	15 113	17	49	59.8	20.3
1960	9 142	26 709	29	85	34.3	11.7
1965	14 453	37 177	44	113	22.8	8.9
1970	28 970	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
2006	147 528	191 030	402	521	2.5	1.9
2007	152 470	200 904	414	545	2.4	1.8
2008	156 708	214 916	423	580	2.4	1.7

Rok	Počet osobních vozidel	Počet motorových vozidel	Osobních vozidel na 1000 obyvatel	Motorových voz. na 1000 obyvatel	Počet obyvatel na 1 osobní vozidlo	Počet obyvatel na 1 motorové vozidlo
2009	158 339	216 776	426	584	2.3	1.7
2010	160 766	218 742	433	589	2.3	1.7
2011	163 076	221 535	430	585	2.3	1.7
2012	164 834	223 932	436	592	2.3	1.7
2013	162 326	212 508	430	562	2.3	1.8
2014	167 172	217 470	443	576	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	506	645	2	1.6

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  $ka = 1,25$ .

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

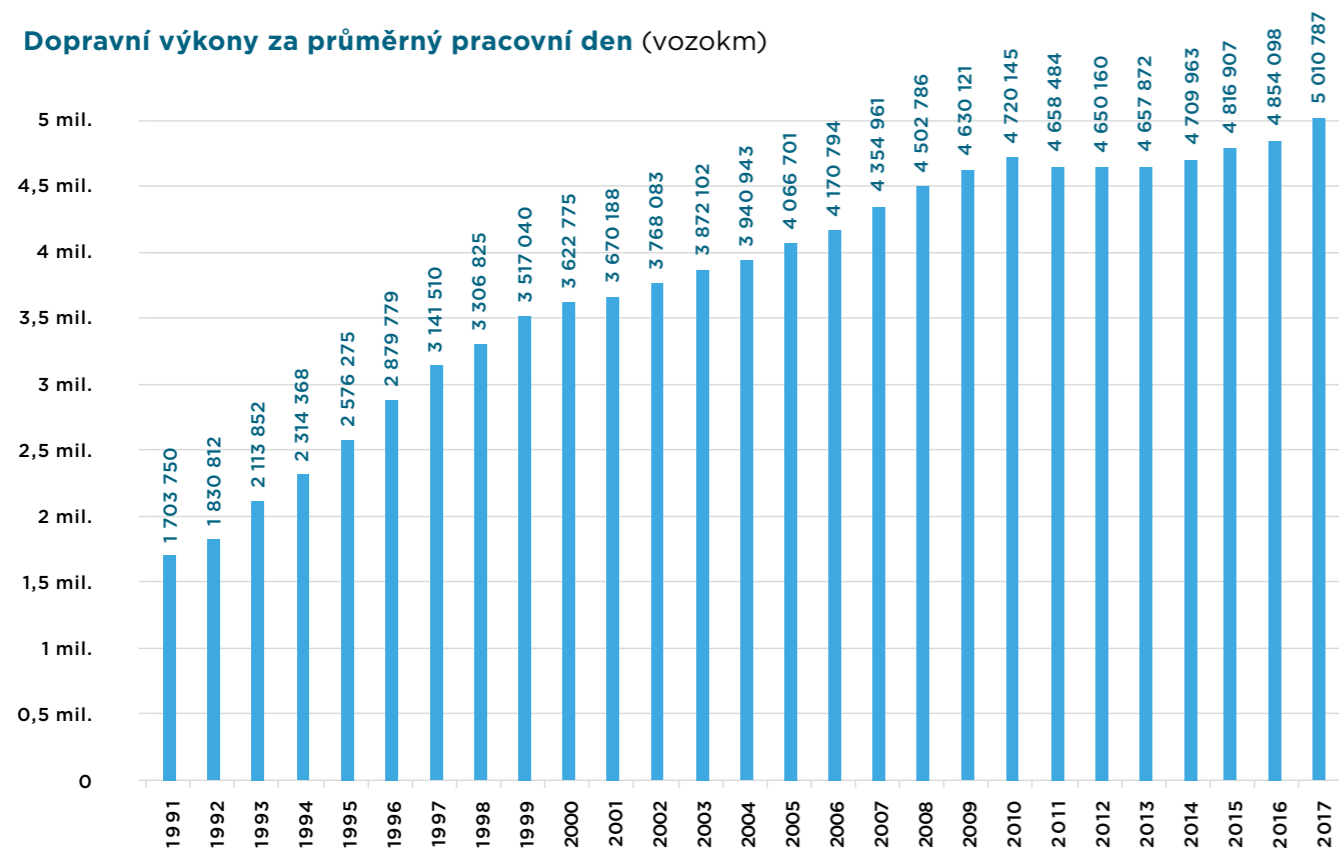


## 3.2 Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy

Vývoj automobilové dopravy v Brně je sledován za pomoci křižovatkových a profilových sčítání. Pro celoroční sledování dopravy slouží různé typy detektorů umístěné na světelně řízených křižovatkách, v tunelech a na dalších místech. Základními ukazateli vývoje automobilové dopravy jsou dopravní výkony na celé komunikační síti, tzv. ujeté vozokilometry. Údaje o výkonech se vztahují

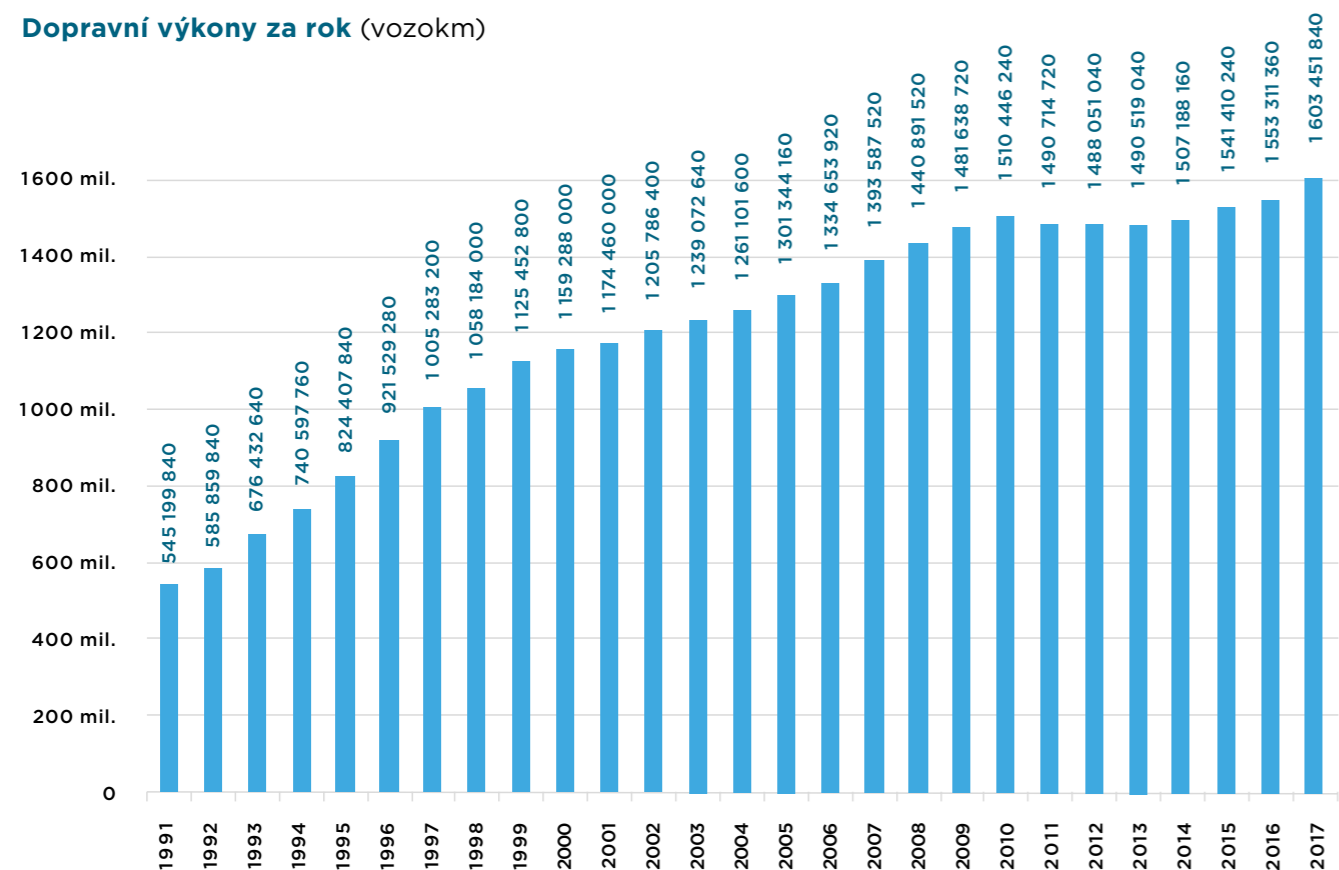
k období průměrného pracovního dne. Dalším nástrojem k zjišťování trendů vývoje jsou kordonová sčítání. Jedná se o uzavřené okruhy, kde se zjišťují počty vozidel na vstupech a výstupech na tomto okruhu. V Brně to je vnější kordon na hranicích města a vnitřní kordon v místě Malého městského okruhu.

### Dopravní výkony za průměrný pracovní den (vozokm)

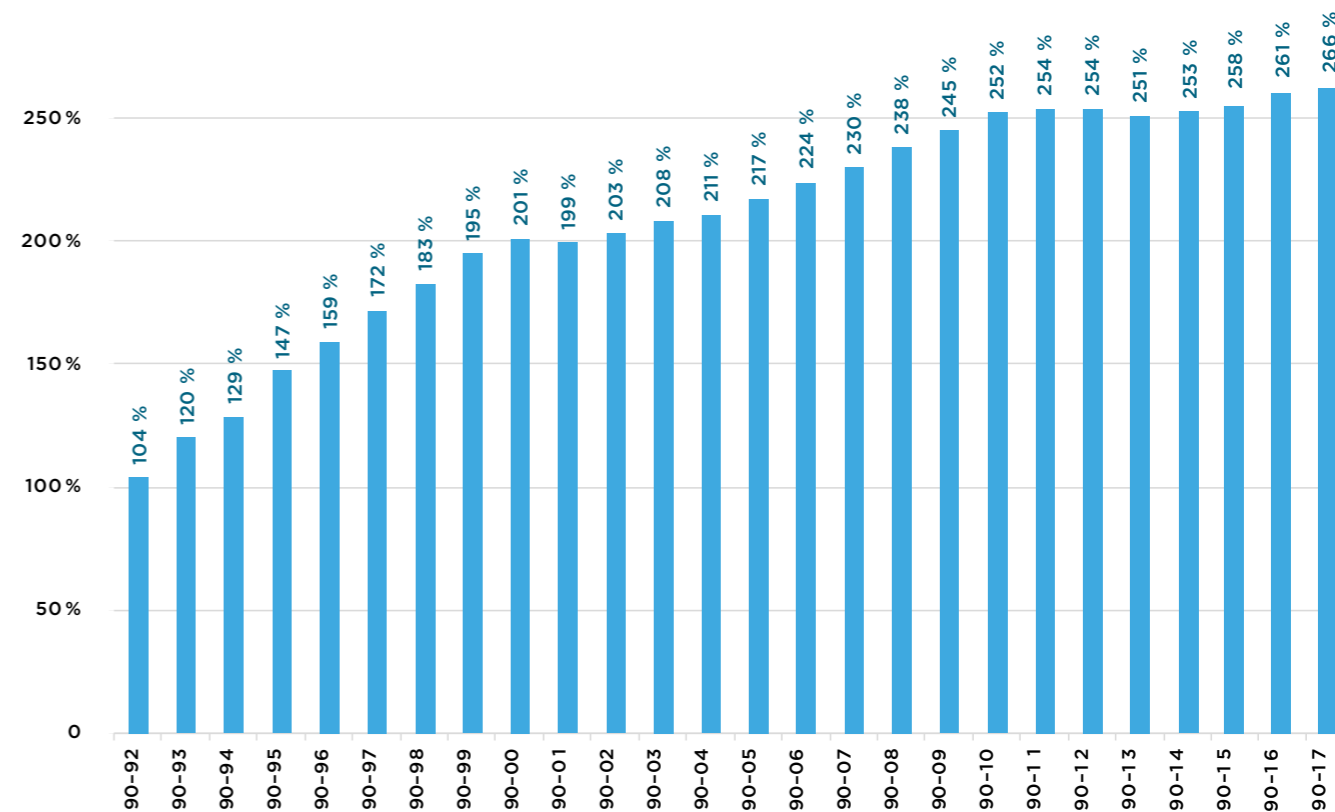


Z grafu je patrné, že dopravní výkony do roku 2011 neustále stoupaly. Zlom nastal v roce 2011, kdy počet vozokilometrů začal klesat. Od roku 2015 opět počty vozokilometrů mají stoupající tendenci. Což platí i pro rok 2017.

### Dopravní výkony za rok (vozokm)



### Vývoj intenzit v Brně



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 2017 je celkový nárůst 166 %. 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 2017 zaznamenal nárůst o cca 5 %.

V následujících tabulkách uvádíme intenzity na nejméně zatížených komunikacích a křižovatkách ve městě Brně v roce 2017.

#### Nejzatíženější úrovně křižovatky v Brně

Pořadí	Křižovatka	Vozidel za den
1	Poříčí - Heršpická	66 000
2	Koliště - Křenová	61 000
3	Plotní - Zvonařka	59 000
4	Heršpická - Bidláky	58 000
5	Koliště - Cejl	58 000

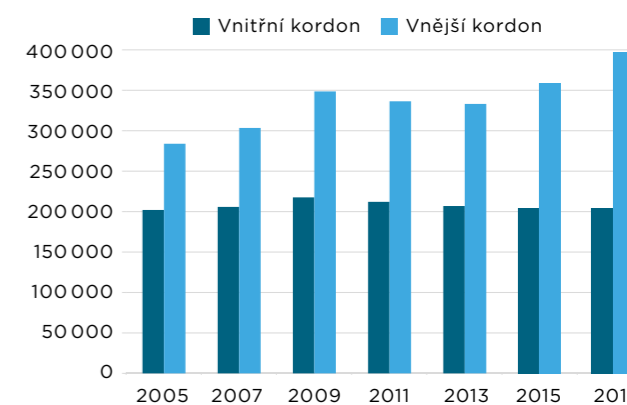
#### Nejzatíženější mimoúrovňové křižovatky v Brně

Pořadí	Křižovatka	Vozidel za den
1	D1 - Vídeňská	124 000
2	D1 - Bratislavská radiála	113 000
3	Bítešská - D1	79 000
4	Sportovní - Porgesova	77 000
5	Ostravská - Černovická	70 000

#### Nejzatíženější úseky v Brně

Pořadí	Úsek	Vozidel za den
1	Žabovřeská (pod tunely)	59 000
2	Vídeňská (u křižení s D1)	57 000
3	Hradecká	56 000
4	Bauerova (Hlinky - Bítešská)	53 000
5	Poříčí (Uhelná - Heršpická)	50 000
6	Koliště	50 000

Nejsou zohledněny dálniční úseky procházející Brnem.



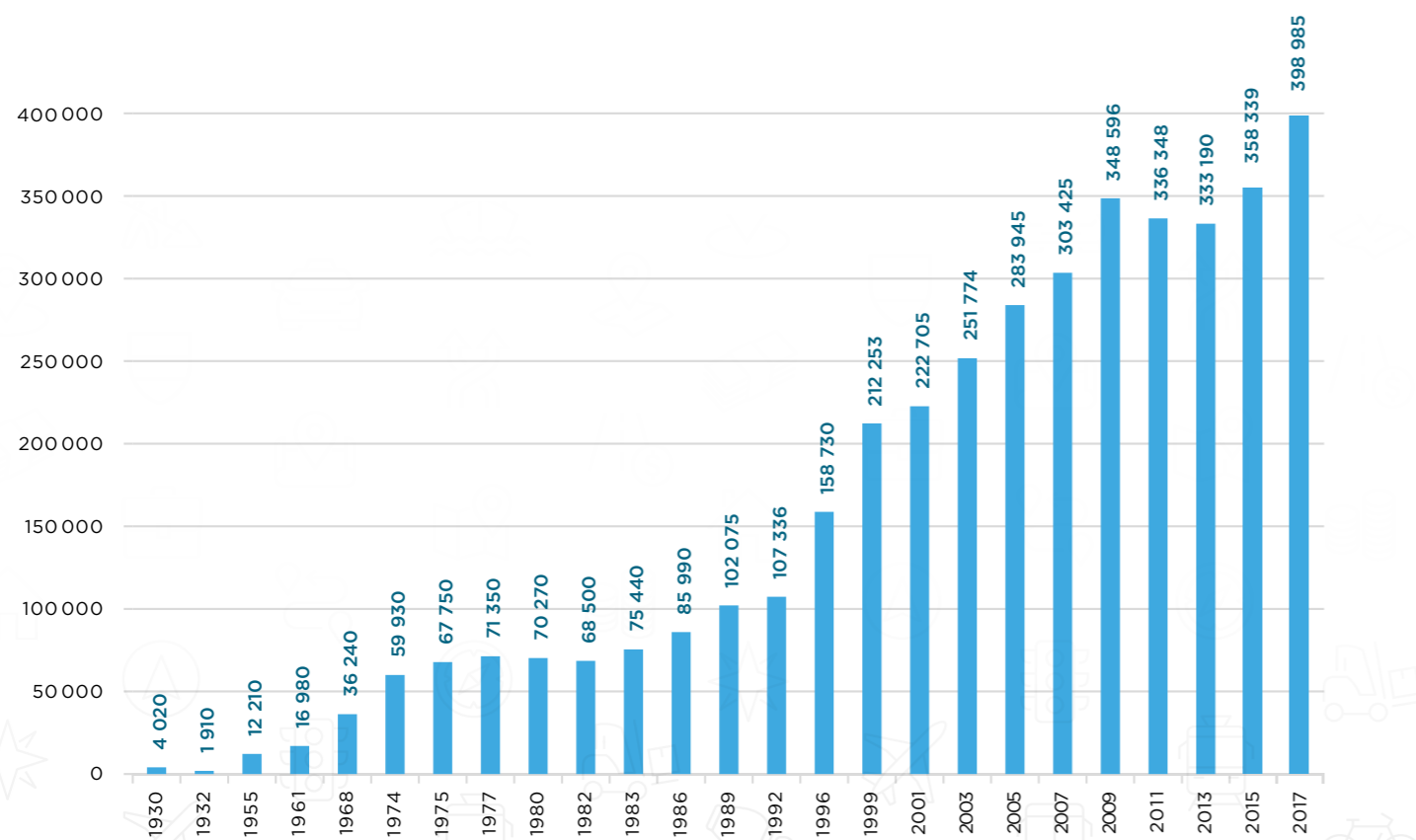
### Centrální kordon

Rok	Osobní počet	Nákladní a bus počet	Vozidla celkem počet
2001	192 470	8 926	201 396
2005	193 747	8 324	202 071
2007	197 241	8 600	205 841
2009	205 057	12 591	217 648
2011	198 656	13 425	212 081
2013	193 493	13 370	206 863
2015	191 470	13 892	205 362
2017	189 578	16 760	206 338

### Vnější kordon

Rok	Osobní počet	Nákladní a bus počet	Vozidla celkem počet
2001	176 236	46 469	222 705
2005	228 862	55 083	283 945
2007	241 060	62 365	303 425
2009	286 851	61 945	348 596
2011	272 406	63 942	336 348
2013	271 000	62 190	333 190
2015	281 060	77 279	358 339
2017	308 546	90 439	398 985

Vývoj intenzit na vnějším kordonu od roku 1930 (Celkový počet vozidel za 24 hodin)



## 3.3 Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel

Ve skladbě dopravního proudu převažují osobní automobily. Na vnitřním kordonu je procentuální poměr osobních vozidel vyšší a klesá směrem k hranicím města.

V roce 2017 byl podíl osobních vozidel v centrální oblasti 91,2 %, na vstupech do města 78,0 % a v průměru 84,6 %.

### Centrální kordon

Rok	Osobní	Nákladní	Autobusy	Moto
2001	94,7 %	3 %	2 %	0,3 %
2005	95,6 %	3 %	1 %	0,4 %
2007	95,0 %	3,4 %	1,2 %	0,4 %
2009	93,2 %	5,0 %	1,4 %	0,4 %
2011	92,7 %	5,2 %	1,5 %	0,6 %
2013	91,9 %	5,7 %	1,6 %	0,8 %
2015	91,8 %	5,7 %	1,6 %	0,9 %
2017	91,2 %	6,4 %	1,4 %	1,0 %

### Vnější kordon

Rok	Osobní	Nákladní	Autobusy	Moto
2001	82,7 %	15 %	2 %	0,3 %
2005	82,5 %	16,1 %	1,1 %	0,3 %
2007	81,2 %	17,2 %	1,1 %	0,5 %
2009	84,0 %	14,5 %	0,9 %	0,6 %
2011	82,6 %	15,8 %	0,9 %	0,7 %
2013	83,2 %	15,5 %	0,9 %	0,4 %
2015	80,4 %	18,2 %	0,9 %	0,5 %
2017	78,0 %	20,4 %	1,0 %	0,6 %

Časové variace intenzit automobilové dopravy (den, týden, rok) jsou zobrazeny na následujících grafech. Z denních variací vyplývá, že přibližně 78 % dopravních výkonů je uskutečněno mezi 6. – 18. hodinou. V období 6.00–22.00 hodin je pak uskutečněno cca 93,3 % celodenních dopravních výkonů (na noční období od 22.00–6.00 hodin tedy připadá 6,7 % dopravního výkonu). Nadprůměrnými pracovními dny jsou středa,

čtvrtek (101 %) a pátek (103%). Dopravně nejsilnějšími měsíci v roce byli duben a květen (105 %). Sobota odpovídá 60 % a neděle 52 % průměrného pracovního dne. Ranní špičkovou hodinou je 7. – 8. hodina, odpolední špičkovou hodinou je 15. – 16. hodina. Podíl ranní špičkové hodiny činí 6,9 %, podíl odpolední špičkové hodiny 7,3 %. Rozdíl mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období je 0,7–1,1 %.



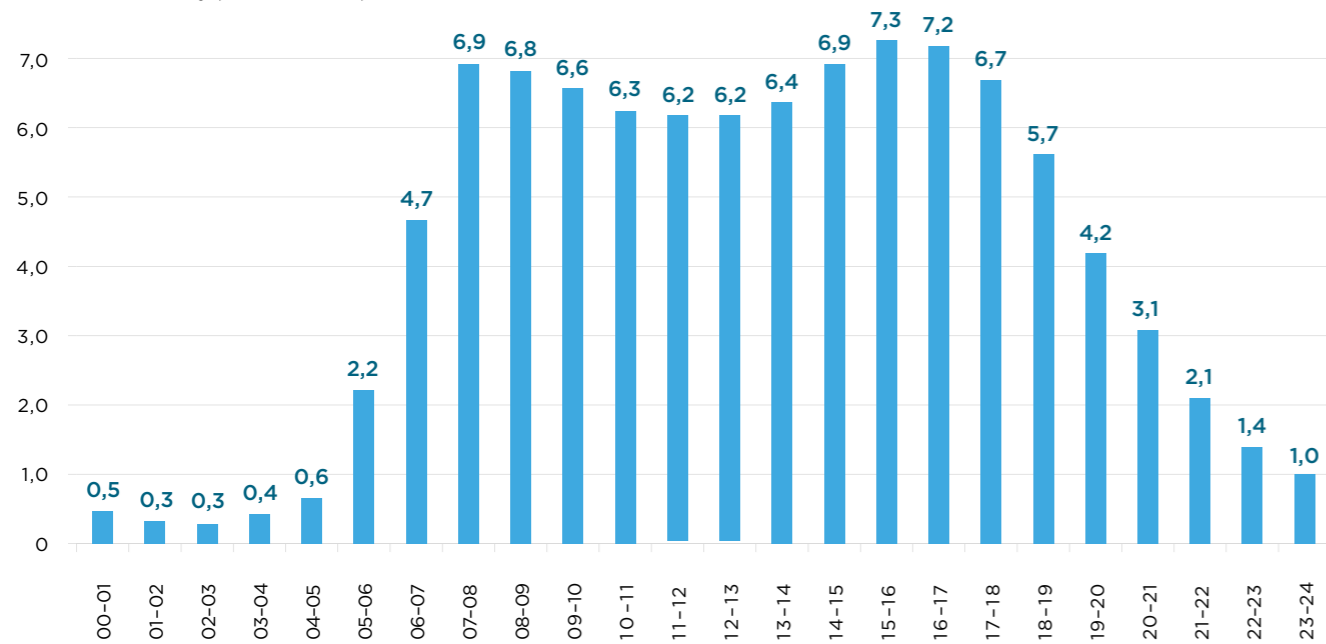
Úsek častých dopoledních a odpoledních kolon.



Ulice Husitská – Královo pole.

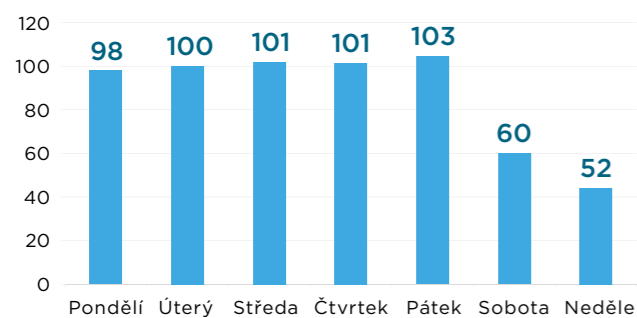
### Denní variace v procentech

Jednotlivé hodiny průměrného pracovního dne vztažené k celému dni:



### Týdenní variace v procentech

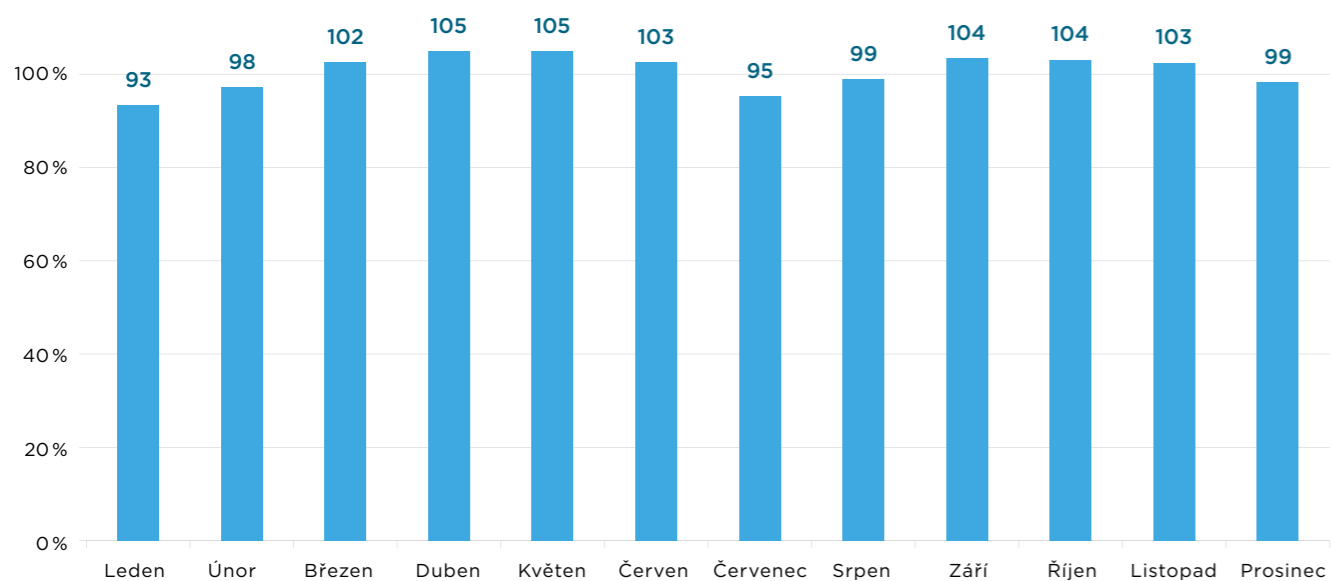
Jednotlivé dny v týdnu vztažené k průměrnému pracovnímu dni:



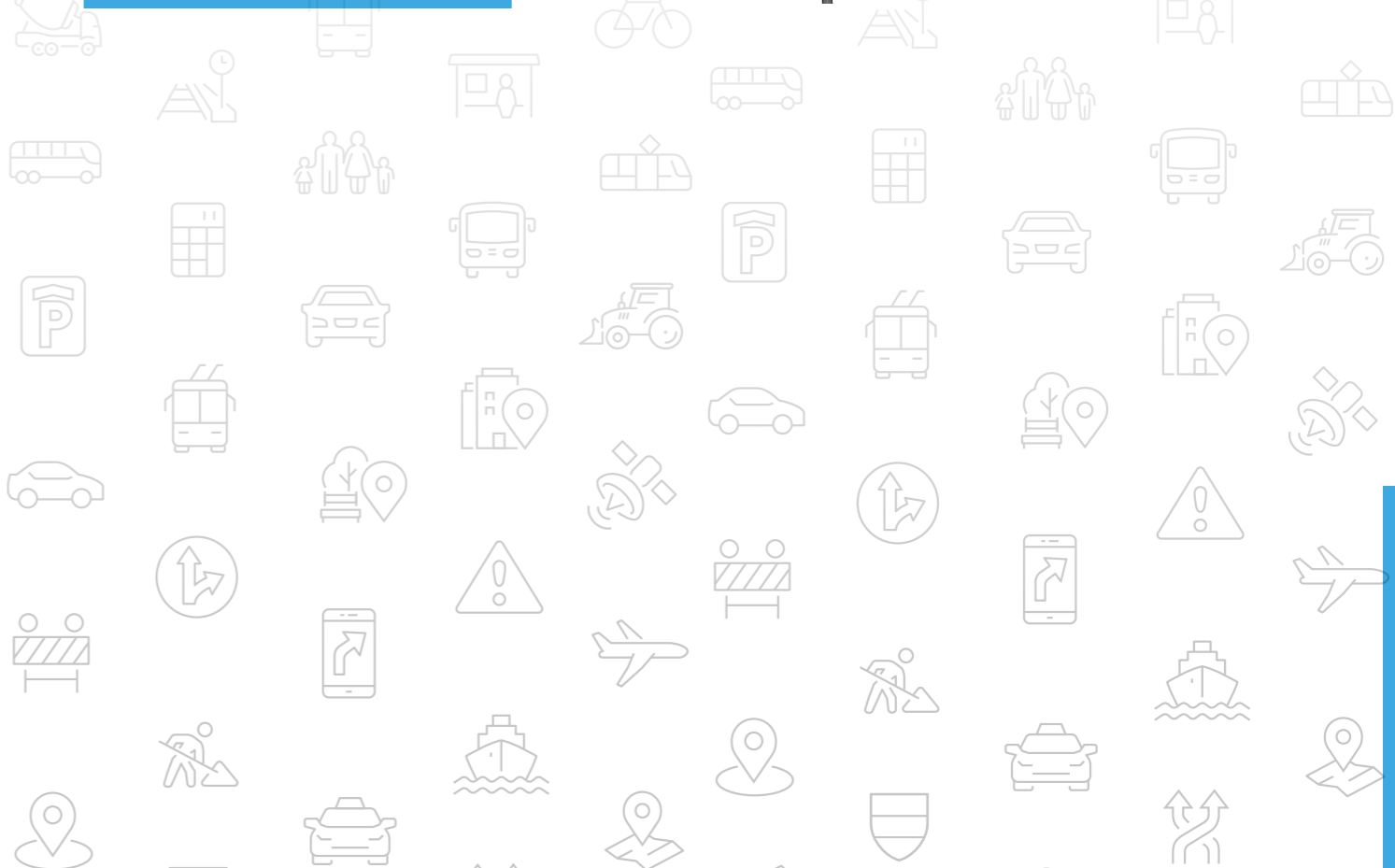
Křižovatka Hlinky – Závovřeská v Písrkách.

### Roční variace v procentech 2017

Intenzity v jednotlivých měsících vztažené k celoročnímu průměru:



### Intenzity dopravy v roce 2017



# 4.0

## Cyklistická doprava

### 4.1 Cyklistická doprava

V roce 2017 probíhala příprava a realizace nejrůznějších opatření pro cyklisty v souladu s Generelem cyklistické dopravy ve městě Brně. Realizovány byly vyhrazené pruhy a piktogramové koridory pro cyklisty na ulicích Jihlavská a Olomoucká, cykloobousměrky na ulicích Dvořákova, Jezuitská a Optátova a také vznikla nová opatření pro cyklisty na chodnících na ulicích Benešova, Bubeníčкова a Gajdošova. V centru města na několika místech vznikly nové stojany pro kola.

#### Ulice Jihlavská

Opatření pro cyklisty na ulici Jihlavská se nachází převážně na území MČ Brno - Bohunice a částečně na území MČ Brno-střed. Jedná se o významnou komunikaci města pro automobilovou i cyklistickou dopravu spojující jihozápad Brna s centrem. Z centra přijíždějí cyklisté ulicemi Nové sady a Renneská třída, kde v současnosti jsou již opatření pro cyklisty zvolena v závislosti na stávající organizaci dopravy. Na ulici Jihlavskou se napojují v blízkosti parkoviště u krematoria Ústředního hřbitova Brno stezkou pro chodce a cyklisty navazující na ulici Renneská třída. Tato stezka je trasována podél tramvajové trati směřující od hlavního nádraží do Starého Lískovce. Nové opatření pro cyklisty v úseku od parkoviště u krematoria po křižovatku s ulicí Dlouhou je navrženo v celkové délce 550 metrů. Převážnou část tvoří piktogramový koridor pro cyklisty v obou směrech. Ve směru do Bosonoh je ve vzdálenosti 190 metrů od křižovatky s ulicí Dlouhou realizován vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty. Jeho začátek je označen svislým dopravním značením IP 20a.



Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty na ulici Jihlavská.

#### Ulice Olomoucká

Opatření pro cyklisty na ulici Olomoucká se nachází převážně na území MČ Brno-Černovice a částečně na území MČ Brno-Slatina. Tato komunikace je významná pro cyklisty směřující za prací do průmyslové zóny

Černovické terasy nebo cyklisty směřující z MČ Brno-Slatina do centra města. Důležitá je také pro automobilovou dopravu, především pro autobusové a trolejbusové linky integrovaného dopravního systému

a zároveň pro nákladní automobily směřující do průmyslové zóny. Toto opatření navázalo na již hotovou rekonstrukci křižovatky Olomoucká/Černovická z roku 2015, během níž byly realizovány vyhrazené pruhy pro cyklisty pro jejich bezpečnější průjezd křižovatkou. V roce 2017 se vyhrazené pruhy pro cyklisty rozšířily v úseku od kruhového objezdu s ulicí Hvězdoslavova po křižovatku Olomoucká/Cornovova. V úseku mezi křižovatkami s ulicemi Cornovova a Ostravská byly v obou směrech vyznačeny piktogramové koridory pro

cyklisty. Nově na ulici Olomoucká přibýly vyhrazené pruhy nebo piktogramové koridory pro cyklisty v celkové délce přibližně 2 km. V souvislosti s realizací opatření pro cyklisty vznikl na ulici Olomoucké v úseku od domu Turgeněvova 28 po křižovatku s ulicí Cornovova prostor mezi krajnicí a parkujícími vozidly, který je ohraničen žlutým podélným prahem. Tento prostor by měl sloužit řidičům k přístupu k zaparkovaným vozidlům a také zvýšit jejich bezpečnost v silničním provozu.



Vyhrazené pruhy pro cyklisty na ulici Olomoucká.



Prostor pro chodce na ulici Olomoucká.

#### Ulice Optátova

Ulice Optátova je obsluhována místní komunikací v městské části Jundrov. Jedná se o jednosměrnou pozemní komunikaci, na které byl umožněn obousměrný provoz cyklistů. Komunikace slouží především k napojení rozvíjející se zástavby bytových domů na dopravně významnou sběrnou místní komunikaci Veslařská a zároveň i autobusové linky č. 67. Tato linka má na ulici Optátova i konečnou zastávku. Zobousměrnění ulice pro cyklisty také usnadňuje cyklistům využití komunikace se zákazem vjezdu všech motorových vozidel vedoucí ke sportovnímu areálu Káčata. Po zobousměrnění se cyklistům zkrátila cesta do sportovního areálu Káčata o vzdálenost cca 710 metrů, kterou předtím byli cyklisté nuceni najet okolními jednosměrnými komunikacemi. Svislé dopravní značení IP 4b a B 2 na původně jednosměrné komunikaci bylo doplněno o dodatkové tabulky E 12a/b povolující obousměrný provoz cyklistů. Toto opatření doprovází vodorovné dopravní značení V 20 Piktogramový koridor pro cyklisty v celkové délce 490 metrů. Přestože při vjezdu do ulice Optátova z ulice Lelkova je řidič povinen ze zákona dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím zprava, bylo vzhledem ke změně organizace dopravy pro větší bezpečnost cyklistů v tomto místě instalováno svislé dopravní značení A 19 a E 13 upozorňující na zvýšený pohyb cyklistů s předností zprava.



Cykloobousměrka na ulici Optátova.

### Ulice Benešova, Dvořákova, Jezuitská

V roce 2017 v ulici Za divadlem a v přilehlých ulicích byla změněna organizace dopravy, jejímž výsledkem bylo umožnění průjezdu ulic v obou směrech a s tím související i změna orientace parkování. Snahou bylo umožnit cyklistům přijíždějícím od ulice tř. Kpt. Jaroše, dále parkem Koliště a ulicí Za divadlem pokračovat k hlavnímu nádraží. Z tohoto důvodu bylo na chodníku na ulici Benešova v úseku mezi ulicemi Divadelní a Malinovského náměstí instalováno svislé dopravní značení C 7a/b a E 13, podle kterého mohou cyklisté jet

po chodníku. Změna organizace dopravy proběhla i na ulicích Jezuitská a Dvořákova v úsecích mezi ulicemi Za divadlem a Rooseveltova. Na stávajících jednosměrných komunikacích bylo svislé dopravní značení IP 4b a B 2 doplněno o dodatkové tabulky E 12a/b dovolující obousměrný provoz cyklistů na jednosměrných komunikacích. Na obousměrný provoz cyklistů také upozorňují piktogramové koridory pro cyklisty v délce 80 m.



Stežka na ulici Benešova.



Cykloobousměrka na ulici Dvořákova.

### Ulice Bubeníčková, Gajdošova

Na komunikacích s vysokými intenzitami provozu není vhodné volit opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru ve formě jízdních pruhů nebo vyhrazených pruhů, ale v přidruženém prostoru ve formě společných, oddělených nebo samostatných stezek. Takovou komunikací je i ulice Gajdošova, kde intenzita dopravy dosahuje 45 000 vozů/den, z toho 13% jsou nákladní automobily nebo autobusy. Stávající chodník na západní straně ulice Gajdošovy byl proto dopravním značením C 9a/b označen jako společná stezka pro chodce a cyklisty. Vzhledem k tomu, že na chodník přímo nenavazují vstupy z okolních budov a neparkují zde vozidla, je vhodnost pro takové opatření podpořena i dostatečnou šířkou chodníku a okolními plochami se zelení. Společná stezka pro chodce a cyklisty vznikla i na chodníku na ulici Bubeníčková v délce 250 m. Spolu se stezkou na ulici Gajdošova o délce 350 m vzniklo opatření o celkové délce 600 m, které díky podchodům na Staré osadě umožňuje cyklistům komfortní, bezpečné, mimoúrovňové překonání velkého městského okruhu na ulici Gajdošova.



Stežka pro chodce a cyklisty na ulici Gajdošova.

### Stojany pro cyklisty

Součástí opatření realizovaných v roce 2017 byly i práce na doprovodné infrastruktuře pro cyklisty. V návaznosti na povolení vjezdu cyklistů do pěší zóny v centru města je důležité budovat stojany pro kola před školami, úřady a obchodními domy. Budování stojanů zvýší atraktivnost cyklo dopravy a zároveň bude minimalizováno uzamykání kol k dopravním značkám, zábradlí nebo k lavičkám. Nejvíce stojanů pro kola bylo budováno na náměstí Svobody - 20 stojanů ve 4 lokalitách. Po pěti stojanech je nyní možno využít u Morového sloupu, u kašny, před Domem pánů z Lipé a před obchodním centrem Omega.

Ke každému stojanu lze uzamknout dvě kola, tedy celková kapacita činí 40 parkovacích míst pro kola. Čtyři stojany pro kola byly také umístěny na Malinovského náměstí u parkoviště před obchodním domem Centrum. Zde je kapacita 10 parkovacích míst. Stojany pro kola byly vybudovány i před vstupem do Bílého domu na Žerotínově náměstí, u vchodu do Café Atlas. Před Bílým domem vzniklo 8 stojanů s kapacitou 20 parkovacích míst. Celkový počet stojanů vybudovaných v roce 2017 je 34 s celkovou kapacitou 68 parkovacích míst pro kola.



Stojany na kola na Žerotínově náměstí.



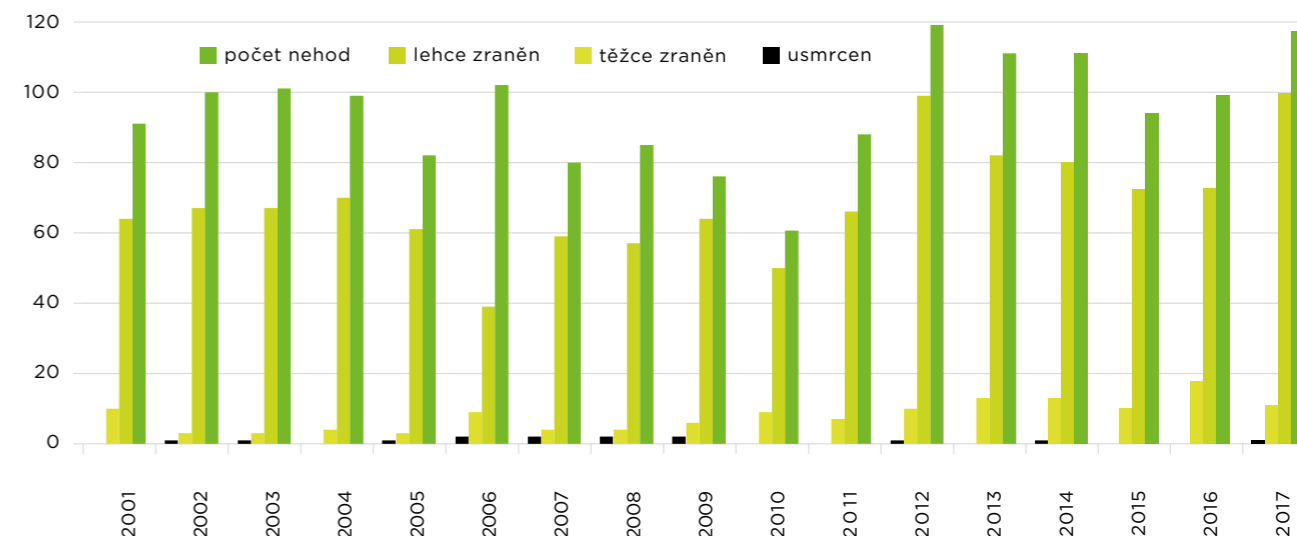
Stojany na kola na náměstí Svobody.

### Nehodovost cyklistů

V roce 2017 bylo zaznamenáno na území města Brna celkem 119 dopravních nehod, při kterých byl alespoň jeden z účastníků dopravní nehody cyklista. V důsledku těchto nehod bylo zaznamenáno 1 úmrtí cyklisty, 11 případů těžkého zranění a ve 100 případech se jednalo o lehké zranění cyklisty.

Nejčastější příčinou dopravní nehody byl zejména nesprávný způsob jízdy (48 případů), dále pak nedání přednosti v jízdě (42 případů) a nepřiměřená rychlost vozidla (17 případů). V 8 případech byla příčinou dopravních nehod srážka s chodcem.

### Následky nehod cyklistů v Brně v letech 2001-2017 (zdroj: Brněnské komunikace a.s.)



5.0

Pěší provoz

## 5.1 Pěší provoz

Chůze je součástí každé cesty. Umožňuje nám přesun z jednoho místa na místo druhé tím základním nejspolehlivějším způsobem. Pěšky musíme dojít z domova na zastávku MHD nebo do auta a odtud i do cíle naší cesty. Do školy, zaměstnání, úřadu, na nákupy, na nádraží nebo jen tak na procházku. Právě z tohoto prostého faktu pramení potřeba důrazné ochrany a vylepšování možností pěší chůze ve městech.

Ve městě Brně byly zrealizovány úpravy přechodů pro chodce a míst pro přecházení zejména se zaměřením na bezbariérovost, např. v ulicích Vančurova (MČ Brno-Židenice), Erbenova (MČ Brno-Střed) a ulicích Fišova, Lužova (MČ Brno-Sever).



Ulice Vančurova.



Ulice Erbenova.



Ulice Fišova.

V rámci oprav komunikací byly vybudovány zvýšené křižovatkové plochy sloužící jako prvky pro zklidnění dopravy, např. v ulicích Lerchova, Roubalova (MČ Brno-Střed) a Lužova (MČ Brno-Sever). Současně s těmito zvýšenými plochami byla realizována také místa pro přecházení.



Ulice Lerchova.



Ulice Lužova.

Rovněž byly ve městě Brně realizovány úpravy přechodů pro chodce s cílem zvýšení bezpečnosti jejich pohybu. Tyto úpravy spočívaly ve vytvoření ochranných dělících ostrůvků na přechodech pro chodce užitím dopravního značení a zařízení. Toto řešení bylo použito například na ulici Antonína Procházky (MČ Brno-Kohoutovice) a ulici Tuřanka (MČ Brno-Slatina).



Ulice Antonína Procházky.



Ulice Tuřanka.

Dalším prvkem pro zvýšení bezpečnosti přecházejících chodců na přechodech pro chodce je instalace dodatečného nasvětlení. Toto opatření je novinkou například na přechodech pro chodce v ulicích Družstevní (MČ Brno-Řečkovice a Mokrá Hora), Tuřanské nám. (MČ Brno-Tuřany), Sedláčkova (MČ Brno-Líšeň) a ulici Absolonova (MČ Brno-Komín).



Ulice Družstevní.



Ulice Absolonova.



# 6.0 Organizace a řízení dopravy, dopravní telematika

## 6.1 Světelná signalizační zařízení a preference MHD

### Počty řadičů a způsob jejich připojení

V současné době je na území města Brna 154 křižovek řízených světelným signalizačním zařízením (SSZ). Zařízení jsou provozována na 11 samostatně stojících přechodech pro chodce, 142 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 Siemens (76 kusů) a Cross (75 kusů). Zařízení firmy Siemens mají označení MS (17 řadičů), C800V (48 řadičů) a nejnovější zařízení C900V (3 řadiče) a C940 ES (8 řadičů). Zařízení firmy Cross mají označení RS1 (1 řadič), RS2 (30 řadičů), RS3 (20 řadičů) a nejnovější zařízení RS4 (24 řadičů). Ostatní zařízení jsou od firmy Dynasic - 2 kusy řadiče typu SP-ER.

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

### Způsob připojení SSZ na řídicí počítač

Připojení jednotlivých provozovaných SSZ na řídicí dopravní počítač je pro 24 SSZ realizováno pomocí sítě GSM (GPRS) a na 129 SSZ pomocí sdělovacích kabelů. Následující tabulka uvádí způsob připojení jednotlivých

zařízení. Pro připojení řadičů SSZ je z hlediska rychlosti odezvy a celkové funkčnosti preferováno kabelové připojení. Tento způsob připojení je na území města budován jednotnou kabelovou sítí včetně využití kolektorů.



Světelná signalizace na ulici Úzká.

### Způsob připojení SSZ na řídicí dopravní počítač

P. Č.	Typ řadiče	Připojeno kabelem na DÚ SCALA		Připojeno pomocí sítě GSM na DÚ SCALA		Celkem
		přímo	pomocí UTC	přímo	pomocí LTC	
1.	MS	17	-	-	-	17
2.	C 800V	48	-	-	-	48
3.	C900V	3	-	-	-	3
4.	C940	6	-	3	-	9
5.	RS-1,2	-	20	-	11	31
6.	RS-3	-	17	-	3	20
7.	RS-4	5	13	-	6	24
8.	SP - ER	-	-	-	2	2
<b>Řadičů celkem</b>		<b>79</b>	<b>50</b>	<b>3</b>	<b>22</b>	<b>154</b>

V roce 2016 došlo k rozšíření funkcí Dopravně informačního centra Brno, které mimo jiné umožňuje přebírat informace z dopravní ústředny o stavu SSZ. Tato komunikace umožňuje využití těchto dat například k informování řidičů, že je SSZ mimo provoz. Zajímavostí z r. 2017 je náhrada morálně i technicky nevyhovujícího zařízení výjezdu HZS

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 křižovátku Lidická - Pionýrská.

### Provozní doba SSZ

Světelná signalizační zařízení nemusí být v provozu v době, kdy důvod, který vedl k jejich zřízení, zaniká. Režim provozu SSZ z neřízeného do provozu řízeného (tzv. týdenní automatiky) 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. Takový režim řízení vychází z provozních zkušeností, statistik nehodovosti, stavebního uspořádání křižovátky (např. špatné rozhledové poměry) a z požadavků DPMB, kdy 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.

### Seznam křižovek SSZ s nepřetržitým provozem

P. Č.	Kód	Název	Režim řízení
1.	0.11	Lidická - Koliště	nepřetržitý provoz
2.	0.23	Koliště - Křenová	nepřetržitý provoz
3.	1.04	Žabovřeská - Hlinky	nepřetržitý provoz
4.	2.04	Vídeňská - Jihlavská	nepřetržitý provoz
5.	2.06	Křížová - Poříčí	nepřetržitý provoz
6.	3.07	Zvonařka - Plotní (přechod Plotní)	nepřetržitý provoz
7.	3.19	Hněvkovského - Kaštanová	nepřetržitý provoz
8.	3.20	Kaštanová - Popelova	nepřetržitý provoz CČ*
9.	4.16	Jedovnická - Novolíšeňská	nepřetržitý provoz CČ*
10.	4.42	Otakara Ševčíka - Ostravská	nepřetržitý provoz
11.	4.45	Ostravská - Olomoucká	nepřetržitý provoz
12.	5.06	Gajdošova - Hrozňatova	nepřetržitý provoz
13.	5.13	Kohoutova - Provazníkova	nepřetržitý provoz

14.	6.08	Merhautova - Provazníkova	nepřetržitý provoz
15.	7.02	Lidická - Pionýrská	nepřetržitý provoz
16.	7.11	Drobného - Sportovní	nepřetržitý provoz
17.	7.13	Kounicova - Kotlářská	nepřetržitý provoz
18.	7.20	Veveří - Kotlářská	nepřetržitý provoz
19.	7.47	Chodská - Domažlická	nepřetržitý provoz CČ*
20.	7.69	Křižíkova - Sportovní	nepřetržitý provoz CČ*
21.	7.98	Lidická HZS	nepřetržitý provoz
22.	8.61	přechod Kníničská - Jundrov	nepřetržitý provoz
23.	8.62	přechod Kníničská - Komín	nepřetržitý provoz
24.	9.02	Úvoz - Údolní	nepřetržitý provoz
25.	9.61	přechod St. Dálnice - Štouračova	nepřetržitý provoz
26.	1.26	Stará dálnice - Kohoutovická	nepřetržitý provoz CČ

\*CČ - režim celočervená

**Seznam křižovatek 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	0.09	Veveří - Žerotínovo nám.	5.15-22.30
5	0.10	Kounicova - Moravské.nám.	5.15-22.30
6	0.20	Husova - Údolní	5.15-22.30
7	0.22	Koliště - Bratislavská	5.15-22.30
8	0.44	Nové sady - Hybešova	5.15-22.30
9	1.07	Veslařská - Pisárecká	5.15-22.30
10	1.08	Pisárecká - A.Procházky	5.15-22.30
11	2.02	Poříčí - Nové sady	5.15-22.30
12	2.10	Jihlavská - Dlouhá	5.15-22.30
13	2.18	Poříčí - Heršpická	5.15-22.30
14	2.32	Heršpická - OC Hornbach	5.15-22.30
15	2.33	Heršpická - Jihlavská	5.15-22.30
16	2.37	Heršpická - Bidláky	5.15-22.30
17	3.01	Dornych - Zvonařka	5.15-22.30
18	3.02	Svatopetrská - Černovická	5.15-22.30
19	3.03	Trnitá - Opuštěná	5.15-22.30
20	3.04	Uhelná - Opuštěná	5.15-22.30
21	3.08	Úzká - Trnitá	5.15-22.30
22	3.09	Dornych - Svatojetská	5.15-22.30
23	3.10	Úzká - Uhelná	5.15-22.30
24	3.12	Dornych - Úzka	5.15-22.30
25	3.14	Dornych - N.Agrozet	5.15-22.30
26	3.18	Hněvkovského - Sokolova	5.15-22.30
27	4.23	Hladíkova - Tržní	5.15-22.30

P. Č.	Kód	Název	Provozní doba
28	4.24	Hladíkova - Masná	5.15-22.30
29	4.62	Olomoucká - Štolcova	5.15-22.30
30	4.72	Řípská - Vlárská	5.15-22.30
31	5.07	Svatoplukova - M. Kuncové	5.15-22.30
32	5.08	Gajdošova - Bubeničkova	5.15-22.30
33	5.09	Provazníkova - Karlova	5.15-22.30
34	5.12	Svatoplukova - Rokytova	5.15-22.30
35	6.01	Příkop - Bratislavská	5.15-22.30
36	6.02	M.Horákové - Příkop	5.15-22.30
37	6.05	Merhautova - Jugoslávská	5.15-22.30
38	6.06	Jugoslávská - Vranovská	5.15-22.30
39	6.12	Drobného - Lužánecká	5.15-22.30
40	6.19	G.Píky - Provazníkova	5.15-22.30
41	6.60	Nám. 28. října - Traubova	5.15-22.30
42	7.14	Veveří - Nerudova	5.15-22.30
43	7.15	Kounicova - Zahradníkova	5.15-22.30
44	7.31	Úvoz - Žižkova	5.15-22.30
45	7.34	Štaňkova - Pionýrská	5.15-22.30
46	7.39	Hradecká - rampa Hradecká	5.15-22.30
47	7.61	Bayerova - Kotlářská	5.15-22.30
48	9.03	Úvoz - Tvrdeho	5.15-22.30

Za nepřetržitý režim řízení lze považovat i režim „celočervená“, použitý na 5 SSZ. Tento režim je využíván v nočních hodinách s nízkou intenzitou provozu, kdy je signál „volno“ spouštěn na základě detekce přijíždějících 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 ve zkrácení čekacích dob a počtu zastavení, a také ve snížení hluku a emisí. Nejčastější provozní dobou na světelně signalizačních zařízeních v Brně je doba 5.15-22.30. Konkrétně je spuštěna na 48 křižovatkách.

Na ostatních SSZ je doba spuštění odlišná nejčastěji z důvodu požadavku DPMB na bezpečný průjezd vozidel. Dalším důvodem jsou nízké intenzity v určitých časech, kdy je na některých místech v daném čase výhodnější a plynulejší než řízený provoz. Jednotlivé doby spuštění SSZ na křižovatkách a příslušné počty křižovatek jsou uvedeny v následujících tabulkách. Doba vypnutí je jednodušší a řídí se obdobnými podmínkami jako je doba spuštění SSZ.

**Časy zapínání světelně signalizačních zařízení**

Pondělí - Pátek		Sobota		Neděle	
Doba spuštění SSZ	Počet SSZ	Doba spuštění SSZ	Počet SSZ	Doba spuštění SSZ	Počet SSZ
4.30	2	4.30	2	4.30	2
4.40	1	4.40	1	4.40	1
4.45	2	4.45	2	4.45	2
5.00	2	5.10	2	5.10	2
5.10	6	5.15	41	5.15	41
5.15	59	5.30	1	5.30	1
5.20	1	6.00	36	6.00	36
5.30	28	6.45	1	6.45	1
6.00	27	7.00	10	7.00	10
7.00	1	7.10	3	7.10	2
NON-STOP	21	7.15	12	7.15	13
NON-STOP CČ*	5	8.00	18	8.00	18
		NON-STOP	21	NON-STOP	21
		NON-STOP CČ*	5	NON-STOP CČ*	5

\*CČ - režim celočervená

**Časy vypínání světelně signalizačních zařízení**

Pondělí - Pátek		Sobota		Neděle	
Doba vypnutí SSZ	Počet SSZ	Doba vypnutí SSZ	Počet SSZ	Doba vypnutí SSZ	Počet SSZ
19.00	2	19.00	2	19.00	2
20.00	13	20.00	25	20.00	25
21.00	13	21.00	2	21.00	2
22.00	38	22.00	40	22.00	40
22.30	54	22.30	54	22.30	54
23.00	4	23.00	1	23.00	1
23.30	5	23.30	5	23.30	5
NON-STOP	21	NON-STOP	21	NON-STOP	21
NON-STOP CČ*	5	NON-STOP CČ*	5	NON-STOP CČ*	5

\*CČ - režim celočervená

Na všech městských okruzích v Brně jsou SSZ až na výjimky spouštěny v čase 5.15 nebo jsou v nepřetržitém provozu. Výjimky se týkají pouze těch křižovatek, kde je kvůli požadavku DPMB doba spuštění odlišná z důvodu bezpečného průjezd vozidel veřejné hromadné dopravy. Na koordinovaných tazích je cílem jednotný čas řízení. Na ostatních křižovatkách je nejčastěji provoz řízen po skupinách několika křižovatek dle provozních zkušeností a hustoty silničního provozu v dané lokalitě. Například skupina 4 SSZ na ul. Žarošická mají jednotnou provozní dobu 5.30–22.00. Obdobně křižovatky na ul. Jihlavská (5.15–22.30), ul. Heršpická (5.15–22.30), Královopolská (5.30–22.00) atd.

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.

### Investiční záměr „Rozvoj dopravní telematiky v letech 2015-2020“ – stav přípravy a realizace SSZ

Vzhledem k životnosti zařízení SSZ, která je přibližně 15 let, je nutná také jejich pravidelná obnova a modernizace. Zároveň neustále přicházejí nové nároky na úpravu řízení dopravy nebo na řešení kolizních míst na stávajících křižovatkách nebo přechodech pro chodce. Vedle rekonstrukcí SSZ tak na území města Brna trvale probíhá i rozvoj infrastruktury SSZ, tedy nová výstavba.

Od zahájení projektové přípravy (v listopadu roku 2015) byly z výše uvedeného počtu na konci roku 2017 již dokončeny projekty 30 rekonstrukcí a 2 nových výstaveb SSZ. Dalších 15 projektů rekonstrukcí bylo již vypracováno ve stupni DÚR.

Realizace byla zahájena v roce 2017, kdy proběhla nová výstavba SSZ Stará dálnice - Kohoutovická - Žebětínská. Realizace dalších 14 rekonstrukcí nebo výstaveb SSZ je naplánována na rok 2018.

V roce 2015 byl schválen investiční záměr města Brna „Rozvoj dopravní telematiky v letech 2015-2020“ s celkovými náklady ve výši 924 mil. Kč. Investiční záměr se dále dělí na 6 subsystémů, z nichž podle výše nákladů jsou nejvýznamnějším subsystémem „Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD“. Cílem realizace subsystému je zvýšení kvality řízení dopravního provozu, snížení nehodovosti, zvýšení efektivity dopravy pro cestující jak osobní, tak hromadnou dopravou na území města Brna.

Plánované rekonstrukce nebo nové výstavby SSZ obsahují zpravidla instalaci řadiče SSZ, stožárů, indukčních smyček nebo videodetektorů, návěstidel, kamerového dohledového systému, kabelových rozvodů a vybavení zařízením pro preferenci vozidel MHD pomocí systému RIS (systém používaný společností Dopravní podnik města Brna, a. s.). Vedle technologické části bývá součástí projektu také úprava ploch pro pěší a přechodů pro chodce včetně bezbariérových úprav prostorů křižovatek.



SSZ Stará dálnice - Kohoutovická - pohled směr Bystrc.

V rámci investičního záměru bylo ke konci roku 2017 naplánováno celkem 51 rekonstrukcí SSZ a 22 nových výstaveb SSZ. Tyto projekty jsou v současné době v různém stádiu rozpracování.

## 6.2 Centrální řízení dopravy

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 154 křižovatek, od roku 2000 zabezpečuje řízení dopravního a technologického provozu tunelových staveb.

Kromě toho jsou z úrovně CTD řízeny, ovládané a monitorovány další dopravně-telematické systémy viz kap. 6.3.



Pracoviště Centrálního technického dispečinku BKOM.

### Pracoviště Centrálního technického dispečinku BKOM

Název ústředny / centrály	Počet napojených zařízení	Základní funkce / činnosti
DÚ pro řízení SSZ (Scala - Siemens, UTC - Cross Zlín)	154 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
Centrála pro monitoring preference vozidel MHD na křižovatkách	67 dopravních řadičů na křižovatkách	monitoring úspěšnosti vybavení preference jízdy vozidel MHD v rámci řízení křižovatek se SSZ
Ústředna pro řízení tunelových staveb	4 tunely	řízení dopravy a technologického provozu v tunelech, monitoring provozních stavů technologie tunelů
Ústředna parkovacích automatů	68 parkovacích automatů	monitoring provozních stavů parkovacích automatů
Ústředna kamerového systému	190 kamerových bodů	dohled nad dopravní situací v tunelech a na významných úsecích pozemních komunikací, monitoring provozního stavu kamerových bodů
Ústředna videodetekce	160 kamerových bodů	detekce nestandardních provozních a dopravních stavů v tunelech, monitoring provozních stavů systému videodetekce
Ústředna závorových systémů	4 parkoviště a 2 parkovací domy	monitoring řízení dopravního provozu parkoviště na vjezdu, výjezdu a odbavení parkujících, hlasové spojení s parkujícími, monitoring technického stavu parkovací technologie
Ústředna navádění na vybraná parkoviště	9 proměnných profilů naváděcího systému	navádění vozidel na vybraná parkoviště, monitoring provozních stavů naváděcí technologie
Ústředna automatických zádržných systémů	12 výsuvných sloupků	ovládání polohy výsuvných sloupků, monitoring technického stavu zařízení
Centrála dohledu nad optickými kabelovými trasami	40 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
Dopravní informační centrum Brno	-	zpracování a poskytování dopravních informací, poskytování informací prostřednictvím webové a mobilní aplikace

## 6.3 Další dopravně telematické systémy

### Tunelové stavby

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

Videodetekce jako softwarová nadstavba kamerového systému v Brně je využívána výhradně pro silniční tunely. V době uvedení jednotlivých tunelů do provozu byl systém videodetekce vybaven pouze Královopolským tunelem. U ostatních tunelů v Brně je plánováno postupné doplňování videodetekčního systému v dalších letech. V současné době na tunely prostřednictvím CTD dohlíží 162 kamer. Počty kamer v jednotlivých tunelech jsou uvedeny v tabulce níže:



Královopolský tunel.

### Přehled silničních 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	19	2007
Husovický tunel	600 m	1999	22	2007
MUK Hlinky	300 m	2006	14	2006
Královopolský tunel	1200 m	2012	105	2012

### 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 tří základních částí:

Druh dopravního kamerového dohledu	Počet kamer v systému	SW platforma
Kamery na pozemních komunikacích	38	Omnicast
Kamery v silničních tunelech	162	Omnicast
Kamery na městských parkovištích a v městských garážích	91	Omnicast

### Parkovací systémy

Městský parkovací systém se skládá ze 2 následujících technologií:

#### • Parkovací automaty

Od roku 2013 byla na území města provedena obnova stávajících parkovacích automatů. Od té doby jsou především v centrální části města v počtu 68 ks instalovány parkovací automaty s bezdrátovým napojením na dohledovou ústřednu umístěnou na CTD. Obousměrné datové spojení je realizováno prostřednictvím Globálního systému pro mobilní komunikaci (GSM).

Od roku 2014 je také provozována pilotní instalace detektorů na parkovacích místech na ulici Rooseveltova. Projekt slouží k vyzkoušení systému sledování obsazenosti parkovacích míst pod parkovacími automaty v Brně.



Parkovací automat na Žerotínově náměstí.

### Přehled parkovacích automatů napojených na CTD

MČ	Počet parkovacích automatů na území MČ	Počet míst pod parkovacími automaty na území MČ
MČ Brno-střed	66	1 694
MČ Brno-Královo Pole	2	40

#### • Závorové systémy s automatickým odbavením

V blízkosti centrální části města jsou v provozu 3 parkovací plochy v majetku města Brna vybavené automatickým závorovým systémem (ul. Benešova, Veveří a Polní). Plocha Besední v samém centru města byla zrušena z důvodu zahájení výstavby 1.etapy stavby Janáčkova kulturního centra, podzemních garáží. V roce 2016 byl uveden do provozu městský parkovací dům DOMINI PARK vybavený automatickým závorovým systémem. Ten doplnil již v roce 2014 zprovozněný městský parkovací dům PINKI PARK se zakladačovým systémem na ulici Kopečná. Všechny uvedené parkovací kapacity jsou napojené prostřednictvím dohledové centrály na pracoviště CTD. Od roku 2015 je v provozu první parkoviště typu P+R v Brně, při ulici Vídeňské, u Ústředního hřbitova. V roce 2016 byla zahájena investiční příprava pro výstavbu dalších ploch P+R v Brně.



Městský parkovací dům DOMINI PARK.

### Přehled městských parkovacích objektů napojených na CTD

Název městského parkovacího objektu s automatickými závorovými systémy	Ulice	Počet parkovacích míst v objektu
Parkoviště na ul. Benešova	Benešova	80
Parkoviště na ul. Veveří	Veveří	138
Parkoviště na ul. Polní	Polní	46
Parkoviště P+R u Ústředního hřbitova	Vídeňská	177
Parkovací dům PINKI PARK	Kopečná	88
Parkovací dům DOMINI PARK	Husova	357

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 na ulicích Benešova, Veverčí a P+R u Ústředního hřbitova a parkovací domy PINKI PARK a DOMINI PARK jsou navíc vybaveny i technologií pro udržení přehledu vzdálené obsluhy CTD o vjíždějících a vyjíždějících vozidlech v souladu s vydaným parkovacím lístkem.

### Přehled významných soukromých parkovacích objektů

Název soukromého parkovacího objektu s automatickými závorovými systémy	Ulice	Počet parkovacích míst v objektu	Datové propojení s CTD BKOM
Garáže Hotel Slovan	Lidická	140	ano
Parkovací dům Rozmarýn	Kounicova	208	ne
Garáže IBC Příkop	Příkop	500	ne
Garáže Janáčkovo divadlo	Rooseveltova	390	ano
Parkovací dům Millenium Center	Hybešova	134	ne
Obchodní dům Tesco	Úzká	356	ne
Obchodní galerie Vaňkovka	Dornych, Trnitá	943	ne

Z uvedených soukromých parkovacích objektů jsou na CTD datově napojeny garáže Janáčkova divadla a garáže Hotelu Slovan. Tyto objekty poskytují informace o volných parkovacích místech k využití v městských informačních systémech.

### Navádění na vybraná parkoviště

Stávající systém navádění na vybraná parkoviště v Brně pochází z roku 2006 a je především morálně zastaralý. Systém tvoří soubor směrových informačních tabulí proměnných i pevných. Proměnné tabule zobrazují následující informace o jednotlivých parkovištích:

• VOLNO • OBSAZENO • UZAVŘENO

V roce 2016 byla zahájena investiční příprava obnovy tohoto naváděcího systému, jehož realizace se předpokládá v letech 2018-19. Stávající automatizovaný systém poskytování dopravních informací o volných kapacitách v parkovacích objektech s kapacitním parkováním v blízkosti centrální části města Brna je řešen pro navádění na čtyři vybraná soukromá parkoviště.



Ukázka proměnného profilu.

### Přehled parkovacích objektů v systému navádění na vybraná parkoviště

Parkovací objekty v systému navádění na vybraná parkoviště	Počet profilů v systému navádění celkem	Počet proměnných profilů v systému navádění	Počet pevných profilů v systému navádění
Garáže Hotel Slovan, Parkovací dům Rozmarýn, Garáže IBC Příkop, Obchodní galerie Vaňkovka, Parkoviště P+R Ústřední hřbitov, Parkovací dům PINKI PARK (Kopečná), Parkovací dům DOMINI PARK (Husova), Garáže Janáčkovo divadlo	56	9	83

### 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 do prostoru pěší zóny. Tato zóna je charakterizována preferencí pěší dopravy a omezením vjezdu vozidel. Součástí systému je 12 profilů s výsuvnými sloupky a 7 profilů s pevnými sloupky. Celkově dotváří zádržný ochranný systém pěší zóny.



Ukázka profilu zádržného systému na ulici Petrov.

### 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, Středová, Sukova, Jánská, Zámečnická, Zelný trh, Starobrněnská, Novobranská, Orlí, Údolní - Špilberk, Katedrála sv. Petra a Pavla	19	12	7

### Přenos dopravních dat

Všechny dopravně-telematické systémy v majetku statutárního města Brna nebo společnosti Brněnské komunikace a.s. jsou provozovány dále 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, a to celkem 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 při strategické rozhodování v oblasti řízení dopravy. Obousměrné datové spojení je realizováno prostřednictvím rádiové sítě.

### Přehled způsobů přenosu dopravních dat

Způsob přenosu dopravních dat	Délka trasy celkem v km	Počet přípojných míst/bodů v síti
optické komunikační kabely	40	-
metalické komunikační kabely	75	-
městská rádiová datová síť MORSE + RipLEX	-	22+99
retranslace	-	9
mikrovlnné páteřní datové spoje	-	2
GSM (dopravní radiče)	-	23
GSM (parkovací automaty)	-	68

## 6.3 Dopravní informační centrum

Od roku 2007 je na Centrálním technickém dispečinku v provozu pracoviště Dopravního informačního centra Brno (DIC Brno). Úkolem tohoto pracoviště je zajištění sběru relevantních informací o stavu dopravy ve městě Brně, jejich vyhodnocení a poskytování veřejnosti.

V průběhu roku 2014 byly v rámci evropského projektu EDITS zprovozněny nové webové stránky Dopravního informačního centra Brno s novými funkcemi a informacemi.

V červenci 2016 bylo zprovozněno „Dopravní a informační centrum Brno - 2. etapa“, jehož zadavatelem je statutární město Brno, prostřednictvím odboru dopravy. Dodavatelem je společnost VARS BRNO a.s. Správcem systému DIC Brno je společnost Brněnské komunikace a.s.

V rámci funkcí 2. etapy DIC Brno došlo k zásadní integraci dostupných dopravních dat včetně implementace Floating Car Data (FCD).

DIC Brno na webové stránce [www.doprava-brno.cz](http://www.doprava-brno.cz) nyní poskytuje následující aktuální dopravní informace nebo funkce:

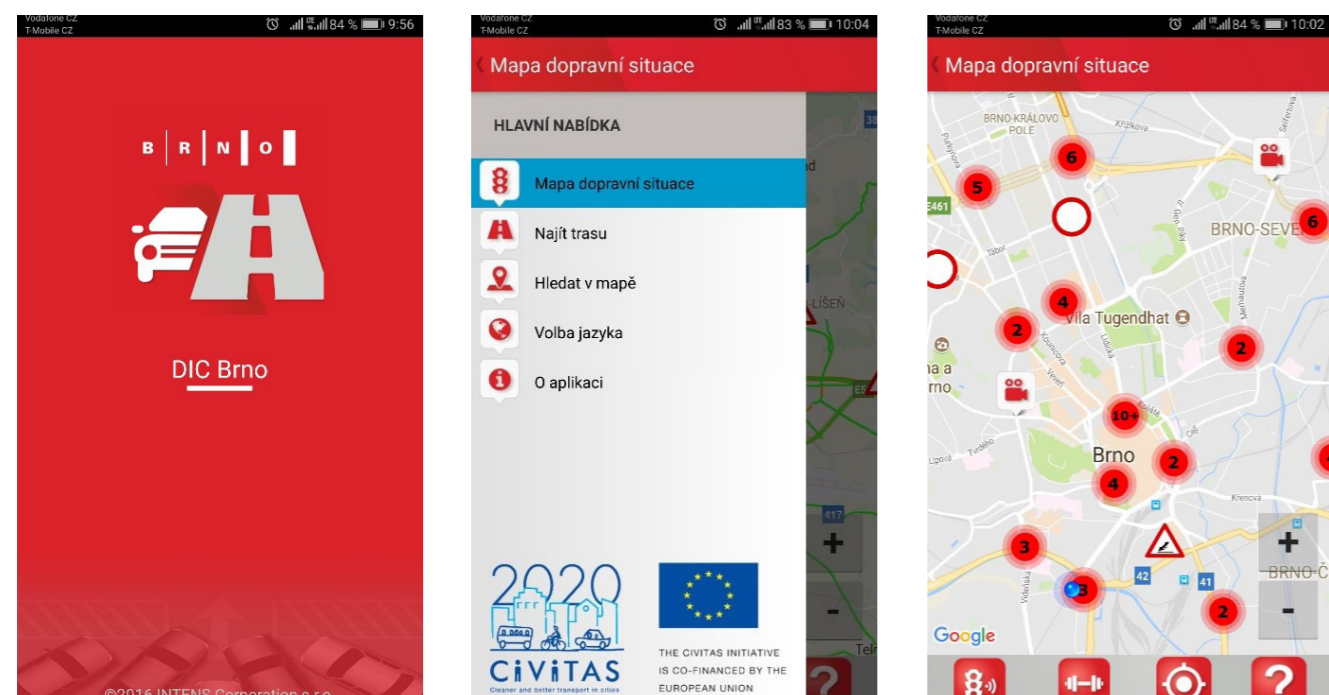
- Dopravní situace - informace o aktuální plynulosti individuální automobilové dopravy na jednotlivých úsecích komunikací (od běžné rychlosti až po tvoření kolon) na území města Brna a Jihomoravského kraje
- Aktuální dopravní události - informace o nehodách, uzavírkách, omezeních provozu apod. získávané

zejména z Národního dopravního informačního centra v Ostravě

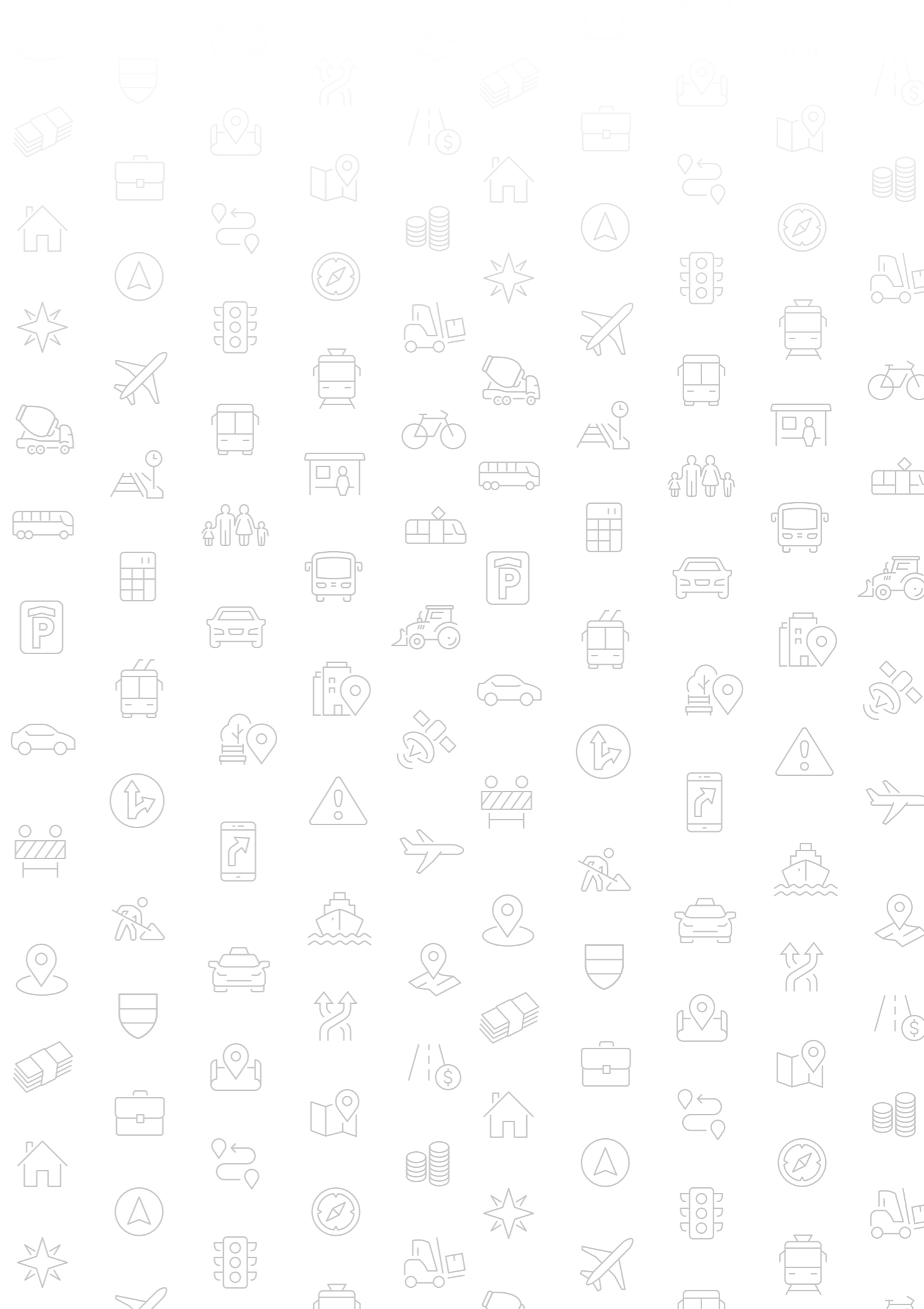
- Plánované dopravní události
- Snímky z přehledových dopravních kamer umístěných na vybraných křižovatkách a v tunelových stavbách
- Poloha parkovišť a informace o aktuální obsazenosti vybraných parkovacích objektů na území města Brna vybavených automatickým závorovým systémem
- Stavby tunelů - informace o případných uzavírkách nebo omezení provozu
- Stavby světelných signalizačních zařízení - v provozu/v poruše, vypnuto
- Vyhledávání trasy s informací o celkové dojezdové době a o zpoždění na trase, případně o výskytu dopravních událostí na trase

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

Současně byla vytvořena kromě veřejné webové stránky Dopravního informačního centra také interní vrstva zpracování dopravních dat a informací, která je dostupná odborné veřejnosti.



Mobilní aplikace DIC Brno se zobrazením dopravních informací.



# 7.0 Bezpečnost dopravy

## 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 mírnému poklesu dopravních nehod. Jejich absolutní počet klesl z hodnoty 10 882 v roce 1999 na 10 050 v roce 2000. Administrativní úpravou o nahlášení dopravní nehody při škodě větší než 20 000 Kč došlo v následujícím roce k dalšímu poklesu dopravních nehod. Ve skutečnosti se nejednalo o snížení počtu DN, ale o nenahlašování menších dopravních nehod.

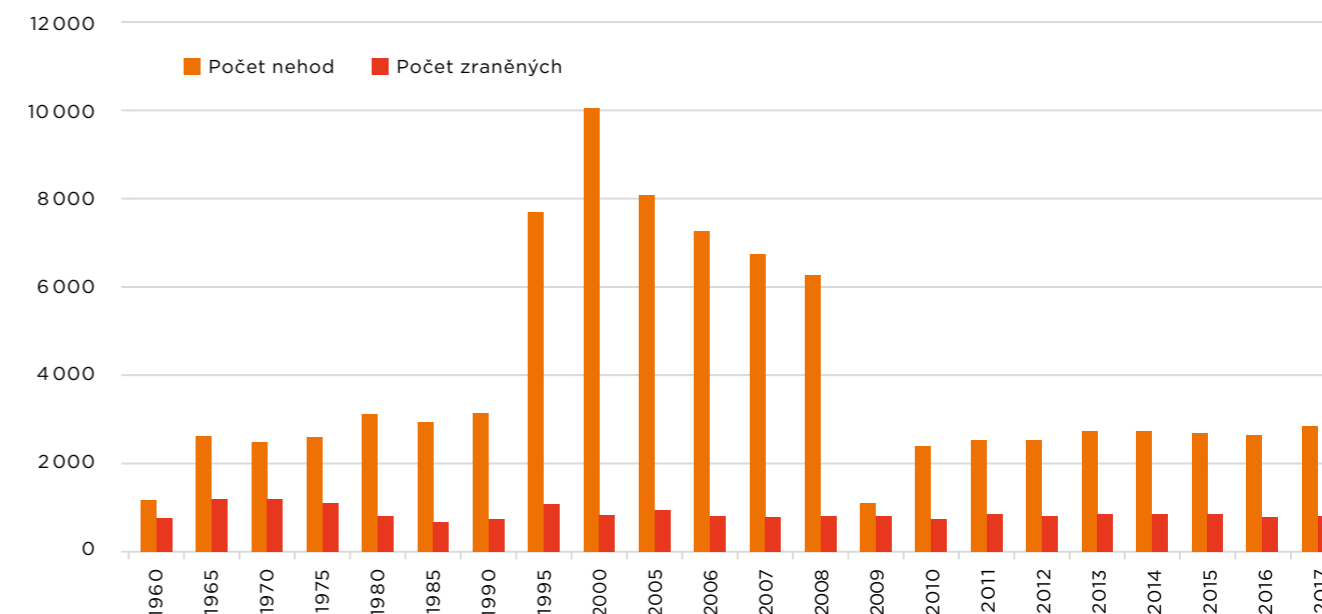
V dalších letech pokračovalo postupné zvyšování absolutního počtu dopravních nehod. V roce 2004 zaznamenaly statistiky téměř 9000 nehod, což je srovnatelné s absolutním počtem nehod v roce 1996. Rok 2005 se stal zlomovým rokem. Absolutní počet nehod se snížil k hranici 8000 DN za rok. Se zavedením bodového systému v červenci 2006 nastal velký pokles nehod, který však 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 snižuje počty nahlášených nehod i v roce 2007. V roce 2008 pokračoval mírný pokles absolutního počtu dopravních nehod. Od začátku roku 2009 vstoupilo v platnost nahlášení dopravních nehod se zraněním a se škodou vyšší než 100 000 Kč. Následoval propastný pád počtu evidovaných nehod. V roce 2010 došlo ke zvýšení počtu vyšetřovaných nehod. Nárůst je hlavně patrný v kategorii s hmotnou škodou do 100 000 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.

Počet nehod na území města Brna za rok 2017 je oproti předcházejícímu roku vyšší. V absolutním počtu se jedná o 2853 DN, což je o 338 nehod více, než v roce 2016. Vyjádřeno v procentech je to nárůst o cca 13,5 %. Počet nehod, při nichž došlo ke zranění osob, stoupl o 42, což je o cca 6 % více, než v roce 2016. Usmrčených osob je v letošním roce 8 (o 1 usmrcení méně než loni). Počet těžce zraněných byl 85, což je o 34 zraněných osob méně, než v minulém období. O 47 osob narostl počet lehce zraněných oproti loňskému roku. Celková hmotná škoda v letošním roce je cca 149 milionů Kč.

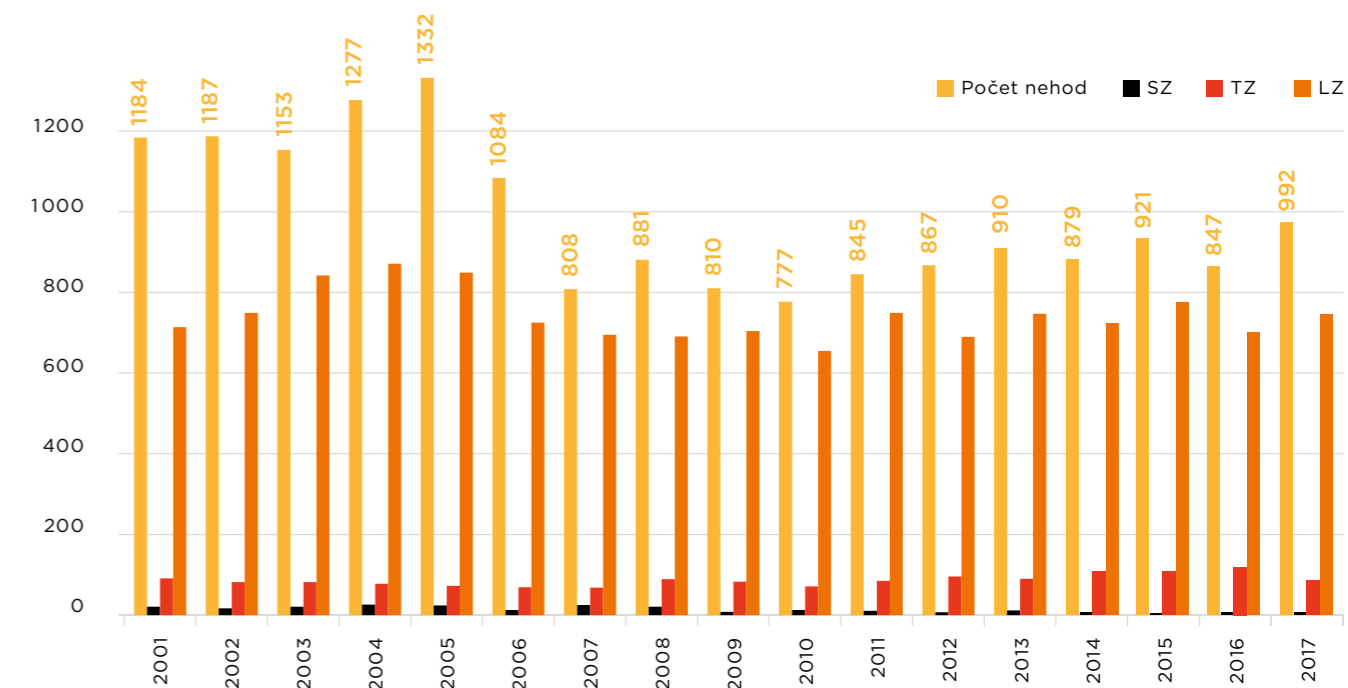


Dopravní nehoda.

### Vývoj počtu dopravních nehod a následků od roku 1960



Pro lepší srovnání dopravní nehodovosti byla statistika za posledních deset 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 2017

Křižovatka	Počet DN	SZ	TZ	LZ	Hmotná škoda v tis.
1. Křížová - Poříčí	11		1	4	530
2. Koliště - Cejl	11			7	1 613
3. Dorných - Zvonařka	9			4	881
4. Hněvkovského - Sokolova	8			4	390
5. Úzká - Uhelná	6			4	870

### Úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod v roce 2017

Úsek	Počet DN	SZ	TZ	LZ	Hmotná škoda v tis.
1. Žabovřeská	17			1	655
2. dálnice D1	16		1	5	2 000
3. Žabovřeská	11		1	4	569
4. dálnice D1	11			1	1 420
5. dálnice D1	10				1 982
6. Žabovřeská	9				376
7. Dusíková	9		1	8	483

### Křižovatky s nejvyšším počtem dopravních nehod za účasti chodců v roce 2017

Křižovatka	Počet DN	SZ	TZ	LZ
1. Heršpická - Bidláky	3	0	0	3
2. Nádražní	3	0	0	3
3. Hladíková - Tržní	2	0	0	2
4. Rybnická - Kamenice	2	0	1	2
5. Gajdošova - Táborská	2	0	1	1

### Úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod za účasti chodců v roce 2017

Úsek	Počet DN	SZ	TZ	LZ
1. Benešova	4	0	0	4
2. Drobného	3	0	0	3
3. Křížová	2	0	1	1
4. Selská	2	0	1	1
5. Jihlavská	2	0	2	0
6. Lidická	2	0	2	0

### Křižovatky a úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod cyklistů v roce 2017

Křižovatka, úsek	Počet DN	SZ	TZ	LZ
1. Cejl	2	0	0	2
2. Vejrostova - Kubičková	2	0	0	2
3. Minská	2	0	0	2
4. Žebětínská	2	0	0	3
5. Drobného	2	0	0	2
6. Táborská	2	0	0	2
7. Gajdošova - Táborská	2	0	0	2
8. Dorných - Zvonařka	2	0	0	2

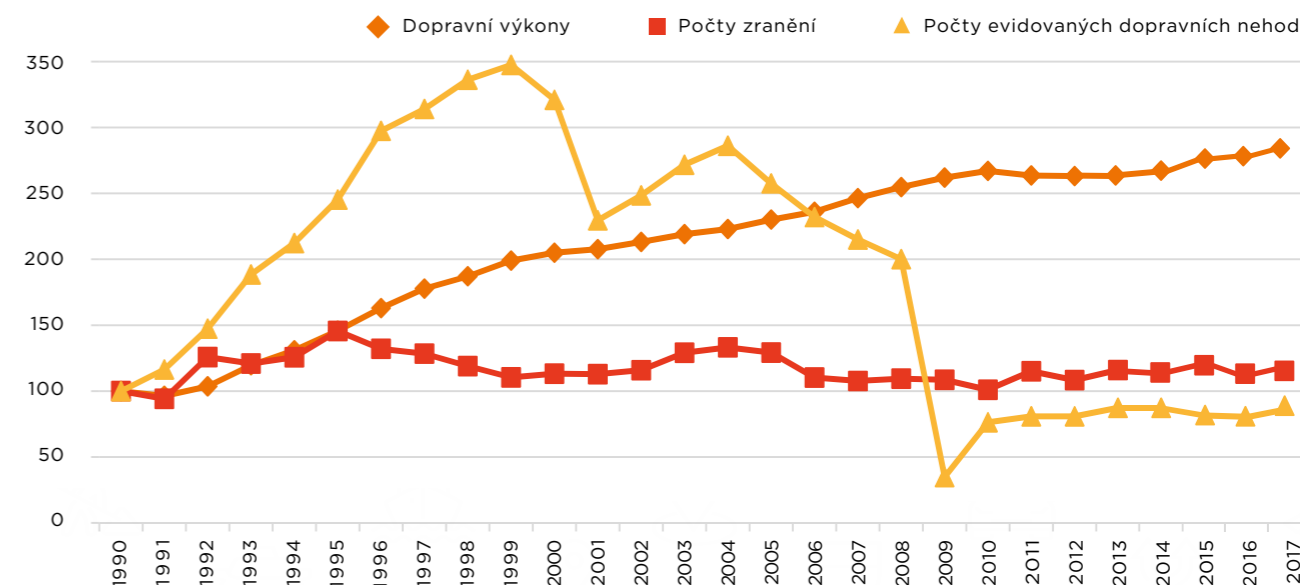


Dopravní nehoda na ulici Husova.

### 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%
2011	2 534	81%	11	41%	82	132%	749	124%	1.7	264%
2012	2 532	81%	7	26%	96	155%	690	115%	1.7	263%
2013	2 736	87%	12	44%	90	145%	747	124%	1.8	264%
2014	2 716	87%	10	37%	97	156%	728	121%	1.8	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%

### Nehody, zranění a dopravní výkony v Brně 1990-2017 (celá komunikační síť, rok celkem)





## 7.2 Dopravní výchova

### Výuka dopravní výchovy a programy s dopravní tematikou pro děti a veřejnost v Brně v roce 2017

V roce 2017 se Brno již tradičně stalo dějištěm mnoha aktivit zaměřených na dopravní vzdělávání a osvětu, a s tím spojenou bezpečnost v dopravním provozu na komunikacích. Především se jednalo o dopravní výchovu žáků prvního stupně základních škol.

Organizátorem aktivit zaměřených na výuku dopravní výchovy byl Odbor dopravy Magistrátu města Brna a společnost Brněnské komunikace a.s. ve spolupráci s Centrem AMAVET – Junior Brno, firmou NS Spektrum s.r.o. a v neposlední řadě s Areálem dopravní výchovy a vzdělávání Městské policie Brno.

Centrum AMAVET – Junior Brno je v Brně aktivní již od roku 1998 a od roku 2003 spolupracuje s městem Brnem na zajištění dopravní výchovy žáků základních škol. Výuka probíhá v současnosti hned na dvou pracovištích v Brně: v MČ Brno-Sever na ulici Cacovická 6 a v MČ Brno-Komín v areálu ZŠ Pastviny 70. Cílem této výuky je seznámit žáky se základy pravidel silničního provozu v závislosti na věku a dovednostech dětí v oblastech bezpečného pohybu chodců nebo cyklistů na silnicích. Ve výukovém programu se snoubí výhody klasického odborného výkladu s užitím moderních prostředků výuky (počítače, multimediální programy a interaktivní dataprojektor), ale i praktické pomůcky v podobě modelů křižovatek, obrázků modelových situací apod. Ročně tento program navštíví v obou učebnách více než 6 000 dětí.

Centrum také realizuje praktickou dopravní výchovu na dopravním hřišti na Horáckém náměstí v MČ Brno-Řečkovice. Výukový program je zde složen z výkladu zaměřeného na seznámení dětí s místním dopravním značením a obecnými pravidly silničního provozu, které musí žáci při pohybu na hřišti dodržovat. Následně děti absolvují jízdu po dopravním hřišti dle silničních pravidel a také jízdu zručnosti, při které si mohou ověřit svou zdatnost při obsluze a manévrování na jízdním kole.

Výuka probíhá od dubna do listopadu a v průběhu roku se do ní zapojuje na 2 000 dětí. V posledních dvou letech se Centrum významně zaměřilo na tvorbu materiální základny a díky těmto snahám je na hřišti k dispozici 30 nových jízdních kol, sada překážek pro tvorbu jízdy zručnosti (v návaznosti na plán dopravních soutěží Ministerstva dopravy) a k dispozici jsou i cyklistické přilby pro ty děti, které vlastní přilbu při výuce nemají. Díky podpoře Centra AMAVET ze strany Odboru dopravy MMB jsou oba výukové programy, teorie i praxe, zcela zdarma. Kterýkoliv program dle výběru lze objednat na [www.amavet.org](http://www.amavet.org).

Výukou praktické dopravní výchovy se zabývá i firma NS Spektrum, rovněž v Brně-Komíně na přilehlém dopravním hřišti situovaném v blízkosti areálu ZŠ Pastviny. Aktivně spolupracuje s Centrem AMAVET – Junior Brno, které v oblasti zajišťuje výuku teorie. Zdejší výuka je oproti jiným výukovým místům napříč Jihomoravským krajem koncipována pro využití speciálních elektro autíček. I přesto, že z bezpečnostních důvodů nejsou schopna tato autíčka dosáhnout vyšších rychlostí, nabízí dětem jedinečnou zkušenost řidiče motorového vozidla v rušném provozu. Stejně jako v případě dopravního hřiště v Řečkovicích, i zde probíhá provoz hlavně od dubna do listopadu. Mimo systém dopravní výchovy základních škol je možné hřiště navštívit i o víkendech, kdy se dá za poplatek pronajmout autíčko na stanovenou dobu jízdy.

V prosinci 2017 Centrum AMAVET-Junior Brno a Odbor dopravy MMB díky podpoře statutárního města Brna připravili již 11. ročník soutěže Bezpečné Vánoce. Do soutěže se zapojilo 62 základních škol, což představuje více než trojnásobek počtu zúčastněných škol v předchozích ročnících. Tento počet, stejně jako 10 tisíc vyplněných a odevzdaných testů s otázkami týkajícími se bezpečnosti silničního provozu, svědčí o vysokém stupni uvědomění si důležitosti prevence v této oblasti.



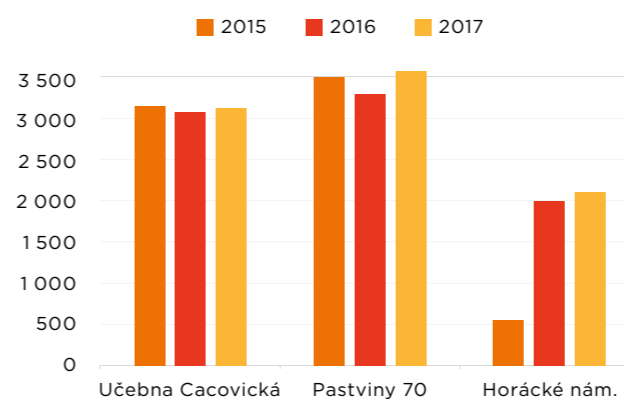
Dopravní výchova na Cacovické.



Výuka na dopravním hřišti v Řečkovicích.

Realizátor	Počet žáků na pracovišti	2015	2016	2017
Centrum AMAVET – Junior Brno	Učebna Cacovická	3 153	3 089	3 117
Centrum AMAVET – Junior Brno a NS Spektrum	Pastviny 70	3 510	3 290	3 635
Centrum AMAVET – Junior Brno	Horácké náměstí	528	2 017	2 162
	<b>Celkem</b>	<b>7 191</b>	<b>8 396</b>	<b>8 914</b>

### Srovnávací statistika Dopravní výuka v městě Brně v období 2015–2017



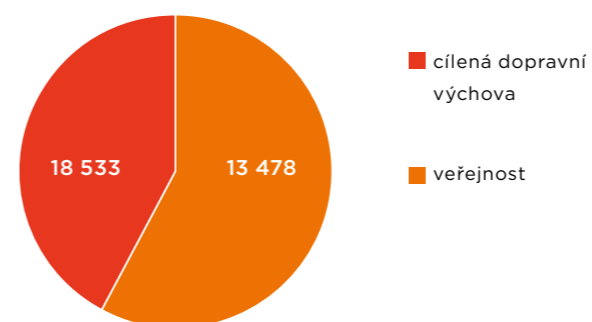
### Areál dopravní výchovy a vzdělávání – Dopravní hřiště Riviéra, Bauerova 7, Brno

Rok 2017 byl uceleným druhým rokem existence a provozu areálu. Strážníci se svými projekty aktivně podíleli na dopravní prevenci v části naukové a v části výchovné. Výuková část zahrnovala adekvátní výběr pravidel silničního provozu, odpovídající věku a s ním související správné pochopení učiva, vyvozování správných závěrů, rozhodnutí a vhodné reakce na konkrétní dopravní situace. Smyslem a cílem výchovné části bylo působení ve směru pěstování správných návyků a výchova k „bezrizikovému“ účastníkovi silniční dopravy motoristicky vyspělého státu.

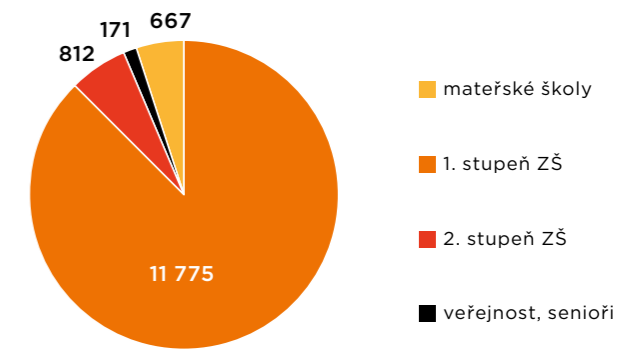
Celková návštěvnost Areálu dopravní výchovy a vzdělávání byla 32 011 občanů včetně dětí. Naukových a výchovných projektů dopravní výchovy prezentovaných strážníky se zúčastnilo 13 478 především dětí ZŠ a MŠ města Brna.

Podrobné informace k činnosti Areálu na stránkách [www.dopravnihristebrno.cz](http://www.dopravnihristebrno.cz)

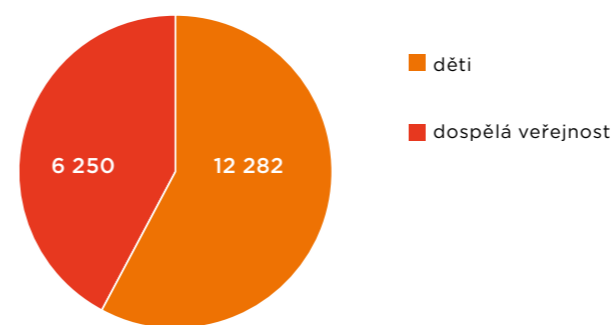
### Celková návštěvnost Areálu dopravní výchovy a vzdělávání 2017



### Cílená dopravní výchova (účast na projektech dopravní prevence) 2017



### Návštěvnost veřejnosti 2017



Dopravní výchova pro mateřské školy.

# 8.0

## Doprava v klidu

### 8.1 Doprava v klidu

#### Centrální oblast města Brna

Hlavní vymezující částí centrální oblasti je Malý městský okruh, který je tvořen ulicemi Husova, Žerotínovo náměstí, Moravské náměstí, Koliště, Dorných, Úzká a část ul. Nádražní. Historické jádro města Brna patří k dopravně nejexponovanější části města. Komplikovaná dopravní situace se zde řeší dopravně organizačními a regulačními opatřeními s cílem zabezpečit jeho nezbytnou dopravní obsluhu.

V historickém jádru města Brna platí zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 3,5 t. Pro oblast ulic Nádražní a Benešova platí zákaz vjezdu nákladních automobilů o nejvyšší povolené hmotnosti přesahující 6,5 t. Uvedená vozidla nemohou do historického jádra bez povolení Odboru dopravy (OD) MMB vjíždět.

V historickém jádru jsou zřízeny dvě pěší zóny, ve kterých je zavedena rozdílná organizace dopravy. Dále jsou zde zřízeny samostatné dopravně omezené zóny, zahrnující ostatní komunikace patřící do historického jádra.

#### PĚŠÍ ZÓNA 1

DOPRAVNÍ OBSLUZE VJEZD POVOLEN OD 00.00 – 24.00 HOD.

**PĚŠÍ ZÓNA 2** – DOPRAVNÍ OBSLUZE VJEZD POVOLEN OD 17.00 – 09.00 HOD. VOZIDLŮM ZÁSOBUJÍCÍM VYBRANÝMI POTRAVINAMI VJEZD POVOLEN OD 11.00 – 13.00 HOD.

V pěší zóně 2 je organizace dopravy řízena pevnými a výsuvnými sloupky zabraňujícími vjezd vozidel ve stanovené době. Celkem je zde instalováno 13 profilů s pevnými sloupky a 11 profilů s výsuvnými sloupky.



#### SAMOSTATNÉ DOPRAVNĚ OMEZENÉ ZÓNY:

- vjezd Šilingrovo náměstí (Biskupská, Petrov, Petrá, Zelný trh, Radnická, Panenská, Dominikánská, Šilingrovo náměstí)
- vjezd Veselá (Dominikánské náměstí, Panenská, Dominikánská)
- vjezd Novobranská (Orlí mimo pěší zónu, Měnská, Divadelní, Novobranská)
- vjezd Moravské náměstí (Rašínova, Jakubská, Jakubské náměstí, Běhounská mimo pěší zónu)
- vjezd Jezuitská (Jezuitská, Kozí, Dvořákova, Beethovenova, Vachova, Sukova)
- vjezd Bašty

V celé centrální oblasti města Brna je umožněn pohyb cyklistů s výjimkou ul. Česká. V úsecích jednosměrných komunikací je umožněn pohyb cyklistů v protisměru zavedením tzv. „cykloobousměrek“.

#### Rozsah pěších zón v centrální oblasti



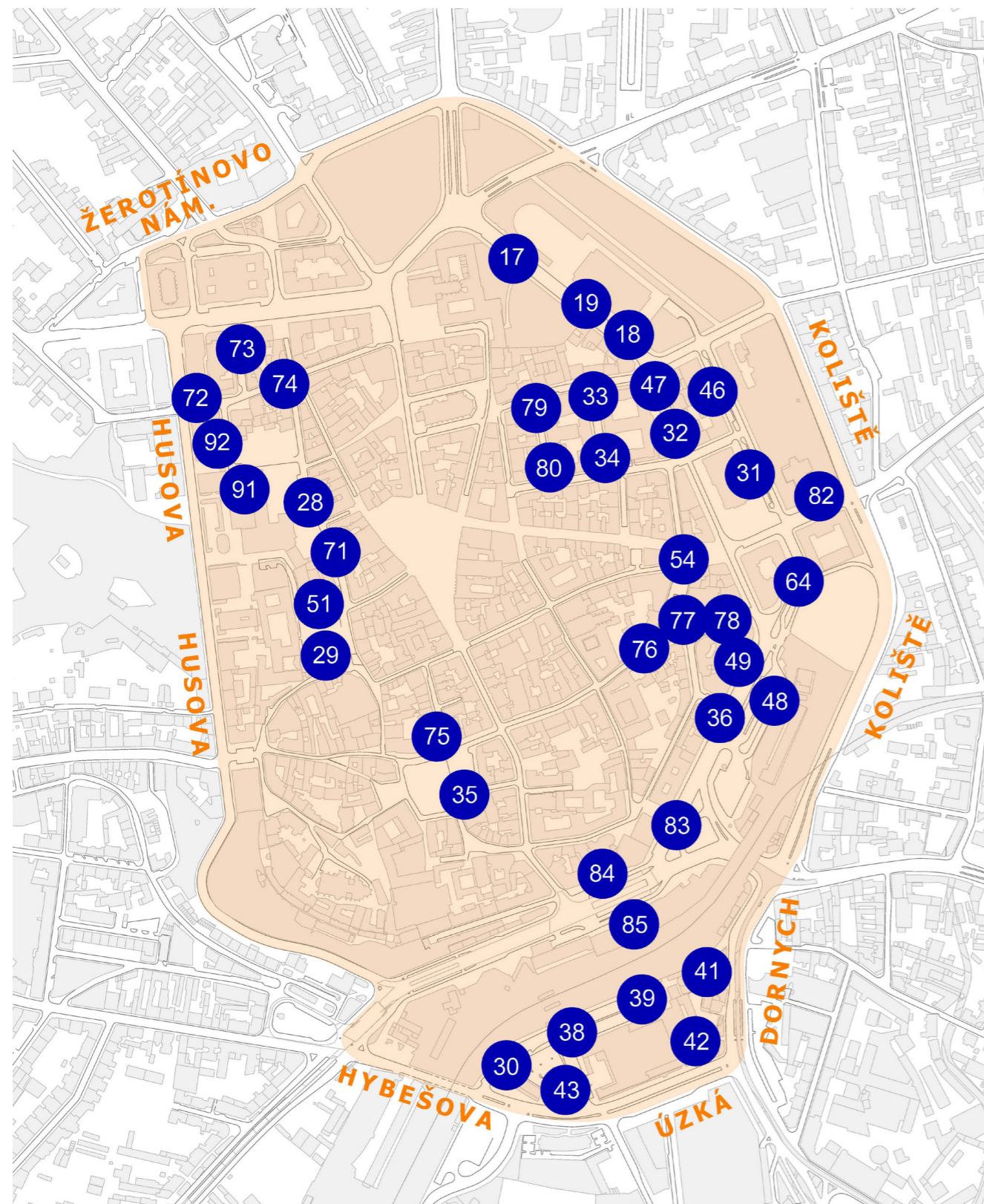
- PROFIL S VÝSUVNÝM SLOUPKEM
- PROFIL S PEVNÝM SLOUPKEM

- PĚŠÍ ZÓNA 1
- PĚŠÍ ZÓNA 2

## Sumáře počtu parkovacích míst

- **44** míst pro taxislužbu (celkem 16 stanovišť, 7 stanovišť je omezeno časovým režimem 19.00–6.00 hod. a 9 stanovišť je bez časového omezení)
- **1087** parkovacích míst v režimu parkovacích automatů (celkem je zde osazeno 40 parkovacích automatů)
- **401** vyhrazených parkovacích míst
- **46** vyhrazených parkovacích míst pro imobilní občany – obecné
- **757** parkovacích míst v parkovacích domech (Domini park a Janáčkovo divadlo)
- **80** parkovacích míst pod závorovým systémem (ul. Benešova)

## Rozmístění parkovacích automatů vč. identifikačních čísel



V současné době je v centrální oblasti 73 parkovacích míst osazených parkovacími detektory, a to v úseku komunikace Rooseveltova (Moravské náměstí - Jezuitská) - 43 míst, a v úseku komunikace Rooseveltova (Jezuitská - Dvořákova) - 30 míst. Obsazenost parkovacích stání monitorují parkovací detektory pomocí bezdrátové komunikace přes datové kolektory. Tyto datové kolektory dále přeposílají informace na server do vytvořeného systému parkování. Předmětný úsek komunikace je osazen celkem 4 parkovacími automaty.



Ukázka vizualizace webové aplikace, [www.brnoparking.cz](http://www.brnoparking.cz).

## Parkovací domy

V současné době se v dosahu centrální oblasti města Brna nachází celkem 7 parkovacích domů. Tyto parkovací domy nabízí návštěvníkům celkem 2 696 parkovacích míst, která lze využít pro krátkodobé, ale i dlouhodobé parkování.



Navádění k parkovacím domům.

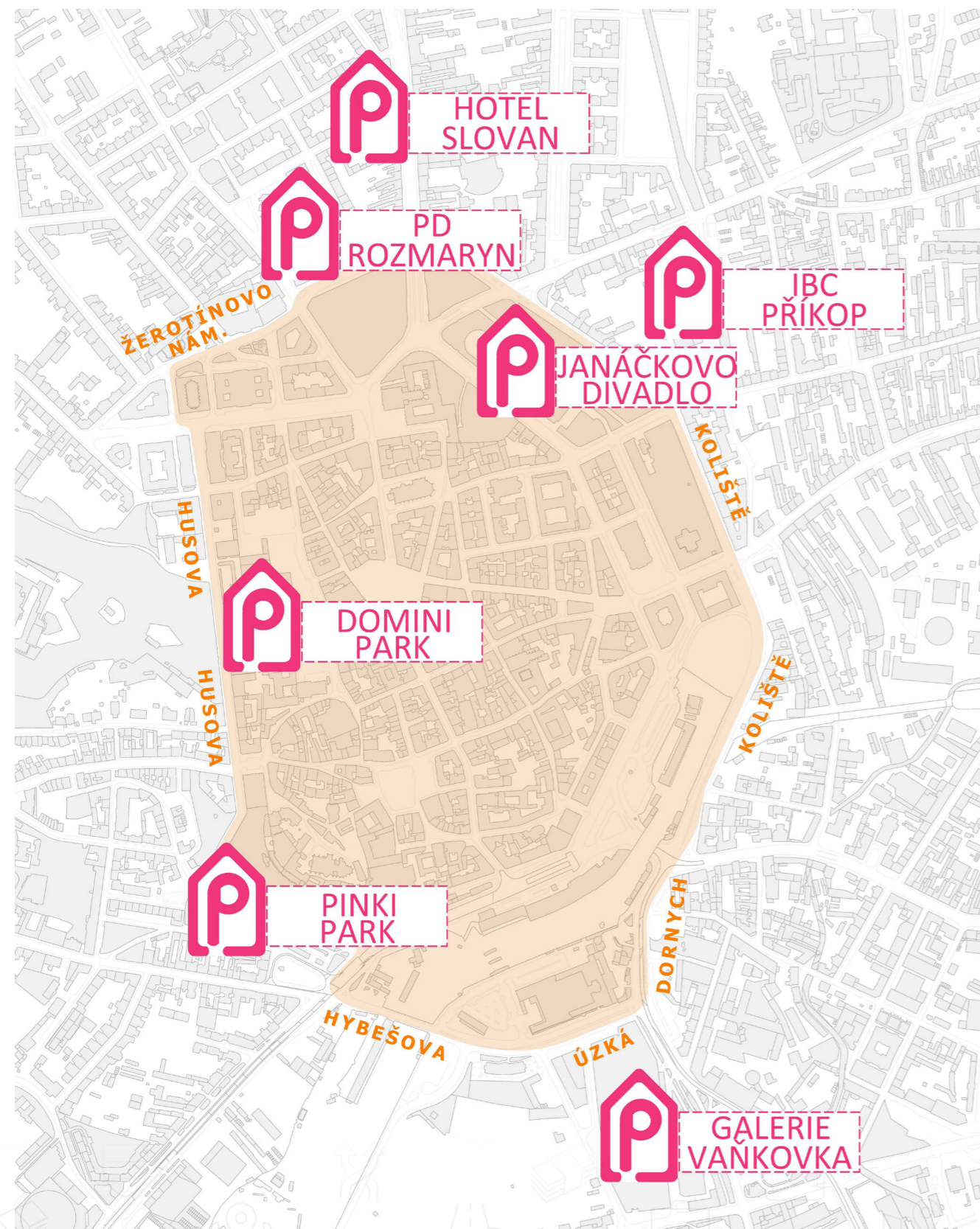
## Úseky pod parkovacími automaty - centrální oblast

Ulice	Úsek (plocha)
Beethovenova	Jezuitská - Dvořákova
Benešova	Divadelní - Malinovského nám.
Benešova	Divadelní - Novobranská
Benešova	Nádražní - Divadelní
Benešova	Novobranská - Nádražní
Besední	Solniční - hotel International
Dominikánské nám.	Dominikánské nám. - radnice/plocha
Dornych	Křenová - Úzká
Uhelná	Uhelná - Dornych
Jezuitská	Rooseveltova - Mozartova
Malinovského nám.	Koliště - Za divadlem
Měnišská	Jánská - Orlí
Mozartova	Jezuitská - Dvořákova
Nádražní	Benešova - Masarykova
Novobranská	Jaselská - Orlí
Novobranská	Orlí - Jánská
Opletalova	Solniční - Joštova
Orlí	Novobranská - Benešova
Radnická	Zelný trh - Panská
Rooseveltova	Jezuitská - Dvořákova
Rooseveltova	Moravské nám. - Jezuitská
Solniční	Veselá - Opletalova
Veselá	Skrytá - Středová
Veselá	Středová - Zámečnická
Za divadlem	Dvořákova - Jezuitská
Za divadlem	Malinovského nám. - Dvořákova
Zelný trh	Petrská - Kapucinské nám.



Značka Parkovací dům.

## Parkovací domy v bezprostřední blízkosti centrální oblasti



**Parkovací dům DOMINI PARK, kapacita 357 míst**  
samostatný parkovací dům na ul. Panenská, s napojením na ul. Husova (GPS 49.1944700N, 16.6056528E)

### Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0.00–24.00 hod.

### Ceny parkování

PO–PÁ 08.00–22.00	prvních 30 min. 15 Kč, hod. 30 Kč
PO–PÁ 22.00–08.00	hodina 20 Kč
SO 08.00–13.00	prvních 30 min. 15 Kč, hod. 30 Kč
SO 13.00–PO 08.00	hodina 20 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 00.00–08.00	hod. 10 Kč
PO–PÁ 08.00–00.00	hod. 30 Kč
SO–NE 00.00–08.00	hod. 10 Kč
SO–NE 08.00–00.00	hod. 20 Kč



Parkovací dům PINKI PARK.

**Parkovací dům Janáčково divadlo, kapacita 400 míst**

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

### Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0.00–24.00 hod.

### Ceny parkování

prvních 30 minut	15 Kč
PO–NE 08.00–22.00	hodina 30 Kč
PO–NE 22.00–08.00	hodina 20 Kč

**Parkovací dům Rozmarýn, 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–PÁ 06.00–18.00	do 30 minut 20 Kč
SO 06.00–13.00	do 60 minut 30 Kč
	každý další započatý interval 60 minut 30 Kč
PO–PÁ 18.00–06.00	do 30 minut 20 Kč
SO 13.00–24.00	do 60 minut 30 Kč
Neděle a svátky	každý další započatý interval 60 minut 15 Kč
00.00–24.00	



Parkovací dům Janáčkovu divadlo.



Parkovací dům Rozmáryn.

**Parkovací dům IBC Příkop, kapacita 560 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 30 minut zdarma  
do 60 minut 30 Kč  
do 90 minut 45 Kč  
do 120 minut 50 Kč každá další započatá hodina 20 Kč

PO–PÁ 18.00–06.00 do 30 minut 15 Kč  
do 60 minut 15 Kč  
každá další hodina 15 Kč

Sobota do 60 minut 20 Kč

Neděle a svátky hodina 20 Kč

**Parkovací dům Galerie Vaňkovka, kapacita 943 míst**  
parkování v nákupní galerii, při ul. Úzká, s centrem spojeno pěší lávkou do podchodu u Hl. nádraží  
(GPS 49.2000569N, 16.6135436E)

#### Možnost parkování

Pondělí–Neděle 7.00–23.00 hod.

#### Ceny parkování

PO–PÁ 07.00–23.00 1 hodina zdarma  
2 a 3 hodina 20 Kč  
každá další po 25 Kč

SO 07.00–13.00 1 hodina zdarma  
2 a 3 hodina 20 Kč  
každá další po 25 Kč

SO 13.00–23.00 zdarma

Neděle a svátky zdarma



Parkovací dům IBC Příkop.



Parkovací dům Galerie Vaňkovka.

**Parkovací dům Hotel Slovan, kapacita 140 míst**  
parkování v objektu hotelu, který je situován při ul. Lidická, nájezd z ul. Kounicova (GPS 49.2019319N, 16.6060347E)

#### Možnost parkování

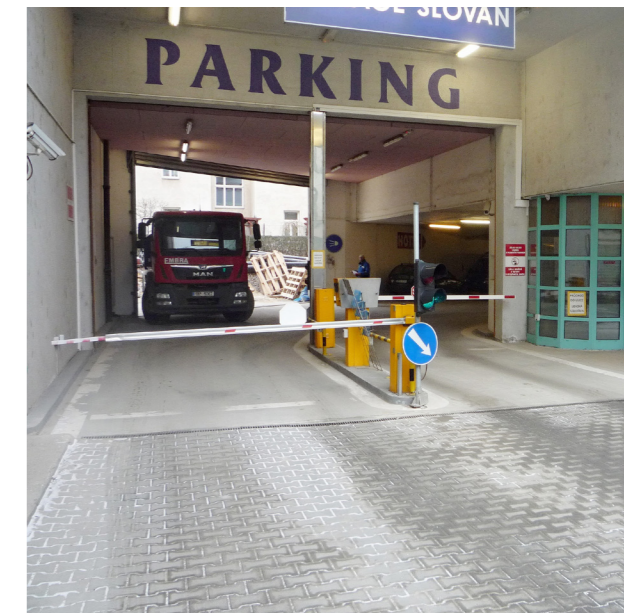
Pondělí–Neděle 0.00–24.00 hod.

#### Ceny parkování

PO–PÁ 07.00–18.00 12 Kč za každých započatých 30 minut

PO–PÁ 18.00–07.00 8 Kč za každých započatých 30 minut

SO–NE 8 Kč 30 minut



Parkovací dům Hotel Slovan.

### Závorové systémy

Město Brno disponuje 2 parkovacími plochami (mimo ploch P&R a P&G), které jsou vybaveny automatickým závorovým systémem. Tyto plochy významně přispívají k větší kázní řidičů při úhradě parkovného, než na parkovištích pod parkovacími automaty. Provoz celého parkovacího systému je vysoce spolehlivý s minimální potřebou zásahu obsluhy. Datové spojení mezi parkovištěm a centrálním technickým dispečinkem spol. Brněnské komunikace a.s. (CTD) je realizováno prostřednictvím městské optické kabelové sítě pro řízení dopravy. Na pracoviště CTD jsou

přenášena data řídicího systému parkoviště, kamerového dohledu a hlasového spojení. Tyto parkovací plochy významně přispívají pro statickou dopravu v městě Brně vysokou obrátkovostí vozidel.

Zpoplatněná časová pásma na ploše Benešova a Veverí nejsou stejná, ale jsou nastavena dle specifických podmínek každé lokality, jejich atraktivitě a poptávce po parkovacích místech v konkrétní oblasti.

### Závorový systém parkoviště 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 07.00–22.00 prvních 30 minut 30 Kč  
30–60 minut 60 Kč každá další započatá hodina 60 Kč

Sobota 09.00–13.00 prvních 30 minut 30 Kč  
30–60 minut 60 Kč každá další započatá hodina 60 Kč

mimo uvedenou dobu, zdarma

Neděle a svátky zdarma

### Závorový systém parkoviště 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 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

mimo uvedenou dobu, zdarma

SO–NE a svátky zdarma

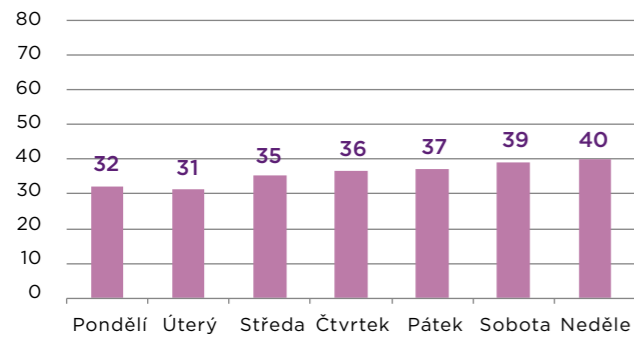


Závorový systém parkoviště Benešova.

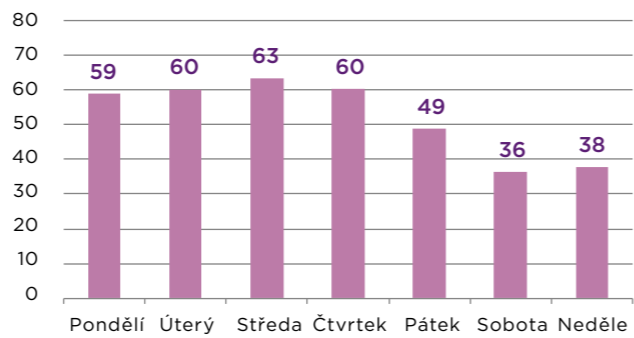


Závorový systém parkoviště Veveří.

#### Průměrná obsazenost parkoviště Benešova (rok 2017)



#### Průměrná obsazenost parkoviště Veveří (rok 2017)



### Parkoviště typu P&R

Na území města Brna se nachází pouze jediné záchytné parkoviště typu P&R (zaparkuj a jeď), a to u Ústředního hřbitova. Celková kapacita je 177 parkovacích míst. 7 parkovacích míst pro imobilní občany je vyhrazeno na přilehlé ploše před vjezdem na parkoviště. Tato plocha má vjezd/výjezd napojen na dvě hlavní komunikační tepny města Brna a to ulici Vídeňskou a Heršpickou a je určena pro parkování vozidel s okamžitou hmotností do 3,5 tuny.

Řidiči parkujících vozidel mohou dále pro spojení s centrální oblastí města využít MHD. Nejbližší zastávka Ústřední hřbitov, která je vzdálená od parkovací plochy 300 m, se nachází na ul. Vídeňská. Spojení s centrální oblastí zajišťují tramvajové linky č. 2 a 5. Doba jízdy ze zastávky Ústřední hřbitov na přestupní uzly Česká a Hlavní nádraží je do 15 minut.

Parkoviště je zřízeno pro provoz bez místní obsluhy, napojeno prostřednictvím kabelové optické sítě na CTD. Správcem tohoto parkoviště je spol. Brněnské komunikace a.s.

Parkoviště je vybaveno automaticky ovládaným zařízením pro vjezd a výjezd s výdejem parkovacích lístků, jízdenkovým automatem pro vydávání jízdenek na MHD, pokladnou pro úhradu ceny za parkování, proměnnou informační tabulí informující řidiče o obsazenosti parkoviště a infopanelem poskytujícím informace o odjezdu linek MHD. Navádění na parkoviště je zajištěno pomocí pevných informačních tabulí, umístěných na hlavních příjezdových tazích komunikací. Bezpečnost na parkovišti je zajišťována prostřednictvím kamerového systému.

Přínosem tohoto typu parkoviště je snížení zatížení centrální oblasti individuální automobilovou dopravou, snížení poptávky po parkovacích místech, snížení emisí vozidel, výhodná cenová politika pro řidiče parkujících na P&R, oproti taxám na parkovištích určených pro krátkodobá stání v systému parkovacích automatů nebo parkovacích domů.

### Parkoviště typu P+R Ústřední hřbitov, kapacita 177 míst

záchytné parkoviště v ků Štýřice s přímou vazbou na komunikace ul. Vídeňská a Heršpická (GPS 49.1701456N, 16.5987353E)

#### Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0.00–24.00 hod.

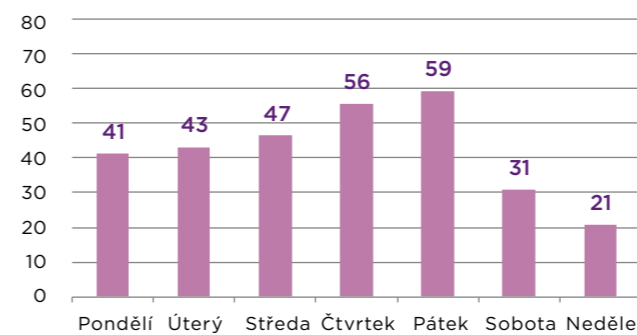
#### Ceny parkování

PO-NE 00.00–23.00 do 24 hodin od vjezdu zdarma  
24 hodin až 48 hodin 20 Kč  
48 hodin až 72 hodin 100 Kč  
max. doba parkování 72 hodin



Parkoviště typu P+R Ústřední hřbitov.

#### Průměrná obsazenost parkoviště P+R (rok 2017)



### Parkoviště typu P&G

Předmětná lokalita se nachází v městské části Brno – střed, v blízkosti Krajského soudu a Úřadu práce a slouží jako parkoviště typu P&G (zaparkuj a jdi). Disponuje celkovou kapacitou 46 parkovacích míst. Z tohoto parkoviště je možno předpokládané cíle cest (jako je centrum města, DRFG aréna atp.) dosáhnout pěšky v přijatelné docházkové vzdálenosti bez přestupu na veřejnou dopravu.

Parkoviště je začleněno do stávajícího systému parkování a je provozováno spol. Brněnské komunikace a.s. Parkoviště je vybaveno technologií pro vjezd a výjezd, automatickou pokladnou, systémem hlasové komunikace (interkom) a je zřízeno datové připojení na stávající server parkovacího systému, jenž je umístěn v CTD spol. Brněnské komunikace a.s.

### Parkoviště typu P+G Polní, kapacita 46 míst

parkoviště v blízkosti Krajského soudu a Úřadu práce v k.ú. Štýřice (GPS 49.1824258N, 16.6017769E)

#### Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0.00–24.00 hod.

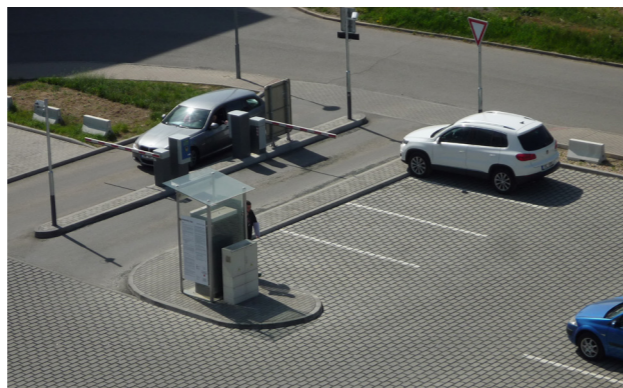
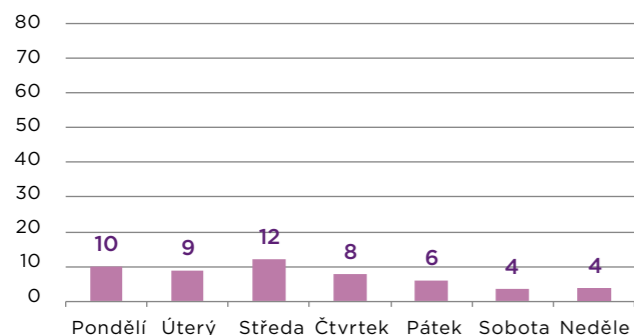
#### Ceny parkování

PO-NE 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  
mimo uvedenou dobu, Neděle a svátky zdarma



Parkoviště typu P+G Polní.

### Průměrná obsazenost parkoviště Polní (rok 2017)



Parkoviště typu P+G Polní.

### Parkovací automaty

Město Brno připravuje změnu ceníku za stání vozidel na vymezených místních komunikacích nebo jejich úsecích, který nabude účinnosti ke dni 1. 1. 2018. Změna se dotkne především centra města, které trápí nedostatek parkovacích míst v ulicích. Změna cen za parkování má přispět k tomu, aby pro návštěvníky centra bylo výhodnější parkovat vozidlo v parkovacích domech, než na komunikacích a tím by došlo k výraznějšímu zpřístupnění parkování pro rezidenty.

Nově řidiči zaplatí za půl hodiny parkování 30 korun, za hodinu pak 60 korun. Zpoplatněno bude i parkování v nočních hodinách a to cenou 30 korun za každou hodinu. Z nočního zpoplatnění budou vyňaty čtyři oblasti: Benešova, Komenského náměstí, Malinovského náměstí a Za divadlem.

Na všech plochách pod parkovacími automaty nebude parkování zpoplatněno v neděli a ve státem uznané svátky.

### Beethovenova, Besední, Jezuitská, Mělnická, Mozartova, Nádražní, Novobranská, Opletalova, Orlí, Radnická, Rooseveltova, Solniční, Veselá, Zelný trh, Dominikánské náměstí

Možnost parkování	doba stání	Cena v Kč
PO-PÁ 07.00-22.00	30 minut	30
SO 09.00-13.00	60 minut	60
	každá další i započatá hodina	60
V ostatních časech	za každou hodinu	30
Neděle a svátky		zdarma

### Benešova, Komenského náměstí, Malinovského náměstí, Za divadlem

Možnost parkování	doba stání	Cena v Kč
PO-PÁ 07.00-22.00	30 minut	30
SO 09.00-13.00	60 minut	60
	každá další i započatá hodina	60
Neděle a svátky		zdarma

### Ostatní parkovací automaty dle přílohy nařízení 4/2011 na ulicích Bratislavská, Dornych, Husitská, Koliště, Kounicova, Lidická, Mendlovo náměstí, Mezírka, tř. Kpt. Jaroše, Žerotínovo náměstí

Možnost parkování	doba stání	Cena v Kč
PO-PÁ 07.00-18.00	30 minut	15
SO 09.00-13.00	60 minut	30
	každá další i započatá hodina	40
Neděle a svátky		zdarma

Na území města Brna je celkem osazeno 68 ks parkovacích automatů. Tyto automaty jsou především na úsecích místních komunikací v centrální oblasti města, a to v prostoru Malého městského okruhu. Všechny parkovací automaty jsou datově napojeny pomocí sítě GSM na CTD. Automat informuje pracoviště CTD např. o nízkém napětí baterie, výběru automatu, vstupu technika do automatu, poruše mincovníku a tiskárny, či počtu mincí v kase.

### Systém krátkodobého parkování

V druhé polovině roku 2016 byl zahájen celoměstský projekt, týkající se podpory bezpečných cest do škol, jehož realizace proběhla v roce 2017. Projekt byl prvotně představen všem starostům městských částí, dále pak jednotlivé městské části vytipovaly školy a školní zařízení s problematickým parkováním a vytvořily seznam těchto zařízení. Doposud se k projektu přihlásily tyto městské části: Bohunice, Brno sever, Brno střed, Nový Lískovec, Medlánky a Tuřany.

Cílem tohoto projektu bylo vypracování návrhů dopravního opatření zajišťující bezpečné nastoupení/vystoupení dětí z vozidel rodičů v prostoru školy, dále zajištění bezpečného pohybu dětí v prostoru před budovou školy, s návazností na přechody a místa pro přecházení přes komunikace v předmětné řešené oblasti. Dílčí navržená opatření vycházela z teze, že děti a mládež jsou v silničním provozu jednou z nejvíce zranitelných skupin. Základní odlišnost dítěte od dospělého v dopravním prostředí je dána především jeho velikostí a věkem. Nedostatek zkušeností daný věkem způsobuje špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla. Spontánnost dětí má zase za následek neadekvátní reakce a zbrklé chování. Proto je důležité věnovat (kromě

Přehled všech zpoplatněných stání dokladuje Nařízení č. 4/2011 a jeho navazující znění pozdějších úprav, kterým se vymezují místní komunikace nebo jejich úseky, jež lze užít ke stání vozidel jen po zaplacení ceny.

dopravní výchovy) náležitou pozornost i úpravám dopravního prostředí všude tam, kde lze děti očekávat, což platí právě pro okolí škol a dětských zařízení.

Lze konstatovat, že stávající školy ve městě Brně nedisponují dostatečnými parkovacími kapacitami pro krátkodobá zastavování vozidel, která přivázejí děti do škol. Mnohdy kvůli této absenci parkovacích míst dochází k živelnému zastavování vozidel v jízdnicích pruzích nedostatečné šířky, na zelených plochách, na chodnicích apod. Dochází tak nejen ke zhoršení plynulosti silniční dopravy, ale, a to především, k ohrožení bezpečnosti samotných dětí, vystupujících z těchto vozidel.

Významnými opatřeními, která byla uplatňována v jednotlivých posuzovaných lokalitách, je snížení rychlosti v blízkosti školních zařízení, instalace chybějících přechodů pro chodce či míst pro přecházení, instalace DZ upozorňující na pohyb dětí, zřizování parkovišť pro krátkodobá zastavení typu K+R nebo parkovišť s parkovacím kotoučem, osazení bezpečnostních zábradlí zabraňujících vběhnutí dětí do vozovky, instalace sloupků, které zamezí najíždění vozidel do rozptylových ploch před hlavními vchody a další.



ZŠ Bakalovo nábřeží.



ZŠ Bakalovo nábřeží.

# 9.0 Dopravní stavby

## 9.1 Dopravní stavby



Statutární město Brno společně s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (ŘSD) i nadále spolupracuje na přípravě investičních staveb velkého městského okruhu Brno (VMO) „Silnice I/42 Brno, VMO Žabovřeská I“. Tato stavba již získala kladné závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí ČR a postupně je žádáno o stavební povolení. Předpokládané zahájení stavby je plánováno ve druhé polovině roku 2018. U souboru staveb „Silnice I/42 Brno VMO Tomkovo náměstí a Rokytova“ je zpracovávána aktualizace EIA a dokumentace pro stavební povolení (DSP). ŘSD připravuje zadávací dokumentaci pro výběr zhotovitele. Předpokládaný termín zahájení stavby je na přelomu let 2019 a 2020.

Z městských investic byly dokončeny práce na křižovatce Karlova-Provazníkova (jako příprava stavby VMO), křižovatka Stará dálnice - Žebětín, rozšíření komunikace Ulrychova, zastávkový záliv u Židenických kasáren, chodník na ulici Družstevní. Na akci „Tramvaj Plotní“ byla zpracována zadávací dokumentace a proběhl

výběr zhotovitele. Rovněž byly zahájeny práce na ulicích Valchařská a Koliště. Pokračuje příprava projektové dokumentace na ulicích Veverčí, Štefánikova, Údolní a Benešova. Byla zahájena příprava projektové dokumentace na 12. stavbu sekundárního kolektoru Česká - Středova.

Pro odbor dopravy MMB byly realizovány stavby většího finančního objemu, např. oprava ulice Vančurova, Erbenova, Lerchova, Dvorského, Roubalova, Kampelíkova, Vackova, Cupáková a další. Některé z uvedených akcí byly prováděny ve spolupráci s rekonstrukcemi sítí Brněnských vodáren a kanalizací. Plynule je zajišťována projekční příprava v souladu s požadavky jednotlivých městských částí a správního střediska spol. Brněnské komunikace a.s. Ve vazbě na projednávání v orgánech statutárního města Brna pokračuje snaha o získání územního rozhodnutí pro výstavbu železničního uzlu Brno.

### Janáčkovo kulturní centrum v Brně - 1. etapa

Název stavby:  
**Janáčkovo kulturní centrum v Brně - 1. etapa**  
 Investor: **Brněnské komunikace a.s.**  
 Generální projektant: **Ateliér M1 architekti, s.r.o.**  
 Zhotovitel: **Společnost „Janáčkovo centrum Brno“**  
 (sdružení firem OHL ŽS a.s., Unistav a.s., Strabag a.s.)  
 Investiční náklady: **275 000 000 Kč bez DPH**  
 Termín realizace: **2015–2018 (hrubá stavba)**

Popis stavby: výstavba podzemních garáží v prostoru bývalého povrchového parkoviště na ulici Besední je 1. etapou výstavby Janáčkova kulturního centra - koncertního sálu. Jedná se o třípodlažní podzemní parking pro 191 osobních automobilů. Součástí garáží je i technologické centrum pro budoucí koncertní sál. Stavba byla zahájena rozsáhlým archeologickým průzkumem, následně proběhlo zajištění stavební jámy a výstavba hlubinného založení. Spodní stavba garáží je dimenzována na zatížení od stavby koncertního sálu. V současné době je dokončena hrubá stavba a vystrojení technologickým vybavením. Garáže budou uvedeny do provozu současně s koncertním sálem.



Archeologický průzkum stavby - r. 2015.



Dokončování hrubé stavby - r. 2017.



## Ulice Křenová-oprava povrchu komunikace v úseku od ulice Koliště po Štěpánskou

Název stavby:

**Ulice Křenová-oprava povrchu komunikace v úseku od ulice Koliště po křižovatku s ulicí Štěpánskou**

Investor: **Statutární město Brno**

Hlavní projektant: **Matula, projekční kancelář**

Zhotovitel:

SSZ: **firma Veselý, dopravní signalizace s.r.o.;**

Živičné vrstvy: **Brněnské komunikace a.s.**

Investiční náklady: **7 791 000 Kč bez DPH**

Termín realizace: **09/2017-11/2017**

Popis stavby: byla provedena oprava živičných vrstev vozovky, nové položení obrusných vrstev z asfaltových směsí, které mají nižší úroveň hluku od projíždějící dopravy. Součástí stavby bylo rovněž předláždění chodníků, doplnění vodicích linií pro imobilní občany v návaznosti na nově vybudované zastávky a modernizace světelné křižovatky ulic Křenová Štěpánská a Špitálka. Oprava byla prováděna za úplné uzavírky komunikace pro individuální dopravu, v souběhu s rekonstrukcí tramvajové trati a nově budovanými zastávkovými ostrůvky DPMB. Délka opravovaných úseků: 365 m, plocha nových obrusných vrstev a chodníků celkem 7678 m<sup>2</sup>. Další prováděné práce: nové vodorovné dopravní značení po dokončení oprav komunikace a položení nových obrusných vrstev.



Ulice Křenová.



Ulice Křenová.

## Zastávkový záliv MHD u židenických kasáren

Název stavby:

**Zastávkový záliv MHD u židenických kasáren**

Investor: **Statutární město Brno**

Hlavní projektant: **INTERPLAN - CZ, s.r.o.**

Zhotovitel: **Inženýrské stavby Brno, spol. s.r.o.**

Investiční náklady: **4 605 584 Kč bez DPH**

Termín realizace: **02/2017 - 06/2017**

Popis stavby: nová realizace zastávkového zálivu jako náhrada stávající zastávky, která se nacházela v pravém jízdním pruhu vozovky 1. třídy. Stojícími vozidly MHD docházelo dříve k zastavování provozu v tomto jízdním pruhu. Stavba si vyžádala přeložení inženýrských sítí, sloupů veřejného osvětlení a trakčního vedení. Rovněž byla přesunuta měřicí stanice ovzduší a úprava protihlukové stěny, jejíž část byla zdemolována a přeložena směrem do areálu židenických kasáren. Důvodem stavby bylo zlepšení plynulosti dopravy na dopravně exponované ulici Svatoplukova.



Ulice Svatoplukova před realizací zastávkového zálivu.



Ulice Svatoplukova po realizaci zastávkového zálivu.

## Rekonstrukce ulice Valchařská

Název stavby:

**Rekonstrukce ulice Valchařská**

Investor: **Statutární město Brno**

Hlavní projektant: **Sweco Hydroprojekt, a.s.**

Zhotovitel:

**společnost „Brno, Valchařská - FIRESTA + DS Brno“**

Investiční náklady: **112 886 000 Kč bez DPH**

Termín realizace: **09/2017-11/2018**

Popis stavby: kompletní rekonstrukce ulice Valchařská. Součástí stavby je rekonstrukce kanalizačních a vodovodních řadů včetně přípojek; rekonstrukce tramvajové trati společně s trakčním vedením, rekonstrukce vozovky a přilehlých chodníků, rovněž i oprava mostu přes řeku Svitavu.



Stavební práce na ulici Valchařská.



Stavební práce na ulici Valchařská.

## Ulice Lerchova - oprava komunikace

Název stavby:

**Ulice Lerchova - oprava komunikace**

Investor: **Statutární město Brno**

Hlavní projektant: **Brněnské komunikace a.s. - ÚDI**

Zhotovitel: **FIRESTA - Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.**

Investiční náklady: **21 750 000 Kč bez DPH**

Termín realizace: **05/2017-05/2018**

Popis stavby: kompletní oprava ulice Lerchovy I. etapa (úsek Vaňkovo nám. - Klácelova) po rekonstrukci kanalizace, nových kanalizačních přípojek a opravy vodovodu, včetně nových vodovodních přípojek. Délka komunikace: 602 m. Vozovka s obrusnou vrstvou z asfaltového betonu, celková výměra vozovky 4480 m<sup>2</sup>, (v křižovatkách jsou zvýšené dopravní prahy pro bezbariérové přecházení z betonové dlažby o celkové výměře 890 m<sup>2</sup>), parkovací stání z betonové dlažby o celkové výměře 1 800 m<sup>2</sup>, oboustranné chodníky z betonové dlažby o celkové výměře 2 200 m<sup>2</sup>. Odvodnění komunikace: realizace 31 ks nových uličních dešťových vpustí s přípojkami o celkové délce 110 m.



Ulice Lerchova po realizovaných opravách.



Ulice Lerchova po realizovaných opravách.

# 10.0 Údržba komunikací

## 10.1 Údržba komunikací

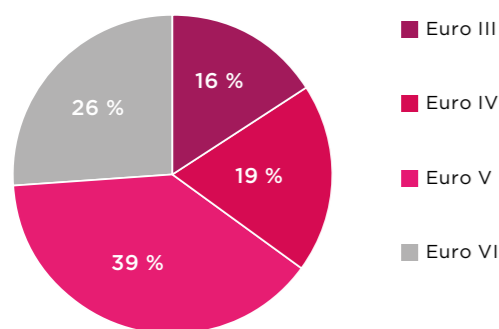
### Údržba komunikací

Široké spektrum služeb v oblasti údržby komunikací a jejich příslušenství zajišťuje společnost Brněnské komunikace a.s. (BKOM). K zabezpečení těchto služeb disponuje moderním vozovým parkem s variabilními nástavbami a mnoha možnostmi využití. V návaznosti na moderní trendy v oblasti vývoje vozidel a techniky, specifických požadavků zákazníků a zefektivnění poskytovaných služeb je tento vozový park doplňován a postupně obnovován.

### Nákladní víceúčelová vozidla zimní a letní údržby

Flotilu vozidel zabezpečujících zimní a letní údržby komunikací tvoří především nákladní vozidla značky Mercedes-Benz, a to řady Axor, Atego, Actros, Arocs a Unimog. Jedná se o vozidla vybavená soustavou elektronických kontrolních systémů, včetně GPS. Jako nástavby pro zimní údržbu jsou využívány sypače firmy Schmidt. Samotné provádění zimní údržby je zajištěno 26 posypovými vozy. V roce 2017 bylo celkem upraveno 47 936 km komunikací se spotřebou 5 106 t technické soli.

### Zastoupení nákladních vozidel dle Euro tříd



Pro letní údržbu komunikací je využívána celá paleta nástaveb. Především se jedná o sklápěcí nástavby výrobce KOV Velim, zametací nástavby FAUN a nástavby Kobit pro tlakovou vysprávkou, pro přepravu a výdej živých směsí pro opravy menších rozsahů a pro tlakové splachování komunikací.

Obměna vozidel je prováděna v pravidelných intervalech deseti let.

### Technika a stroje pro opravy komunikací a jejich příslušenství

Vozový park netvoří jen nákladní automobily, ale i moderní technika a stroje. Mezi ně patří silniční frézy WIRTGEN, finišery (kolový finišer Super 1603-2 a pásový „chodníkový“ finišer Super 800) a silniční válce HAMM a BOMAG.

Z větších akcí, realizovaných pomocí této techniky v roce 2017, je možné uvést souvislou údržbu vozovky a chodníků na ulici Vlčova, kde bylo celkem opraveno cca 3 700 m<sup>2</sup> vozovky a 1 870 m<sup>2</sup> chodníků, včetně pokládky nových silničních a chodníkových obrub.

### Odtahová vozidla

Společnost zajišťuje ve spolupráci s MP Brno a PČR odtahy vozidel - překážek silničního provozu dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění. K odtahům vozidel slouží 6 speciálních odtahových vozidel značky MB Atego vybavených odtahovou plošinou s hydraulickým nakládacím jeřábem (HNJ).

V loňském roce bylo odtahováno cca 5 600 vozidel, která tvořila překážky provozu, při blokovém čištění pak bylo odtahováno cca 7 100 vozidel.

### Užitková vozidla

Jedná se o vozidla nižší kategorie, nikoliv však významem. Jsou to především dodávková vozidla značky Fiat, řady Ducato a Doblo. Tato vozidla jsou určena pro činnosti spojené s údržbou svíslého a vodorovného dopravního spojení, světelných signalizačních zařízení, údržbou vozidel a areálů.

V posledních dvou letech jsou k těmto činnostem používány také užitkové vozy Renault Master v modifikacích sklopný valník a nosič kontejnerů. Ten je úspěšně využíván k čištění krajnic, údržbě silniční vegetace nebo úklidu černých skládek.



Nakládka vozidla na odtahovou plošinu pomocí HNJ.

V roce 2017 bylo portfolio služeb BKOM rozšířeno o úklid komunikací, veřejného prostranství a odpadkových košů pro ÚMČ Brno-střed. K tomuto účelu byla zakoupena dvě nová užitková vozidla značky Citroën s lineárními lisovacími nástavbami od firmy ABM Technology, které jsou určeny pro sběr a svoz domovního a zahradního odpadu, listí a odpadu z odpadkových košů. Nástavby umožňují maximalizaci přepravovaného množství odpadů při jedné jízdě, a tím snížené množství přejezdů a tzv. převážení vzduchu.

### Komunální vozidla pro úklid komunikací a veřejných prostranství

V návaznosti na nové služby BKOM prováděné pro ÚMČ Brno-střed byl vozový park v roce 2017 výrazně rozšířen o malá, tzv. komunální vozidla. Tato víceúčelová vozidla jsou výraznými pomocníky při provádění zimní údržby,



Vozidlo Citroën s lineární lisovací nástavbou.



BOKIMOBIL s čelním pluhem a nástavbou pro zimní údržbu.



Zametací stroj Kärcher MC 130.

spojené se zabezpečením schůdnosti chodníků, a také při jejich čištění a údržbě v letním období. V minulém roce bylo pro tyto činnosti zakoupeno 5 vozidel typu Bokimobil 1152 od výrobce Kiefer, se sklápěcí nástavbou.

Pro zimní údržbu jsou vozidla vybavena nástavbou sypače SnowEx a čelním pluhem. K letní údržbě je určena nástavba pro splachování komunikací v kombinaci se zametacím kartáčem.

Pro účely celoročního čištění komunikací a chodníků byly pořízeny také 4 nové zametací stroje Kärcher MC 130. Tento moderní stroj je díky nízké hlučnosti a hmotnosti vhodný k využití na chodnicích. Dle testů EU-PM jsou tyto stroje certifikovány a označeny jako PM10 se třemi hvězdičkami (koncentrace sledovaných částic byla při testech o dvě třetiny nižší, než jaká je mezní hodnota). Nasazení takových moderních zametacích strojů je jednou z cest k eliminaci emisí prachových částic do ovzduší v intravilánu Brna.

### Technika pro výstavbu a údržbu vodorovného dopravního značení (VDZ)

Další z činností, kde je důležitým pomocníkem moderní technika, je pokládka VDZ. Používané značkovací stroje jsou vybavené elektronikou umožňující přesné dávkování nátěrových hmot, a tím jejich efektivnější využití. U rozpouštědlových barev se to projevuje také nižšími emisemi organických látek. Při akcích většího a středního rozsahu, např. pokládka vodičích a dělicích čar, jsou využívány značkovací stroje od německé firmy HOFMANN typu H26-3, H18-1, H16-3 a H11-1. Pro práce malého rozsahu jsou připraveny stroje typu H9-1, Junior 2, RM 50 a dnes již rarita, legendární samojízdný horizontální značkovač silnic HZS-1.



Pokládka VDZ typu Termoplast.

V roce 2017 byla díky této technice realizována pokládka cca 16 500 m<sup>2</sup> VDZ strukturálním plastem a cca 9 900 m<sup>2</sup> VDZ rozpouštědlovou barvou.

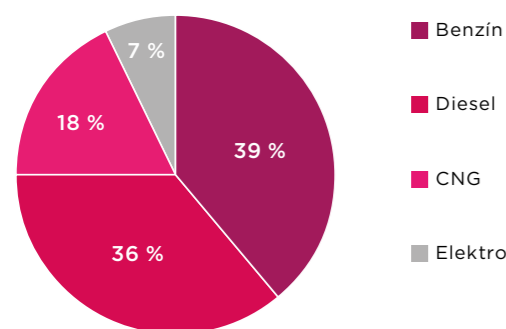
Jsou však i typy VDZ, kdy jen technika nestačí a jsou nutné šikovné ruce zaměstnanců firmy. Takovým příkladem je ruční pokládka VDZ na bázi Termoplastu.

### Osobní automobily

Nemalou část vozového parku společnosti tvoří osobní, tzv. „referentská“ vozidla. Dodavatelem těchto vozidel je Škoda, prostřednictvím svých autorizovaných distributorů. Při výběru typu vozidla je brán ohled na jejich praktické využití a mobilitu vzhledem k městské aglomeraci.

Poslední trendy ve vývoji automobilů a jejich pohonů se zákonitě projeví i ve výběru nových vozidel. V loňském roce bylo v rámci obměny vozového parku nakoupeno celkem 10 ks vozidel Škoda Citigo s pohonem CNG.

### Zastoupení osobních automobilů dle pohonu



Vozidla s pohonem CNG.

Úplnou novinkou vozového parku, byl z hlediska pohonu vozidel nákup 4 ks osobních elektromobilů VW e-up! Tato vozidla nabízejí čistě elektrický pohon s „nulovými“ emisemi a s dostatečným dojezdem. Jsou tak ideálními automobily pro jízdu ve městě.

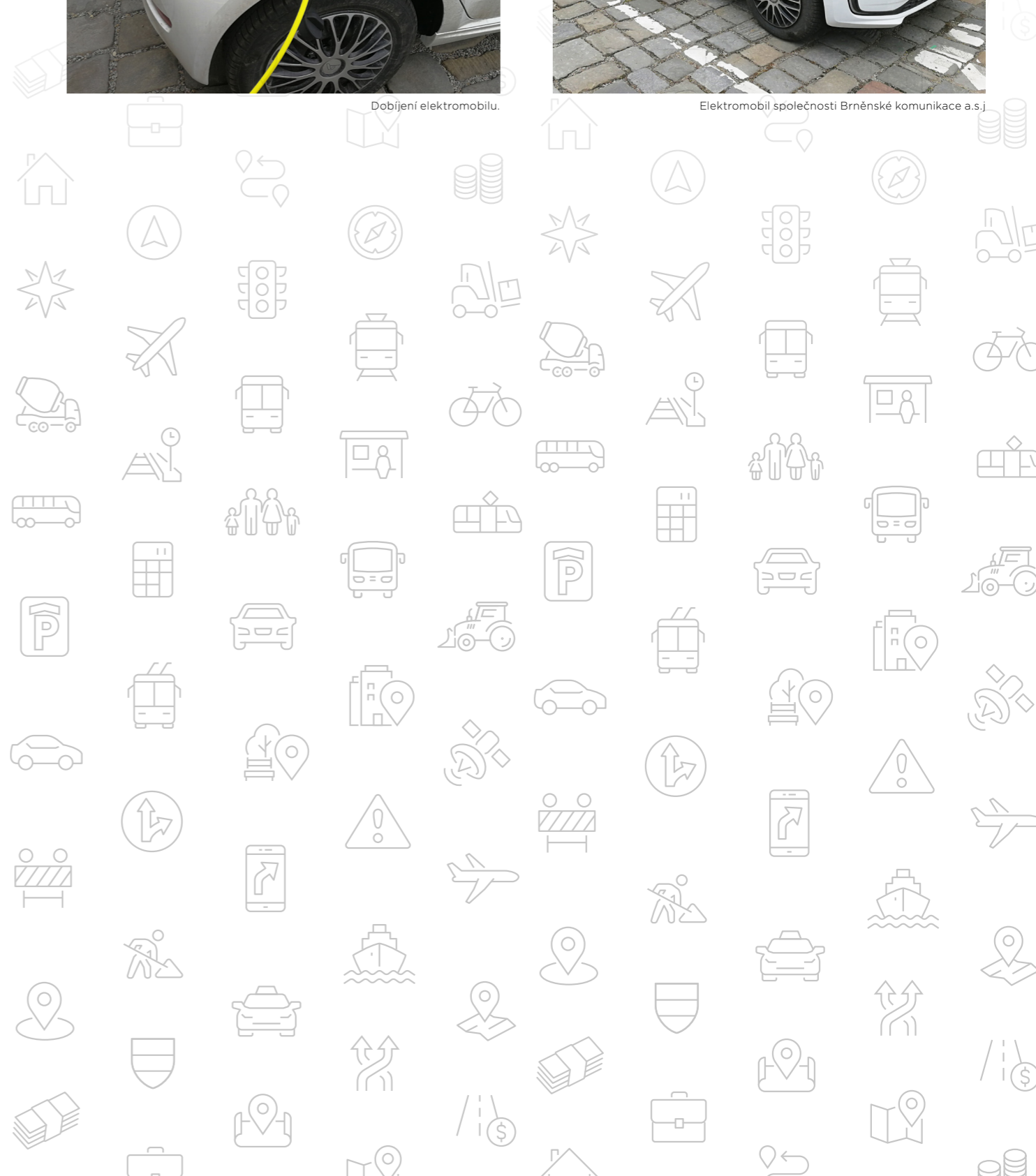
Oproti stávajícím benzínovým a dieselovým pohonům se jedná o další krok vpřed ke snížení negativních dopadů dopravy na ovzduší z hlediska emisí výfukových plynů. Do budoucna lze očekávat nárůst v zastoupení vozidel s pohonu, které jsou šetrnější k životnímu prostředí.



Dobíjení elektromobilu.



Elektromobil společnosti Brněnské komunikace a.s.



# 11.0 Projekty EU v roce 2017 v oblasti dopravy

## 11.1 Projekty EU v roce 2017 v oblasti dopravy



### Projekt C-ROADS Czech Republic

Cílem projektu C-ROADS Czech Republic je harmonizace spolupráce při zavádění kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS) ve státech střední Evropy. Tento projekt je součástí mezinárodní platformy C-ROADS. C-ITS jsou systémy založené na komunikaci (výměně dat) mezi samotnými vozidly a také mezi vozidly a zařízením na silniční infrastruktuře. Díky těmto informacím mohou řidiči včas zareagovat na varování systému, bezpečně zvládnout nečekanou situaci a zabránit tak případné nehodě. Může se jednat např. o varování při dopravní nehodě, o koloně před řidičem či o pomalu jedoucím vozidle údržby se světelným vozíkem. Kooperativní systémy tak mají významně přispět k plynulosti silničního provozu i ke zvýšení jeho bezpečnosti. Na základě praktických poznatků z tohoto projektu by mělo v budoucnosti dojít mj. k úpravě příslušné legislativy, aby bylo možné spolupracující systémy ITS uvádět postupně do širší praxe bez technických bariér.

Žádost o podporu na uvedený projekt byla předložena v únoru 2016. Ve stejném roce byl projekt schválen k financování. V září 2016 byly úvodním meetingem partnerů zahájeny práce na projektu. Projekt sdružuje celkem 9 partnerů z České republiky. Koordinátorem je Ministerstvo dopravy ČR. Partneři projektu jsou Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa železniční dopravní cesty, AŽD Praha s.r.o., ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Brněnské komunikace a.s. (BKOM), O2 Czech Republic a.s., T-Mobile Czech Republic a.s. a INTENS Corporation s.r.o.

V roce 2017 probíhala příprava konsorciální smlouvy, která upravuje vztahy partnerů týkající se realizace a financování projektu. Všichni partneři projektu následně 12. října 2017 na Ministerstvu dopravy konsorciální smlouvu podepsali. Slavnostní podpis smlouvy byl doprovázen i vydáním tiskové zprávy, která je dostupná na webových stránkách projektu <http://c-roads.cz/>.

V roce 2017 byla zahájena také tvorba „Use case“, tedy vybraných případů nebo událostí, které budou předmětem poskytování informací (např. upozornění na práce na silnici nebo upozornění na blížící se dopravní zácpu). Dále byla zahájena příprava technických specifikací a standardů technologií C-ITS, které budou od roku 2018 postupně uváděny do provozu. Během období

realizace projektu, které skončí v prosinci 2020, by tak měla proběhnout instalace technologií kooperativních systémů, jejich testování a vyhodnocení funkčnosti v reálném provozu.

V rámci projektu se BKOM zaměří na vybudování městského systému C-ITS na vybraných páteřních komunikacích. Bude se jednat např. o upozornění řidičům na signál STÚJ na světelném signalizačním zařízení nebo varování před jízdou jiného vozidla na červenou.

Vzhledem k nízké penetraci C-ITS vozidel v ČR, vybaví také BKOM v rámci projektu C-ROADS část vlastní vozidlové flotily palubními jednotkami (OBU) C-ITS. V projektu tak bude také testována komunikace jednotek RSU (Roadside unit), které budou propojeny s řidiči SSZ na křižovatkách, s jednotkami osazenými ve vozidlech pomocí standardu ITS G5. Ve spolupráci s ŘSD ČR bude implementace projektu na území města Brna navazovat na C-ITS aplikace nasazené na infrastruktuře ve správě ŘSD,

kteřá významně ovlivňuje každodenní dopravní situaci ve městě. V rámci této spolupráce budou realizovány např. aplikace varování řidičům o pracích na vozovce.

Projekt se bude zabývat technickým návrhem, implementací a pilotním provozováním kooperativních systémů a také vyhodnocením výsledků při reálném provozu.

Celkové předpokládané náklady společnosti Brněnské komunikace a.s. na realizaci projektu C-ROADS Czech Republic jsou 66,5 mil. Kč, spolufinancování Evropskou unií ve výši 56,5 mil. Kč.

**Projekt C-ROADS Czech Republic je spolufinancován z Nástroje pro propojení Evropy (CEF Transport) Evropské unie.**



### Projekt LOW-CARB

Projekt LOW-CARB klade důraz na snížení emisí CO<sub>2</sub> podporou udržitelné městské mobility a je realizován s podporou EU programu Interreg Central Europe. Hlavním garantem projektu Dopravní podnik města Lipska (Německo). Dalšími partnery projektu jsou město Lipsko (Německo), město Skawina (Polsko), město Koprivnica (Chorvatsko) a dopravní organizace z Parmy (Itálie) a Szegedi (Maďarsko).

Projekt LOW-CARB byl zahájen v červnu 2017 a bude ukončen v roce 2020.

V rámci projektu se statutární město Brno zaměří na vývoj nástroje – webové/gisové aplikace. Hlavním cílem tohoto nástroje je zjednodušit sdílení informací a zlepšit tak



koordinaci plánování a výstavby především dopravních staveb. Nástroj bude sdružovat opatření zařazená do akčního Plánu udržitelné městské mobility města Brna, a také další investiční záměry města Brna a městských organizací.

### Investiční záměr „Rozvoj dopravní telematiky v letech 2015-2020“

Investiční záměr statutárního města Brna s názvem „Rozvoj dopravní telematiky v letech 2015-2020“ byl schválen v roce 2015 s celkovými náklady ve výši 924,6 mil. Kč. 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
  - a. Kamerový dohled
  - b. Dohledový subsystém pro úsekové měření rychlosti
- III. Parkovací subsystém
  - a. Navádění na vybraná parkoviště a parkovací domy
  - b. Systém regulace parkování
  - c. Sledování obsazenosti parkovacích míst pod parkovacími automaty

- IV. Centrální technický dispečink a sběr dopravních dat
  - a. Rozšíření funkcí dopravní ústředny SSZ
  - b. Rozšíření funkcí Centrálního technického dispečinku
  - c. Dopravní informační centrum Brno
  - d. Měřicí body na cyklostezkách
- V. Rekonstrukce a rozšíření přenosových cest řízení dopravy
- VI. Informační, naváděcí a regulační subsystém

Vzhledem k rozsahu a složitosti investičního záměru je celkový seznam akcí průběžně aktualizován.

V kapitole I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD bylo na konci roku 2017 zařazeno celkem 51 rekonstrukcí SSZ a 22 nových výstaveb SSZ. Jsou rozděleny celkem do 9 bloků, kde již byly dokončeny projektové dokumentace 30 rekonstrukcí a 2 nových výstaveb SSZ. Zbývající projekty jsou již rozpracovány nebo byl zahájen výběr projektanta. Dále probíhá i majetkoprávní příprava a zajištění územních rozhodnutí nebo vyjádření stavebního úřadu. Vlastní realizace v roce 2017 byla provedena v jediném případě, kdy došlo k výstavbě SSZ Stará dálnice - Kohoutovická - Žebětínská.

Projektová příprava probíhala také v kapitole II. Dohledový subsystém, a. Kamerový dohled, kde bylo na konci roku 2017 projektově připraveno 5 akcí z celkového počtu 9 kamerových dohledů na křižovatkách. Připraveno k realizaci je také rozšíření datového úložiště městských kamerových dohlížecích systémů (MKDS).

V kapitole III. Parkovací subsystém, b. Systém regulace parkování, byla v roce 2017 dokončena příprava zadávací dokumentace „Informační systém bezpečnosti a organizace dopravy“.

## Řízení dopravy a sběr dopravních dat

V únoru 2017 byla předložena žádost o podporu z Operačního programu Doprava ve výzvě „ITS ve městech“. Žádost byla téhož roku i schválena k financování.

Celkové náklady projektu jsou 46,3 mil. Kč, z toho předpokládaná dotace činí 39,4 mil. Kč.

Ukončení realizace projektu je naplánováno na říjen 2018.



Křižovatka 0.08 Husova - Joštova, rekonstrukce světelné signalizace je součástí projektu Řízení dopravy a sběr dopravních dat.

V kapitole IV. Centrální technický dispečink a sběr dopravních dat, d. Měřicí body na cyklostezkách, byla dokončena projektová příprava a zajištěna veškerá potřebná povolení nezbytná k instalaci měřících bodů ke sčítání dopravy.

V kapitole V. Rekonstrukce a rozšíření přenosových cest řízení dopravy byla v roce 2017 již ukončena projektová příprava a zajištěna veškerá potřebná povolení nezbytná k realizaci.

K financování jednotlivých etap realizace investičního záměru jsou využívány také strukturální a investiční fondy Evropské unie pro období 2014-2020, z nich zejména Operační program Doprava v rámci specifického cíle 2.3 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu. Příspěvek Evropské unie může činit až 85 % ze způsobilých výdajů projektu.

Pro dílčí akce investičního záměru, kde je již připravena projektová dokumentace včetně rozpočtu a zajištěno příslušné povolení, je možné předkládat žádosti o poskytnutí finanční podpory. Žadatelem o podporu a příjemcem dotace je statutární město Brno. Níže je uveden přehled projektů připravených v roce 2017.

## Přehled akcí zařazených v projektu Řízení dopravy a sběr dopravních dat

### I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

- 2.18 Poříčí - Heršpická
- 0.08 Husova - Joštova
- 1.26 Stará dálnice - Kohoutovická - Žebětínská

### II. Dohledový subsystém

#### a. Kamerový dohled

- KD 1.03 Mendlovo nám. - Křížová
- Rozšíření datového úložiště MKDS

### IV. Centrální technický dispečink a sběr dopravních dat

#### a. Rozšíření funkcí dopravní ústředny SSZ

- Dopravně inženýrský software pro navrhování a řízení světelné signalizace
- Softwarové vybavení pro modelování dopravy

### V. Rekonstrukce a rozšíření přenosových cest řízení dopravy

- Optický kabel (OK) Porgesova (konec stavby Dobrovského) - lokální velín T 002 HT
- OK Drobného/Pionýrská - velín T 002 HT

## Projekt „Řízení dopravy a sběr dopravních dat ve městě Brně, 2. etapa“

V roce 2017 byla připravena další etapa realizace investičního záměru. Projekt „Řízení dopravy a sběr dopravních dat ve městě Brně, 2. etapa“ byl v prosinci 2017 schválen Řídícím výborem ITI Brněnské metropolitní oblasti a byl tak způsobilý k předložení žádosti o podporu v druhé výzvě „ITS ve městech“ Operačního programu Doprava.

Celkové náklady projektu jsou 102,3 mil. Kč, z toho předpokládaná dotace činí 81,2 mil. Kč.

Ukončení realizace projektu je naplánováno na listopad 2018.

## Projekty jsou spolufinancovány Evropskou unií prostřednictvím Operačního programu Doprava.



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní infrastruktury



## Přehled akcí zařazených v projektu Řízení dopravy a sběr dopravních dat ve městě Brně, 2. etapa

### I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

- 7.13 Kounicova - Kotlářská
- 7.15 Kounicova - Zahradníková
- 7.11 Drobného - Sportovní
- 5.07 Svatoplukova - Markéty Kuncové
- 0.10 Kounicova - Moravské náměstí
- 9.03 Úvoz - Tvrdého
- 0.06 Husova - Nádražní
- 0.44 Hybešova - Nádražní
- 0.20 Husova - Údolní
- 0.13 Koliště - Milady Horákové
- 5.40 Úprava zastávky Rokytova - přechod pro chodce

### II. Dohledový subsystém

#### a. Kamerový dohled

- KD křižovatky 4.45 Olomoucká - Ostravská
- KD křižovatky 5.07 Svatoplukova - Markéty Kuncové
- KD křižovatky 2.06 Poříčí - Vídeňská

### V. Rekonstrukce a rozšíření přenosových cest řízení dopravy

- OK Kounicova/Tábor - Hradecká/Tábor - Pod kaštany/Šumavská - Kounicova/Hrnčířská
- OK Šilingrovo náměstí - parkovací dům Kopečná

### IV. Centrální technický dispečink a sběr dopravních dat

#### d. Měřicí body na cyklostezkách

- Instalace měřících bodů ke sčítání dopravy na vybraných profílech cyklistických tras, zpracování a přenos dat

# 12.0 Financování

## 12.1 Financování provozu a rozvoje dopravy

Rozpočet statutárního města Brna k 31. 12. 2017 dosáhl na výdajové straně 13 663,5 mil. Kč, z toho výdaje v odvětví dopravy činily 3 188,3 mil. Kč. Výdaje na dopravu tak byly i v roce 2015 nejvyšší ze všech odvětví (23,3 %). Na provozních výdajích statutárního města Brna se doprava podílela 27 %, v kapitálových výdajích činil podíl dopravních investic 14 %.



Tramvaje pod Petrovem.

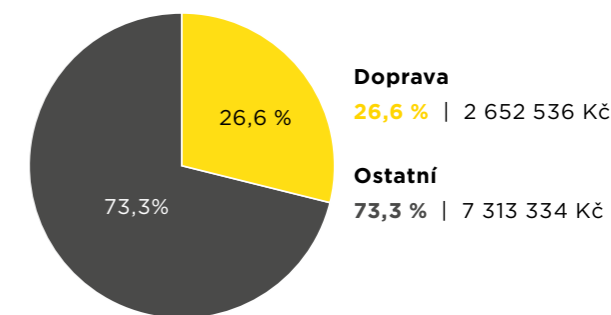
Z celkové částky, kterou obsahovala kapitola Doprava (3 188,3 mil Kč), bylo 2 652,5 mil. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 532,8 mil. Kč na výdaje kapitálové. Na čerpání běžných výdajů se v dopravě každoročně podílí rozhodující měrou výdaje spojené s kompenzací za závazek veřejné služby, tzn. zajišťování provozu veřejné hromadné dopravy osob. Na tento účel bylo v rozpočtu vyčleněno 1 763,4 mil. Kč. Na správu, údržbu a provoz komunikací bylo určeno 1 372,3 mil. Kč a 52,3 mil. Kč bylo vyčleněno na krytí různých ostatních nezbytných výdajů.

Dopravně nejvýznamnější investiční akcí města Brna je projekt Tramvaj Plotní - soubor staveb. Další velkou stavbou, u které byla zahájena příprava, je VMO Tomkovo náměstí. V kapitálových výdajích v rozpočtu převažovaly výdaje určené na zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 535,5 mil. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno 13 mil. Kč, na investice do komunikační sítě 485,6 mil. Kč. Z celkových výdajů, určených v rozpočtu na rok 2017, činil podíl výdajů na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob 55 % a podíl výdajů na zajištění provozu silniční dopravy a rozvoje komunikační sítě města 43 %.

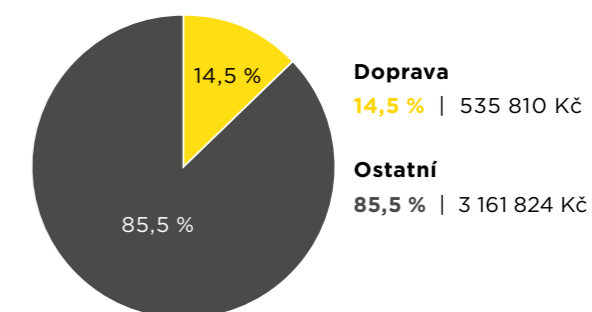
### Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2017 (k 31. 12. 2017)

Celkové výdaje	výdaje v mil. Kč	procent %
Doprava	3 188,3	23,3
Bydlení, komunální služby a územní rozvoj	2 583,0	18,9
Státní správa a územní samospráva	1 788,4	13,1
Kultura, církev a sdělovací prostředky	1 140,4	8,3
Vodní hospodářství	786,6	5,8
Finanční operace	772,3	5,7
Vzdělávání a školské služby	670,8	4,9
Ochrana životního prostředí	624,7	4,6
Soc. služby a společné činnosti v soc. zabezpečení	600,2	4,4
Tělovýchova a zájmová činnost	486,0	3,6
Bezpečnost a veřejný pořádek	416,6	3,0
Zdravotnictví	226,8	1,7
Ostatní	379,4	2,8
<b>CELKEM</b>	<b>13 663,5</b>	

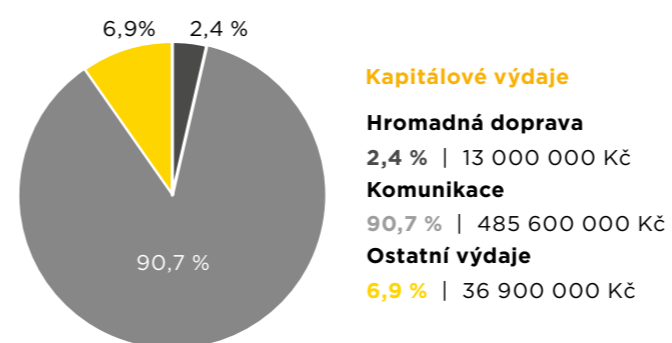
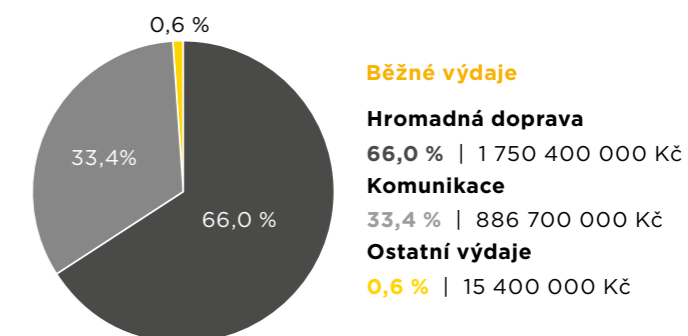
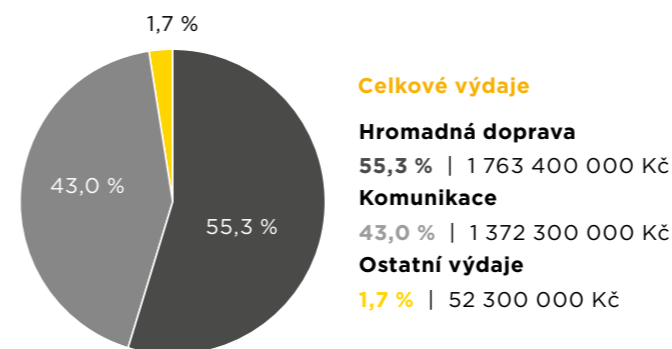
### Podíl dopravy na provozních výdajích

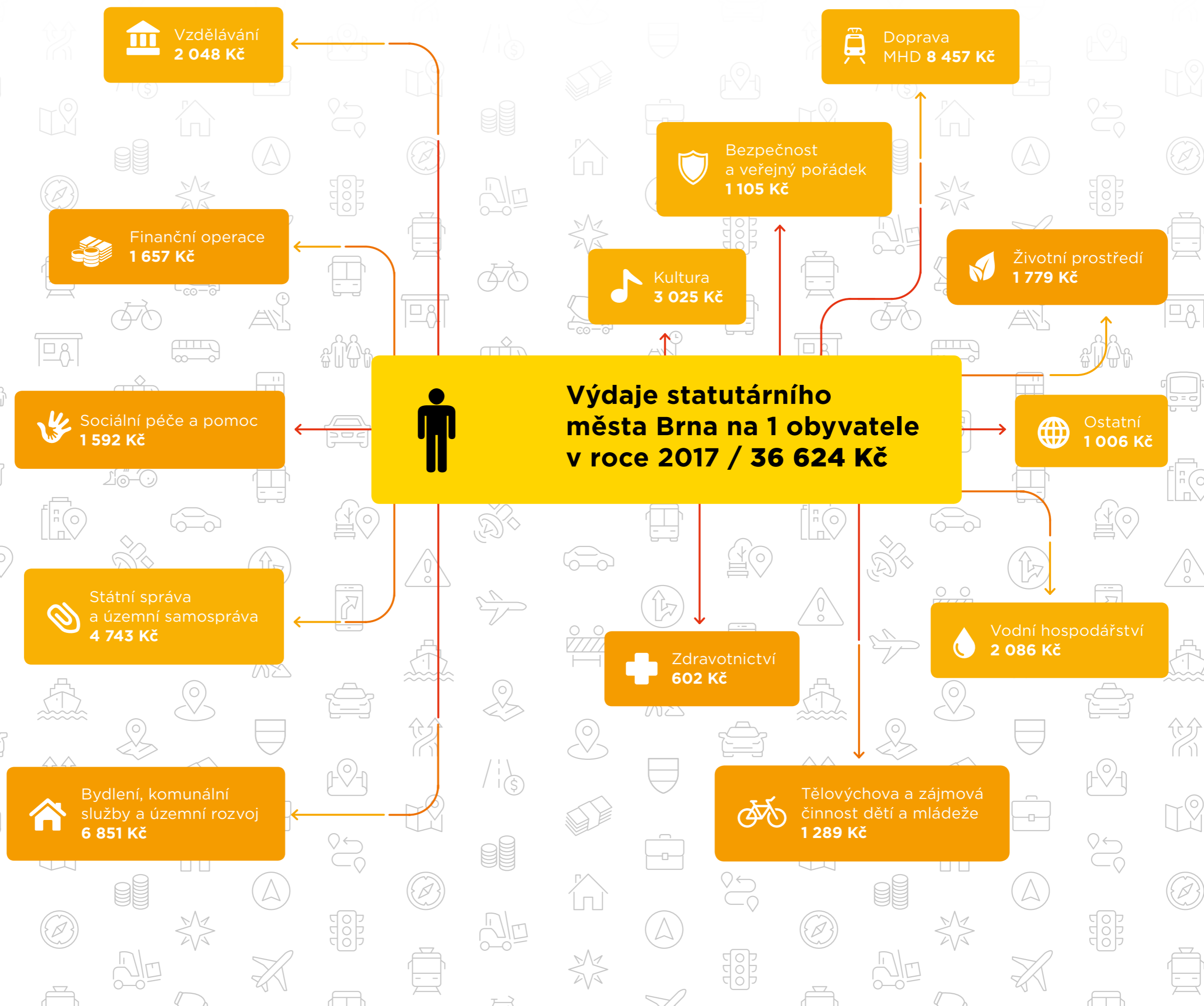


### Podíl dopravy na kapitálových výdajích



### Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2017 (rozpočet upravený k 31. 12. 2017)





# 13.0

## Ostatní druhy dopravy

### 13.1 Letecká doprava

#### Letecká doprava je stále na vzestupu

Zájem o leteckou dopravu v Evropě loni vzrostl o 8,5 %. Předloni byla poprvé prolomena dvoumiliardová hranice počtu přepravených cestujících a top evropská letiště přivítala v roce 2017 dalších 18 milionů pasažérů. Podle hodnotící zprávy mezinárodního sdružení letišť ACI Europe je to nejrychlejší růst přepravy cestujících za posledních 13 let a výsledek se dá považovat za výjimečně dobrý. Mezi státy, které se na růstu významně podílely se zařadilo také Česko.

Nejvíce pasažérů z Českých regionálních letišť v roce 2017 odbavilo letiště Brno. Prošlo jím 470 285 cestujících, což je o 52,5 tisíce lidí více než předchozí rok.

Poptávka se zvýšila především o lety do prázdninových destinací. V letní sezoně prošlo letištěm více než 260 tisíc cestujících. Téměř 100 tisíc z nich si oblíbilo stejně, jako předchozí roky Řecko. Hned za něj se zařadilo Bulharsko a následně Egypt. Významný podíl na cestovatelských statistikách ale zaznamenalo také Turecko, Španělsko a Tunis.

Jako úspěšný lze rok 2017 hodnotit i v oblasti pravidelné letecké dopravy. Zájem se neustále zvyšuje především o lety mezi Brnem a Mnichovem. V roce 2017 bylo na této lince odbaveno zhruba 19 tisíc cestujících. Ve srovnání s rokem 2016 se jedná o 62% nárůst. A díky výhodnějším časům odletů z Brna už v 19:00 hodin by jejich počet mohl ještě významně narůstat. Lidé díky tomu stíhají v Mnichově přestoupit na další vlnu odletů.



Terminál - pohled zvenčí.



Uvnitř terminálu letiště Tuřany.

Stejně jako v předchozích letech byl i v roce 2017 největší zájem, pokud jde o pravidelné linky, o lety do Londýna. Zhruba dvouhodinový let mezi Brnem a letištěm Stansted v průběhu roku 2017 vyzkoušelo přibližně 108 tisíc cestujících. Na letech společnosti Wizzair bylo loni odbaveno dalších 48 tis. cestujících.

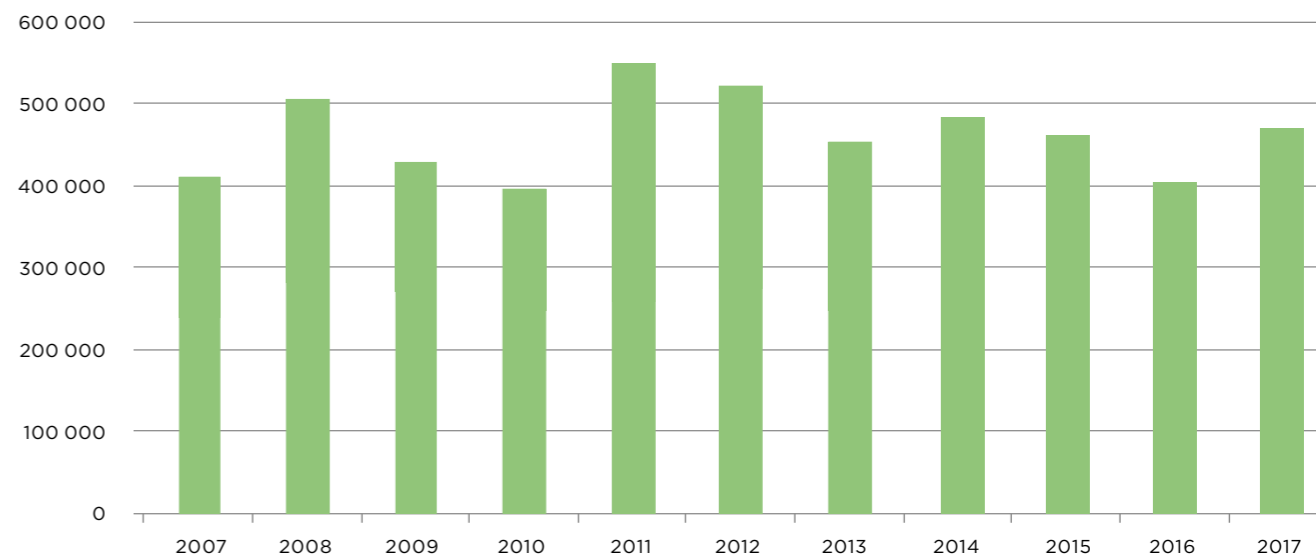
V roce 2017 brněnské letiště zaznamenalo něco přes 44 tisíc pohybů všech letadel. Co se týče nákladu, celkově bylo odbaveno 3 700 tun zboží v pravidelné i nepravidelné letecké dopravě.

Nabídka letních převážně charterových letů sezóny 2018 je opět velmi rozsáhlá. Kromě tří novinek, kterými jsou exotický RAS AL KHAIMAH ve Spojených arabských emirátech, španělská MURCIA, nebo FUERTEVENTURA na Kanárských ostrovech budou lidé z brněnského letiště mít možnost vycestovat do dalších 21 dobře známých letních destinací.

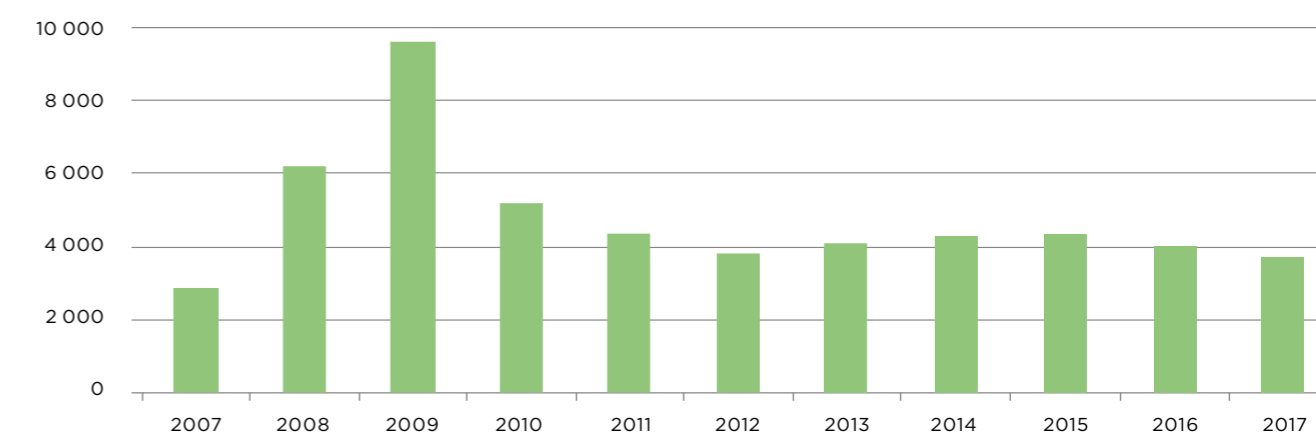


Letadlo Embraer 145 společnosti BMI Regional s cestujícími.

#### Odbavení cestujících

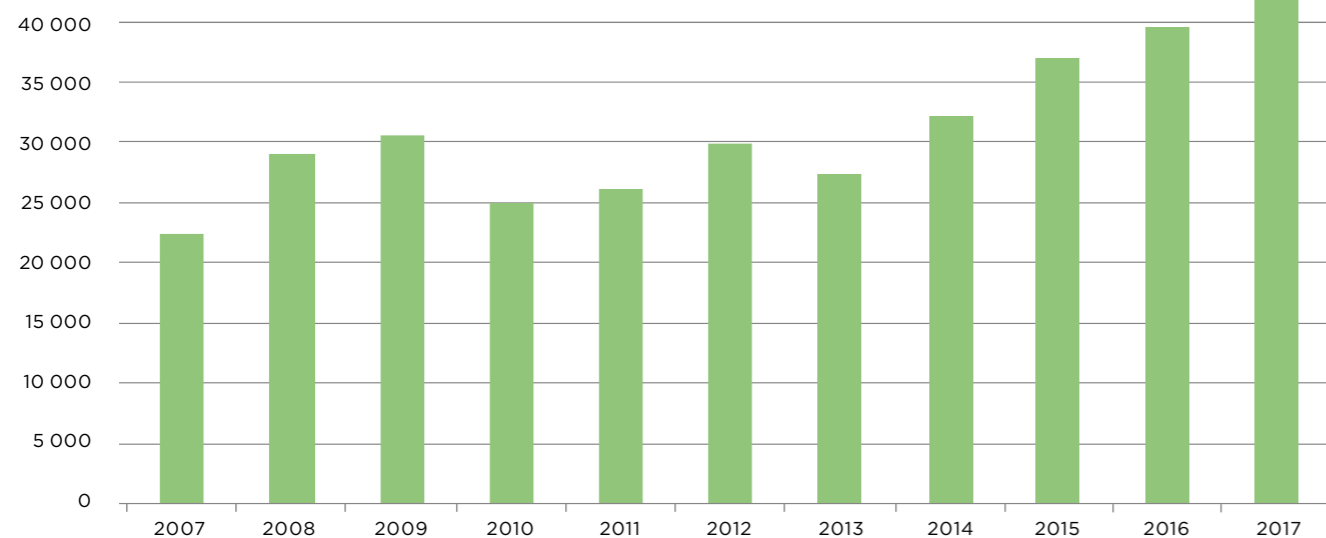


#### Přepravený náklad





## Pohyby letadel



## 13.2 Nákladní železniční doprava

Za nejzajímavější událost roku 2017, ve vztahu k městu Brnu, lze považovat začátek realizace přeprav komunálního odpadu vlaky ČD Cargo. Ty byly zahájeny v červenci 2017 z toho důvodu, že od roku 2024 nebude v ČR možné skládkovat využitelný odpad. Proto mnohá města již neschválila rozšíření skládek a odpad je tak nutné spalovat. Energie vyrobená z odpadu šetří neobnovitelné zdroje surovin, jako jsou uhlí či ropa. Prvním (a zatím jediným) městem, které se rozhodlo svůj odpad přepravovat ke spalování do Brna po železnici jsou Svitavy, ale vzhledem k tomu, že rok 2024 se neúprosně blíží, je velice pravděpodobné, že se brzy přidají další města.

Pro přepravu byl zvolen starší systém ATCS (Abroll-Container-Transport-System), který snadno umožňuje kombinovat dálkovou přepravu po železnici a poslední míli

po silnici. Na plošinovém železničním voze řady Slps jsou na otočných nosičích uloženy tři odvalovací kontejnery. Tyto jsou v případě přepravy odpadů otevřeného provedení se zadními dveřmi, které lze zasíťovat, resp. zaplachtovat. Překládku kontejnerů lze provádět z obou stran vozu pod úhlem 43 stupňů od osy koleje. První nakládka kontejnerů komunálním odpadem proběhla 13. července 2017 na vlečce Metalšrot Tlumačov, provoz Svitavy. Do stanice Brno-Slatina dojela skupina tří vozů v pátek 14. července 2017 v ranních hodinách pravidelnými nákladními vlaky. Zde proběhla překládka kontejnerů na nákladní automobily, které kontejnery ACTS postupně odvážely k vykládce do spalovny společnosti SAKO v Brně. Tato společnost, jež je ve vlastnictví statutárního města Brna, poskytuje komplexní služby v oblasti odpadového hospodářství. Na poslední míli je nasazen nákladní automobil, celý proces vykládky devíti kontejnerů pak



Překládka návěsů LKW Walter v Terminálu Brno probíhá převážně v nočních hodinách.



Manipulace s kontejnerem ACTS ve stanici Brno-Slatina.

trvá přibližně 7 až 8 hodin. Tato doba by se měla výrazně zkrátit po zprovoznění vlečky do spalovny SAKO Brno. Vše je sladěno s technologií jízdy manipulačních vlaků, takže v odpoledních hodinách mohou kontejnery zamířit zpět k nakládku do Svitav. Po zkušební přepravě následovaly další, už pravidelné přepravy v rozsahu 2x týdně.

Touto přepravou železnice potvrzuje svůj ekologický charakter, nezatěžující silniční komunikace těžkou nákladní dopravou.

Terminál Brno, zpracovávající vlaky intermodální dopravy, v loňském roce opět zaznamenal nárůsty výkonů. Jednak z důvodů navýšení počtu vlaků návěsů LKW Walter do Rostocku až na 6 párů týdně, a také zavedením návazných spojů do rumunského Curtici. V tomto případě jsou návěsy přepravovány ve skupinách vozů, zařazovaných do běžných nákladních vlaků. Vzhledem k jejich trasování nedochází k prodlužování jízdních dob a železniční přeprava tak stále zůstává konkurenceschopná k přímé silniční dopravě.

Důležitým přepravcem v blízkém okolí Brna zůstává cementárna Českomoravského cementu Mokrá (přípojné stanice Blažovice), která se dodávkami cementu mimo jiné v posledních letech významně podílí na rekonstrukci dálnice D1. Cement je vlaky ČD Cargo dodáván ve vozech Uacs cementárny do různých stanic na regionálních tratích dle aktuálního průběhu stavby a otevřených stavenišť; v r. 2017 to byl Humpolec, Velké Meziříčí a Benešov u Prahy. Další významnou a pravidelnou stanicí určení z Mokrý je středočeský Beroun, kam je pravidelnými ucelenými vlaky expedován cement pro prodej v Čechách.

Další novinkou roku 2017 je zavedení nových produktových vlaků ČD Cargo spojujících Brno s rumunským Curtici (vlak Dracula) a s Budapeští (Marie Terezie). Oba přepravují vozové zásilky rozličných komodit, včetně nebezpečného zboží a jednotek intermodální dopravy. Vlaky jezdí 3x týdně v obou směrech a disponují návaznými spoji pokrývajícími Českou republiku, Polsko a Maďarsko a představují zajímavou alternativu přímé silniční dopravě.

### Počty vlaků ČD Cargo výchozích, končících a tranzitních manipulujících v nejdůležitějších brněnských železničních stanicích (ŽST) v roce 2017

Stanice	Výchozí	Končící	Tranzitní
Brno-Maloměřice	6009	6009	566
Brno-dolní	405	410	36
Terminál Brno / LKW Walter	265	266	-
Blažovice	480	461	125

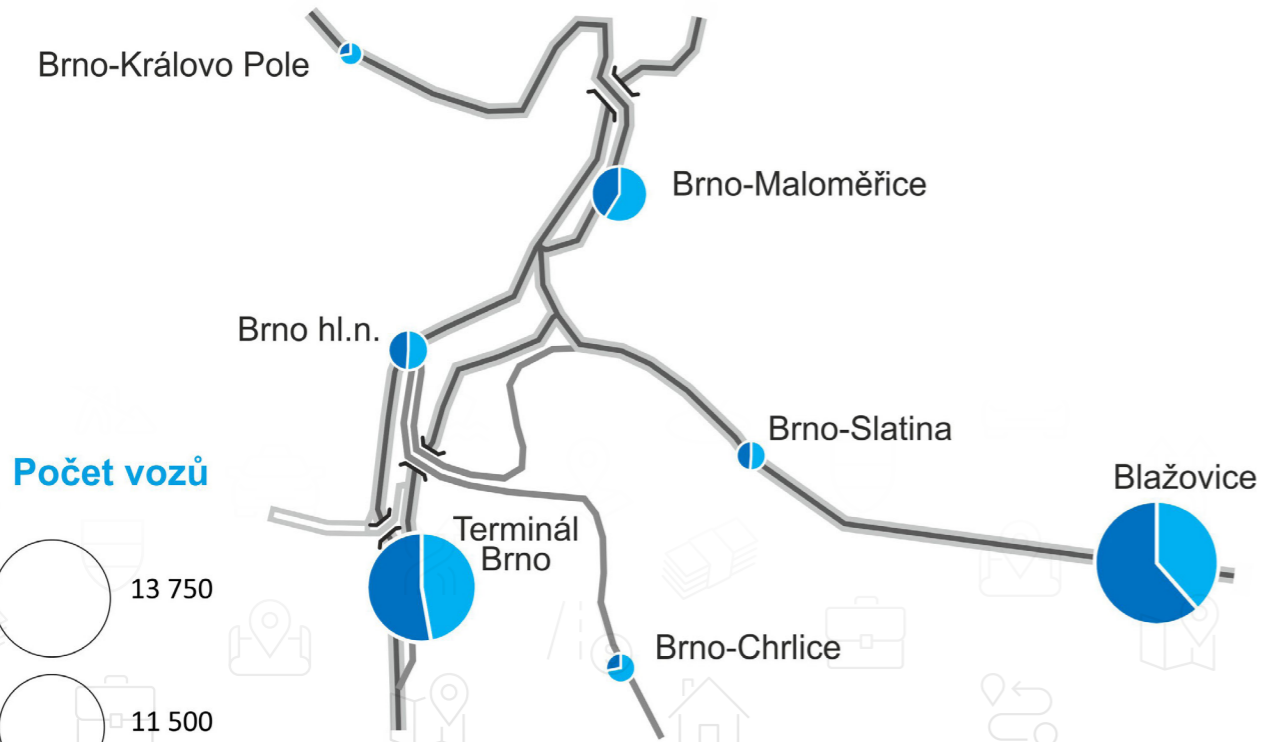
### Počty naložených vozů a odvezené tuny zboží z brněnských nádraží vlaky ČD Cargo v roce 2017

Počet vozů	Tuny	ŽST
5289	268416	Blažovice
5490	223232	Terminál Brno
261	9124	Brno hlavní nádraží
161	3937	Brno-Chrlice
9	134	Brno-Královo Pole
599	24224	Brno-Maloměřice
147	1937	Brno-Slatina

### Počty vyložených vozů a dovezené tuny zboží na brněnská nádraží vlaky ČD Cargo v roce 2017

Počet vozů	Tuny	ŽST
8478	299647	Blažovice
6136	319599	Terminál Brno
250	9812	Brno hlavní nádraží
63	6189	Brno-Chrlice
134	2836	Brno-Královo Pole
609	18112	Brno-Maloměřice
140	6361	Brno-Slatina

Uzel Brno - výkony ŽST v roce 2017



© 2018 Brněnské komunikace a.s.

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

- **Ročenku připravil:** Brněnské komunikace a.s. - Útvar dopravního inženýrství
- **Autorský kolektiv:** Lenka Mládková, Vladimíra Navrátilová, Ing. Michal Švanda. • **Redakce:** 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., Policie ČR, Centrum Asociace pro mládež, vědu a techniku AMAVET, o.s.,
- **Fotografie:** Magistrát města Brna, Dopravní podnik města Brna, a.s., Kordis JMK, a.s., AMAVET o.s., Letiště Brno a.s., ČD Cargo a.s., Brněnské komunikace a.s.
- **Výroba:** REEV s.r.o. • Vydáno v nákladu 800 ks • Brno 2018

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

B | R | N | O |

