

B | R | N | O



2023
ROČENKA
DOPRAVY

Vážení čtenáři,

i v tomto vydání ročenky bychom vás chtěli seznámit s důležitými změnami a posuny v brněnské dopravě za rok 2023. Práce velmi postoupily na patrně neočekávanější dopravní stavbě v Brně, kterou je výstavba Velkého městského okruhu (VMO). Na úseku VMO Žabovřeská byl zprovozněn tramvajový tunel a 1. května 2023 jím projela první tramvaj. V současnosti probíhají práce v okolí řeky. Na dalším úseku VMO Tomkovo náměstí, Rokytova byly dokončeny práce na mostní estakádě přes Maloměřické nádraží. Den otevřené estakády v září 2023 se stal velmi úspěšnou akcí s více než 15 tisíci účastníky, kteří se mohli pokochat výhledem na Brno z výšky až 18 metrů. Silnice I. třídy bude zprovozněna stejně jako na VMO Žabovřeská do konce roku 2024. Byla také zahájena výstavba dalšího úseku VMO Bauerova, která zajistí i dopravní obslužnost multifunkční haly, jež je ve výstavbě. Kromě těchto nejvýznamnějších dopravních staveb byla realizována i řada dalších akcí, které jsou popsány v kapitolách této ročenky.

Na úrovni projekčních prací bylo v uplynulém období řešeno prodloužení tramvajové tratě ze smyčky Komárov, dopravní obslužnost sídliště Lesná nebo dopravní obsluha nově vznikající lokality Sedlička.

Opatření pro cyklisty se v roce 2023 rozrostla zejména o cykloobousměrky. Vzniklo 1,4 km nových cykloobousměrek v oblasti MČ Černá Pole či v rámci rekonstrukce ulice Podpěrova. V pěti křižovatkách jsou nově předsazené prostory pro cyklisty, tzv. cykloboxy. Z dalších lze uvést stoupací cyklopruh v ulici Lesnická a byly také legalizovány vjezdy na lávky Bráfova a Sportovní. Stavebně byla upravena cyklostezka při řece Svitavě v úseku od ulice Křenová v celkové délce cca 200 m. Během roku také na různých místech postupně přibývaly nové, cyklisty žádané stojany na kola.

Do systému rezidentního parkování bylo nově zavedeno jedenáct oblastí v MČ Královo Pole, Brno-střed a Židenice. Všechny tyto oblasti se nachází v návštěvnické zóně C, kde regulace probíhá vždy ve všední dny od 17:00 do 6:00. Oblast 1-21 Rybářská byla nově zavedena do zóny B, aby byla zajištěna větší obrátkovost vozidel. Významnou událostí bylo rovněž zahájení stavby parkovacího domu na Akademickém náměstí (v blízkosti ulice Šumavská), kde společnost Brněnské komunikace v součinnosti s městem vybuduje stovky parkovacích stání.

V roce 2023 pokračovalo zveřejňování nových datových sad a aktualizace stávajících na webu data.brno.cz. Kromě samotných dat jsou zde zveřejněny interaktivní sestavy s tématy, jako jsou dopravní nehody, cyklodetektory nebo parkovací domy. V roce 2023 probíhala podpora bikesharingu, což s sebou přineslo celou řadu zajímavých dat o výpůjčkách a o lepším porozumění pohybu cyklistů ve městě Brně.

Výuka dopravní výchovy pro děti z brněnských škol probíhala po celý rok 2023. Jedná se o teoretickou výuku, kdy lektori dochází za žáky do jejich tříd, nebo praktickou, která je na dopravních hřištích či v okolí škol ve formě komentovaných vycházek. O víkendech byly na dopravních hřištích akce zaměřené na děti v dopravě a další akce zaměřené na bezpečnost a ohleduplnost všech účastníků provozu. V září se podařilo v rámci Evropského týdne mobility uskutečnit další ročník již tradičního Dne mobility, který se nově konal v parku Anthropos. V rámci něj proběhlo finále dopravní soutěže pro dospělé Bezpečně Brnem. Zde se zúčastnilo více jak pět tisíc návštěvníků. V neposlední řadě třetí ročník online soutěže Bezpečně Brnem Junior, určené pro žáky brněnských základních škol a studenty nižších ročníků víceletých gymnázií, prověřil jejich znalosti z oblasti pravidel silničního provozu.

Toto je jen krátký výčet nejdůležitějších činností za rok 2023 v brněnské dopravě. Řadu dalších zajímavých informací z oblasti dopravy se dočtete na následujících stránkách.

Příjemné čtení!



Ing. Bc. Pavel Pospíšek
vedoucí Odboru dopravy
Magistrát města Brna

A blue ink handwritten signature of Ing. Bc. Pavel Pospíšek, written in a cursive style.



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

A blue ink handwritten signature of Ing. Luděk Borový, written in a cursive style.

OBSAH

1.0 Základní údaje o městě Brně

/ 1.1 Základní údaje o městě Brně /

/ 1.2 Základní dopravní vztahy /

/ 1.3 Kvalita ovzduší v Brně /

/ 5-10 /

2.0 Veřejná doprava

/ 2.1 Integrovaný dopravní systém

Jihomoravského kraje v Brně /

/ 2.2 Městská hromadná doprava zajišťovaná DPMB /

/ 2.3 Regionální autobusová a železniční doprava v Brně /

/ 2.4 Průzkum spokojenosti cestujících /

/ 11-32 /

3.0 Automobilová doprava

/ 3.1 Vývoj motorizace a automobilizace /

/ 3.2 Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy /

/ 3.3 Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel /

/ 33-39 /

4.0 Cyklistická doprava

/ 40-47 /

5.0 Pěší provoz

/ 48-49 /

6.0 Organizace a řízení dopravy, dopravní telematika

/ 6.1 Světelná signalizační zařízení /

/ 6.2 Centrální řízení dopravy /

/ 6.3 Další dopravnětelematické systémy /

/ 6.4 Dopravní informační centrum /

/ 50-60 /

7.0 Bezpečnost dopravy

/ 7.1 Dopravní nehodovost /

/ 7.2 Dopravní výchova /

/ 61-68 /

8.0 Doprava v klidu

/ 69-79 /

9.0 Dopravní stavby

/ 80-84 /

10.0 Údržba komunikací

/ 85-89 /

11.0 Projekty EU v roce 2023 v oblasti dopravy

/ 90-94 /

12.0 Financování

/ 95-98 /

13.0 Ostatní druhy dopravy

/ 13.1 Letecká doprava /

/ 13.2 Železniční doprava /

/ 99-103 /

13.0 Strategické projekty

/ 104-105 /

01

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MĚSTĚ BRNĚ



1.1 Základní údaje o městě Brně

Základní ukazatele (k 31. 12. 2023)

Rozloha města	230 km ²
Počet obyvatel	400 566
navíc cizinci	64 356
navíc denně dojíždějící (odhad)	82 000
Denně přítomné obyvatelstvo (odhad)	510 000
Počet motorových vozidel	297 216
z toho počet osobních automobilů	236 893
Motorizace (vozidel na 1 000 obyvatel)	742
Automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	591
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	5 378 096
za rok	1 720 990 720

Dělba přepravní práce – motorová i nemotorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den, údaje z roku 2022)	
veřejná hromadná doprava (VHD)	57 %
individuální automobilová doprava (IAD)	33 %
pěšky	7 %
jízdni kolo / koloběžka	3 %
Počet dopravních nehod	1 882
Počet zranění při dopravních nehodách	871
smrtelných	3
těžkých	97
lehkých	771
Relativní nehodovost (počet nehod připadajících na 1 milion ujetých vozokilometrů)	1,6

Dopravní vybavení na území města Brna – rok 2023 (k 31. 12. 2023)

	Jednotky	Hodnota 2023
Délka komunikační sítě – délka inventární	km	1 002,8
z toho SILNICE na území města Brna	km	164,4
z toho silnice I. třídy v majetku České republiky	km	46,2
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	838,4
z toho místní komunikace dopravně významné – ZKS	km	205,3
z toho místní komunikace II., III. a IV. třídy (MK – ostatní) včetně části chodníků, zařazených cyklostezek, parkovišť a dalších ploch	km	532
z toho místní komunikace IV. třídy – samostatné chodníky při státních silnicích	km	101,1
Délka dálnic	km	20,1
Počet mostů a lávek	ks	300
Tunely	ks	6
Kanalizační řady	bm	103 250
Odlučovače ropných látek – ORL	ks	123
Počet uličních vpustí	ks	27 930
Silniční příkopy	bm	26 500
Svislé dopravní značení včetně světelných značek (10 ks)	ks	57 741
Vodorovné dopravní značení – celková plocha vzorku	m ²	389 886
Světelná signalizační zařízení, všechna připojená na CTD	ks	160
Silniční zeleň	ha	103,1

1.2 Základní dopravní vztahy

Doprava je velmi dynamický jev, při jehož analýze nelze sledovat jen jednu statistiku či oblast, ale jde o komplexní vyhodnocení všech dostupných měřicích metod a přístupů. V současné době často vstupují do těchto metod stále dokonalejší informační technologie. Proto jsou pro dopravní analýzy kromě konvenčních metod o to více využívána třeba geolokační data od mobilních operátorů, data z navigací aut, sensorová data detekující vozidla nebo pokročilé formy modelování a využití umělé inteligence.

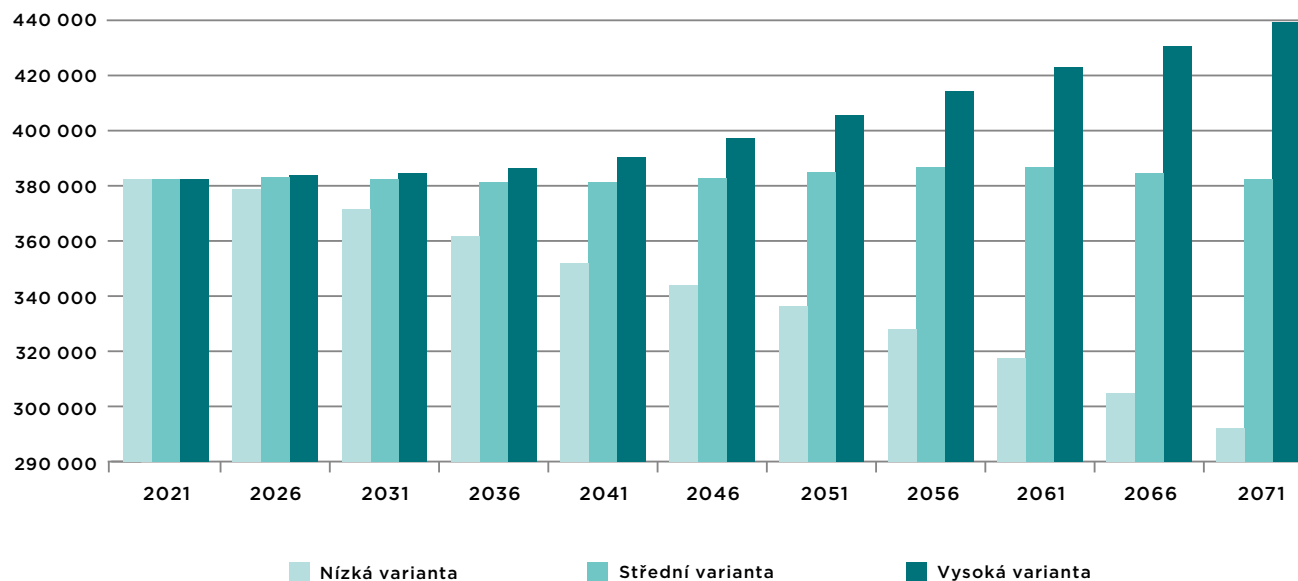
Je potřebné sledovat i budoucí vývoj počtu obyvatel, proto město zpracovalo novou populační prognózu. Vývoj do roku 2071 počítá se třemi variantami. Nízká varianta předpokládá pokles obyvatel na 301 tisíc kvůli nízké reprodukci s nulovým migračním saldem, a tím i stárnutím populace. Střední varianta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

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

Co říkají data mobilních operátorů?

Kolik je v Brně lidí? Na tuto zdánlivě jednoduchou otázku existuje několik správných odpovědí. Český statistický úřad udává přibližně 400 tisíc osob, Ministerstvo vnitra zase 374 627 (pouze občané ČR), dle registru obyvatel má v Brně trvalý pobyt téměř 435 tisíc lidí (včetně osob zaregistrovaných na úředních adresách). Dle dat mobilního operátora se v Brně nachází ve špičce až 491 000 přítomných osob.

Počet obyvatel ve třech variantách populační prognózy Brna do roku 2071



Jaký druh přepravy v Brně převažuje?

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

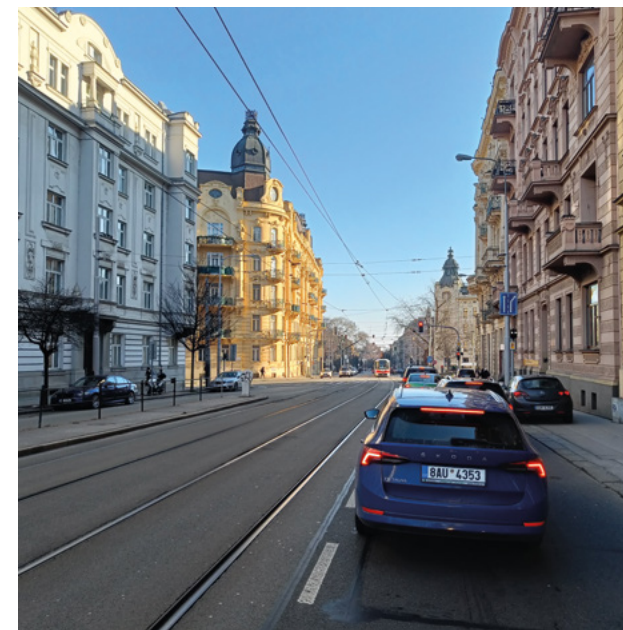
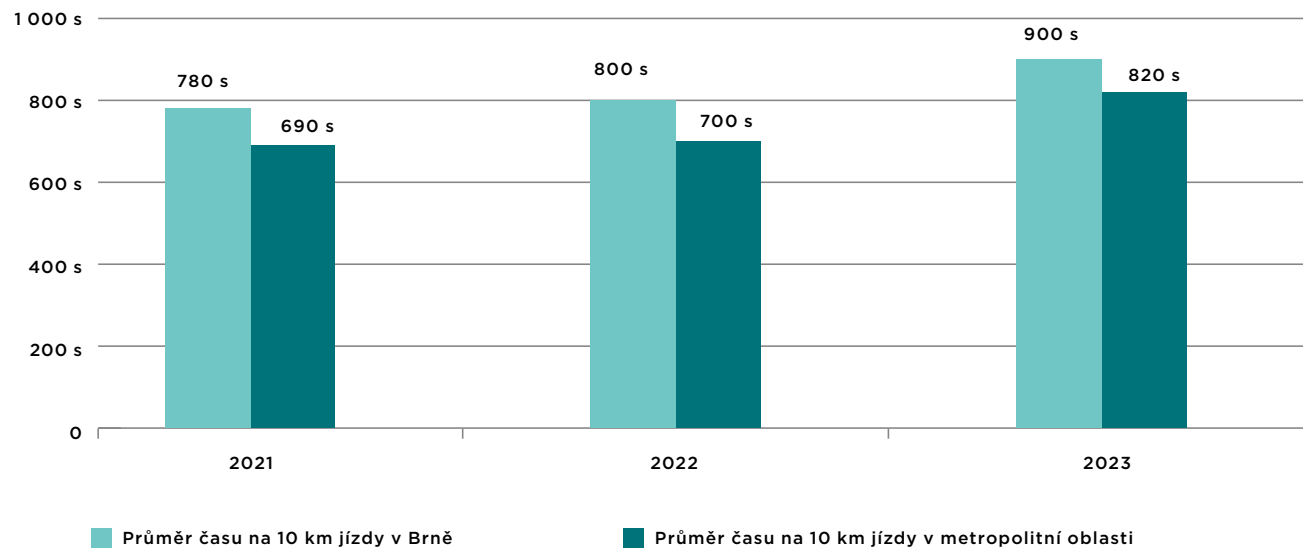
Více v podrobném článku na <https://data.brno.cz/pages/clanek-jaky-druh-dopravy-v-brne-prevazuje>

Jaký je dopravní index v Brně?

Projet Brnem autem 10 kilometrů trvalo v roce 2023 průměrně 15 minut, a i když je toto číslo vyšší než za minulé roky, stojí za tím zejména mnoho realizovaných oprav a investic do dopravní infrastruktury. Mimo VMO se také rozšiřuje například dálnice a jsou omezeny i v souvislosti se stavbou protipovodňových opatření. Dopravní index sleduje i celou metropolitní oblast, kde 10 kilometrů potrvá v průměru 13 minut a 40 sekund.

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

Cestovní čas – TOMTOM Traffic Index



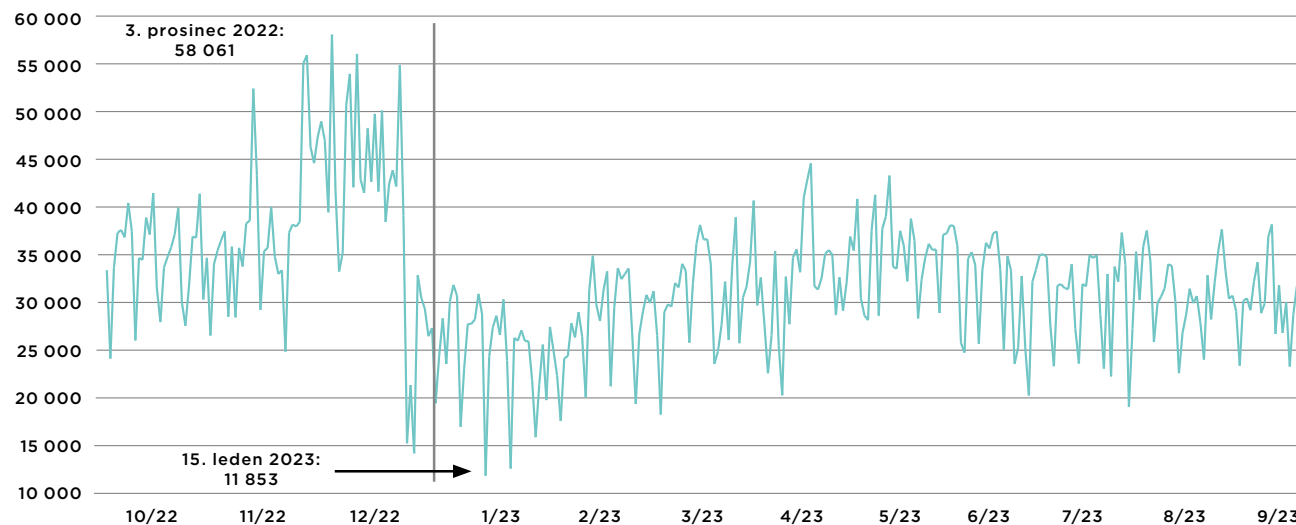
Ulice Veveří.

Měření intenzit pěší dopravy

Měření pomocí senzoru probíhá již několikátým rokem na nejrušnější brněnské ulici Masarykova v centru města. Z dlouhodobých měření vyplývá, že průměrně za den projde touto ulicí kolem 32 tisíc lidí. Maximum bylo naměřeno 3. prosince 2022, kdy ulicí prošlo přes 58 tisíc lidí. O víkendech klesá počet chodců průměrně o 4 tisíce, obecně má také velký vliv na intenzitu chodců počasí.

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

Měření intenzit pěší dopravy



1.3 Kvalita ovzduší v Brně

Statutární město Brno provozuje celkem 5 stanic a 1 mobilní měřicí vůz, které doplňují celostátní síť imisního monitoringu. V Brně se nacházejí další 4 automatické monitorovací stanice Českého hydrometeorologického ústavu. Data ze všech automatických stanic jsou předávána do Informačního systému kvality ovzduší (ISKO). Sledovanými škodlivinami v ovzduší jsou především prachové částice PM_{10} (částice o průměru do 10 μm), $PM_{2,5}$ (částice o průměru do 2,5 μm), prachové částice PM_1 (částice o průměru do 1 μm), oxid dusičitý (NO_2), přízemní ozón (O_3), celkové oxidy dusíku (NO_x) a meteoveličiny (rychlost a směr větru, teplota, relativní vlhkost a tlak). Některé stanice měří ještě oxid siřičitý (SO_2) a oxid uhelnatý (CO).

Doprava je jedním z hlavních zdrojů, který ovlivňuje kvalitu ovzduší ve městě Brně. Je hlavním producentem škodlivin oxidu dusičitého (NO_2) a oxidů dusíku (NO_x) a v nemalé míře přispívatelem i prachových částic různých velikostních frakcí. Proto jsou po městě i u rušných komunikací instalovány automatické stanice měření kvality ovzduší.

Rok 2023 byl z hlediska kvality ovzduší opět velmi dobrý, na území aglomerace Brno nedošlo u žádné ze sledovaných znečišťujících látek k překročení zákonem stanoveného imisního limitu (myšleno při dostatečném množství dat pro hodnocení).

V posledních letech je na komunikacích větším problémem rozsáhlá stavební činnost. Z důvodu nedostatečně dodržovaných protiprašných opatření, jako jsou úklid komunikací, čištění vozidel vyjíždějících ze stavby a nezakrývání kontejnerů převážejících sypké materiály, způsobuje projíždějícími vozidly rozmělnění a víření již usazeného prachu na vozovkách.

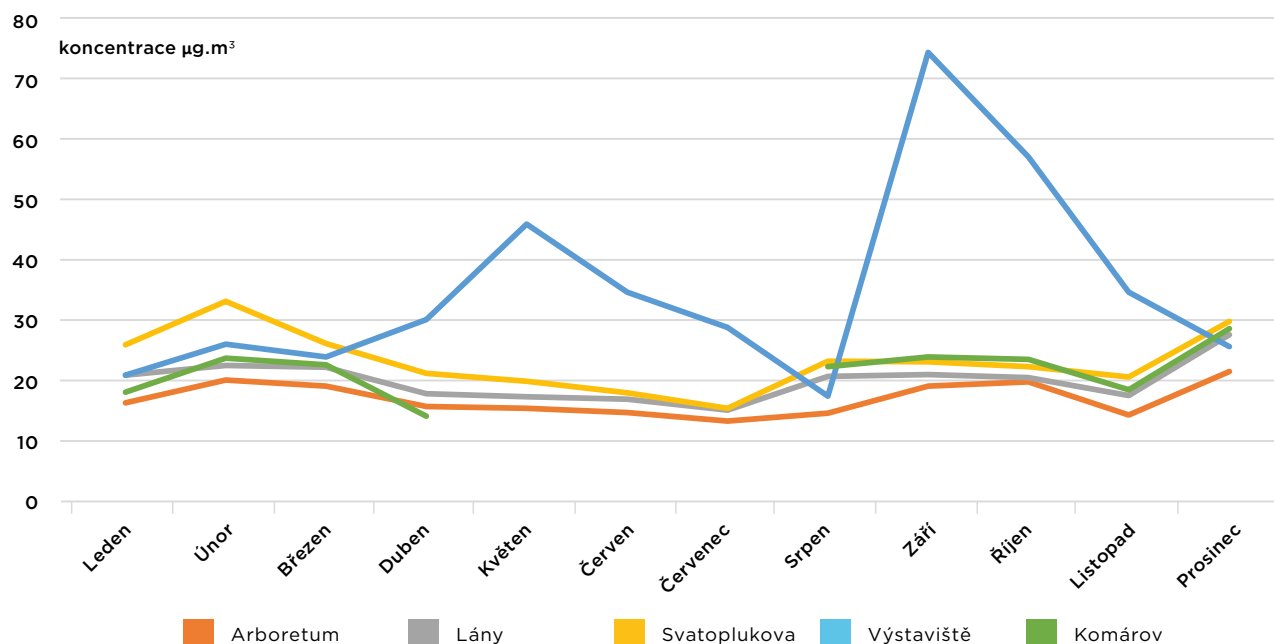
V roce 2023 byl tento jev velmi dobře pozorovatelný na stanici Brno-Výstaviště, kde dosahovaly koncentrace PM_{10} nadlimitních hodnot. To je patrné i z přiloženého grafu, kde jsou zobrazeny průměrné denní koncentrace v jednotlivých měsících roku. V dubnu započaly masivní stavební práce v blízkosti měřicí stanice a od té doby jsou koncentrace několikanásobně vyšší v porovnání s dalšími městskými stanicemi. V srpnu jsou koncentrace nižší, protože probíhalo měření jen v prvním týdnu, který propršel. A v prosinci jsou koncentrace všeobecně taky nízké, opět ovlivněny vlhkem a v závěru roku přerušeny stavebními pracemi.

Zdroj dat: OŽP MMB



Foto stanice Brno-Výstaviště: OŽP MMB.

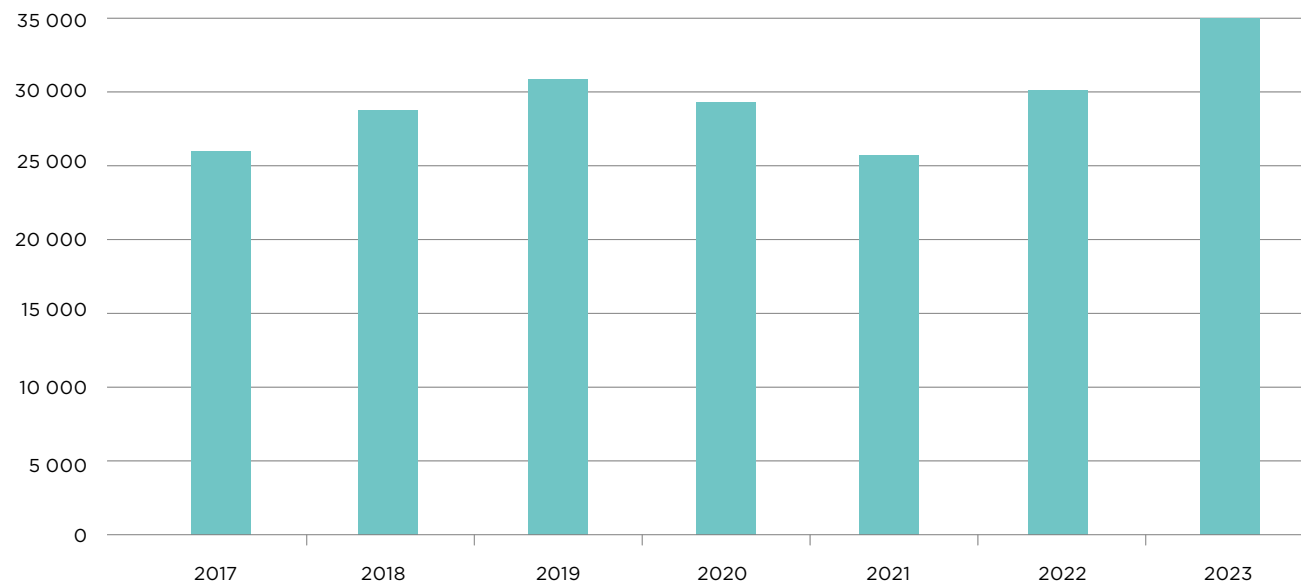
Vývoj průměrné denní koncentrace PM_{10} během roku 2023



Efektivní využívání MHD může pomoci snížit emise CO₂ ve městě Brně

Již sedm let poskytuje město Brno v rámci dotačního programu „Šalinkarta“ slevu 1 425 Kč na nepřenosnou roční jízdenku. Jelikož jedním z hlavních problémů velkých měst jsou ulice plné aut, která vypouští velké množství skleníkových plynů a mohou lokálně ovlivňovat ovzduší, město Brno se snaží tímto dotačním programem motivovat obyvatele Brna k většímu využívání městské hromadné dopravy. Každoročně je podáno více než 30 000 žádostí. Loňský rok byl zatím rekordní. Po propadu kvůli pandemii covid-19 můžeme od roku 2022 pozorovat rostoucí trend. V letošním roce bylo podáno celkem 38 583 žádostí, což je ještě o 2 tis. žádostí více, než bylo podáno během nejsilnějšího roku 2019. I nadále mohou Brňané ve městě potkávat šalinu informující o projektu #PřipravBrno, jehož je tento motivační program součástí.

Graf počtu podaných žádostí v období 2017–2023



02 VĚŘEJNÁ DOPRAVA



2.1 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje v Brně

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

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

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

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

Rok 2023 byl rokem, kdy se provoz dopravy v Brně a celém kraji vrátil do předcovidových standardů. Počet cestujících dosáhl a někde i překonal údaje z roku 2019. Počet spojů se vrátil do standardního rozsahu a provoz regionální dopravy nebyl již omezen žádnou významnou výlukou.

Rok 2023 byl v Brně a jeho okolí rovněž rokem jednotek Moravia. V polovině roku byly tyto nové jednotky vlastněné Jihomoravským krajem nasazeny do provozu a v Brně a okolí plně nahradily zastaralé vlaky. Díky nim se podařilo zvýšit přesnost provozu a přinést do městské a příměstské dopravy standardy 21. století včetně klimatizací, toalet s uzavřeným oběhem nebo bezbariérové nástupy do vlaků.



V polovině roku 2023 nahradilo 37 nových jednotek Moravia nevyhovující staré vlakové soupravy především na linkách spojujících Brno s jeho spádovým územím.

V průběhu roku 2023 rovněž pokračovala modernizace brněnského hlavního nádraží, budova získala nový, přehlednější vzhled a byla doplněna o nové prodejny a služby. Modernizace bude v roce 2024 dále pokračovat.

Hned od počátku roku 2023 se železniční doprava začala potýkat s mediálně přeceňovanou komplikací – havarijním stavem části mostu přes řeku Svatku u ulice Křídlovické. Situace však byla rychle vyřešena, vybrané vlaky linky S4 a R54 byly odkloněny na dolní nádraží a v železniční dopravě tak k významným problémům nedocházelo. Během roku byla provedena oprava a od poloviny prosince 2023 se po mostě jezdí bez omezení.

Zajímavou novinkou pro uživatele aplikace Google Map bylo její doplnění o aktuální zpoždění vozidel veřejné dopravy v Brně a Jihomoravském kraji. Po složité přípravě tak ve spolupráci s DPMB začal KORDIS od února do aplikace plnit potřebné údaje. V případě mimořádných událostí se v aplikaci vedle zpoždění v reálném čase mohou objevovat i aktuální zprávy od dispečerů DPMB nebo KORDIS.

Zajímavou novinkou pro obyvatele Brna bylo nasazení hybridních autobusů Mercedes Citaro na příměstské autobusové linky – jezdí např. na lince 48 spojující centrum Brna s Tuřany, Dvorský a Mohylou míru nebo na lince 74 z Brna do Újezda u Brna.



Regionální autobusy v jednotném krajském nátěru spojují město Brno nejen s jeho blízkým i vzdálenějším okolím, ale nabízejí i rychlé a méně tradiční dopravní vazby v rámci Brna.

KORDIS se v červnu 2023 stejně jako v minulých letech zapojil do celoměstské slavnosti Ignis Brunensis a Dnů dopravní nostalgie, kde mimo tradiční účasti na náměstí Svobody vypravil nostalgické vlaky a autobusy do okolí Brna a přímo na hlavním nádraží umožnil prohlídku již neprovozované vlakové jednotky 560 a její porovnání s novou jednotkou Moravia.

Co se týče změn jízdních řádů příměstských autobusů, byl rok 2023 poněkud klidnější. Za zmínku stojí zahájení oprav a rozšíření dálnice D1 na katastru města Brna, které generuje významná zdržení autobusů na ulici Vídeňská. Z toho důvodu bylo nutné upravit trasy linek 501 a 51, které byly zkráceny na ulici Ořechovskou s možností přestupu na tramvaj 2.

Na konci roku se v rámci změn jízdních řádů plně projeví výhody jednotek Moravia. Profitují z nich i Brňané, protože se podařilo zlepšit garanci návaznosti vlaků v zastávce Brno – Židenice. Cestující od Řečkovic, Králova Pole či Lesné tak snadno přestoupí na vlaky směr Blansko a opačně. Došlo rovněž ke zvýšení počtu vlaků mezi hlavním nádražím a Chrlicemi a ke zpravidelnění patnáctiminutových intervalů ve špičkách pracovních dnů.

Elektronické odbavování cestujících v IDS JMK

V roce 2023 se elektronické odbavování cestujících dále rozvíjelo. Průběžně narůstá podíl cestujících platících za jednorázové jízdné bankovní kartou, stejně jako podíl cestujících kupujících si elektronické předplatní jízdenky prostřednictvím e-shopů. Důležitým mezníkem bylo v polovině roku sloučení dvou e-shopů do jednoho systému spravovaného Technickými sítěmi Brno.

Dotazy a pomoc cestujícím v souvislosti s elektronickým odbavováním cestujících řeší jak DPMB ve vlastním kontaktním centru, tak i KORDIS v Kontaktním centru IDS JMK v podchodu brněnského hlavního nádraží. Síť kontaktních center KORDIS se v roce 2023 dále rozrostla do celého kraje. KORDIS ve své režii na konci roku 2023 provozoval 9 vlastních kontaktních center a dalších 6 pak bylo provozováno ve formě franšízy dopravci.

Počet linek IDS JMK na území města Brna

Tramvajové linky (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	12 (1)
Trolejbusové linky (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	13 (1)
Městské autobusové linky denní (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	38 (9)
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)	14 (5 + 9)

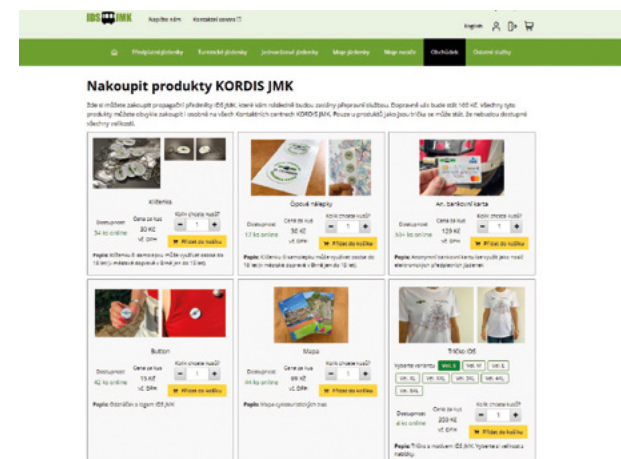
V roce 2023 probíhala příprava na zásadní změnu v odbavování cestujících v Brně i kraji. Připravuje se náhrada označovačů jízdenek na nádražích za nové, které umožní nejen označení papírové jízdenky, ale i koupi elektronické jízdenky bankovní kartou. S tím souvisí i na rok 2024 plánované doplnění obdobných validátorů do vybraných linek regionálních příměstských autobusů a chytrých automatů do jednotek Moravia.

Převpravní výkon cestujících IDS JMK na území města Brna

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

Druh dopravy	Převpravní výkon v oskm	Podíl
Tramvaje	1 405 741 601	47,9 %
Trolejbusy	318 261 578	10,8 %
Městské autobusy	858 112 860	29,2 %
Regionální autobusy	195 365 084	6,7 %
Vlaky	158 162 287	5,4 %
Celkem	2 935 643 410	100,0%

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



Sloučení krajského a brněnského e-shopu v polovině roku 2023 a ukončení prodeje měsíčních a čtvrtletních papírových předplatních jízdenek koncem roku přineslo zvýšený nápor na Kontaktní centrum IDS JMK provozované v podchodu pod hlavním nádražím. Aby zákazníci nemuseli dlouho čekat, bylo přidáno další pracoviště a nyní tak ve špičkách obsluhují zájemce až 4 pracovníci.

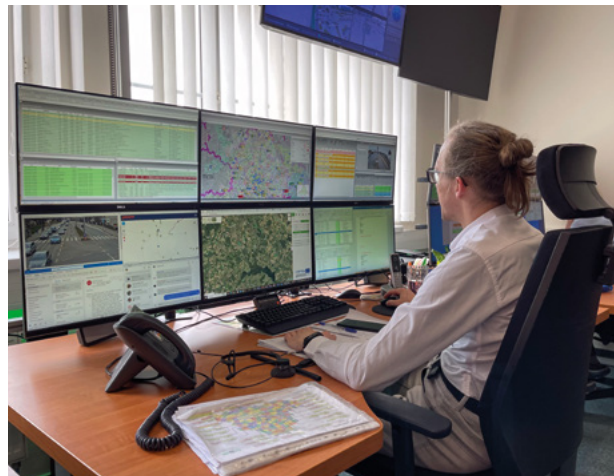
Centrální dispečink IDS JMK

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 železnic, státní organizace, a od více než 800 autobusů provozovaných přibližně 22 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. Na CED jsou napojeny prostřednictvím standardizovaného rozhraní (API) i další informační systémy – například elektronické panely na zastávkách (ELP) nebo mobilní aplikace zobrazující polohu a odjezdy vozidel. Data z Centrálního dispečinku často využívají studenti a další zájemci pro vytváření vlastních aplikací. Data společnost KORDIS poskytuje po podpisu odpovídající smlouvy bezplatně.

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



Centrální dispečink IDS JMK (CED) se stále rozvíjí. Velkou výzvou pro něj v roce 2023 bylo propojení s jednotkami Moravia, od nichž přebírá on-line např. informace o poloze. Dispečink s nimi bude komunikovat napřímo bez nutnosti zprostředkování dispečerem dopravce. CED je cílem častých návštěv z České republiky i zahraničí. Stále není pravidlem, že by podobné služby zahrnující kompletní přehled a řízení provozu v městských a regionálních dopravách existovaly.



Pracovník dispečinku má dva hlavní úkoly – přebírat a řešit zprávy od řidičů regionálních autobusů a dále v rámci nastavených pravidel zajistit přestupy mezi spoji. Přitom úzce spolupracuje s dispečinky dopravců i dalšími subjekty – mj. s integrovaným záchraným systémem. Součástí dispečinku je i call centrum, kde se v dobách špiček dva pracovníci věnují dotazům a podnětům cestujících, často hledají předměty zapomenuté ve vozidlech, vyhledávají spojení nebo radí v tarifních otázkách.

2.2 Městská hromadná doprava zajišťovaná DPMB

Základní údaje

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

Dopravní a přepravní výkony

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

Z pohledu plnění výkonů došlo v roce 2023 k mírnému nárůstu ujetých kilometrů oproti úrovni roku předchozího. To bylo způsobeno obnovením provozu tramvají mezi Pisárkami a Komínem, kde vozidla projíždějí novým tramvajovým tunelem při ulici Žabovřeské. Při této příležitosti bylo provedeno několik dílčích úprav v linkovém vedení. Svůj vliv měly ale i další změny drobnějšího charakteru, jako např. úpravy jízdních řádů v návaznosti na zařazování nových vozidel s větší přepravní kapacitou, změny provozních parametrů dle aktuální potřeby anebo obnovení (resp. zavedení) nočního rozjezdu v 0:30 hod.

V posledních letech mají významný vliv na rozsah provozu také dopravní omezení související s rozsáhlými investičními akcemi a jinak tomu bylo v roce 2023. Jednalo se především o aktuálně dokončované části

Dopravní výkony tramvají, trolejbusů a autobusových linek DPMB na území města i regionu (mil. vozových km/rok)	36,6
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Přepravené osoby v síti DPMB – na území Brna i regionu za rok (tis.)	361 548
----------------------------------------------------------------------	---------

Celkové provozní náklady DPMB (mil. Kč)	3 844
------------------------------------------------	--------------

Velkého městského okruhu. Nejen veřejnou dopravu výrazně ovlivnily např. stavby VMO Žabovřeská II. etapa, VMO Tomkovo náměstí, VMO Rokytova, VMO Bauerova, oprava mostu v ulici Otakara Ševčíka, ale i mnohé další.

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.

Struktura předplatitelů (osoby)	167 476
----------------------------------------	----------------

- základní	86 131
------------	--------

- studenti	63 986
------------	--------

- senioři do 70 let	17 359
---------------------	--------

Struktura předplatného dle druhu jízdního dokladu (ks)	565 241
---------------------------------------------------------------	----------------

- měsíční	252 330
-----------	---------

- čtvrtletní	187 372
--------------	---------

- roční	125 539
---------	---------

V roce 2023 došlo k nárůstu tržeb ve všech kategoriích jízdného, a to i přes fakt, že navzdory vysoké inflaci nedošlo ke změně ceny jízdného v městských zónách a zůstala na stejné úrovni jako v předchozích letech. Tržby v roce 2023 byly oproti roku 2022, ve kterém ještě doznávaly dopady pandemie covid-19, vyšší o 105 mil. Kč. Jedná se o nejvyšší hodnotu tržeb v historii DPMB. Oproti období před pandemií covid-19 v roce 2019 byl v roce 2023 zaznamenán nárůst o 61 mil. Kč.

U předplatních jízdenek je zřejmý meziroční nárůst jejich využívání, obzvláště u čtvrtletních a ročních. Je to z důvodu návratu zákazníků ke svým oblíbeným jízdenkám po období nejistoty v předchozím období.

I v oblasti jednorázových jízdenek je patrný výrazný nárůst prodeje. Zde je hlavním faktorem růstu čím dál větší obliba systému Pípní a jed!, který umožňuje pohodlné pořízení jízdenky ve vozidle standardní platební kartou. Celkové tržby za jednorázové jízdenky vzrostly meziročně o více než 10 % z 397 mil. Kč na 440 mil. Kč. Podíl jízdenek pořízených v systému Pípní a jed! dosáhl téměř 50 % z celkového prodeje jednorázových jízdenek.

Struktura výnosů DPMB

- podíl kompenzace na výnosech (%)	66,04
- podíl tržeb (%)	25,15
- ostatní (%)	8,81

Tržby z jízdného - MHD (mil. Kč)

1 035

- předplatní jízdné (mil. Kč)	595 (57,5 %)
- jednorázové jízdné (mil. Kč)	440 (42,5 %)

Elektronické odbavování cestujících

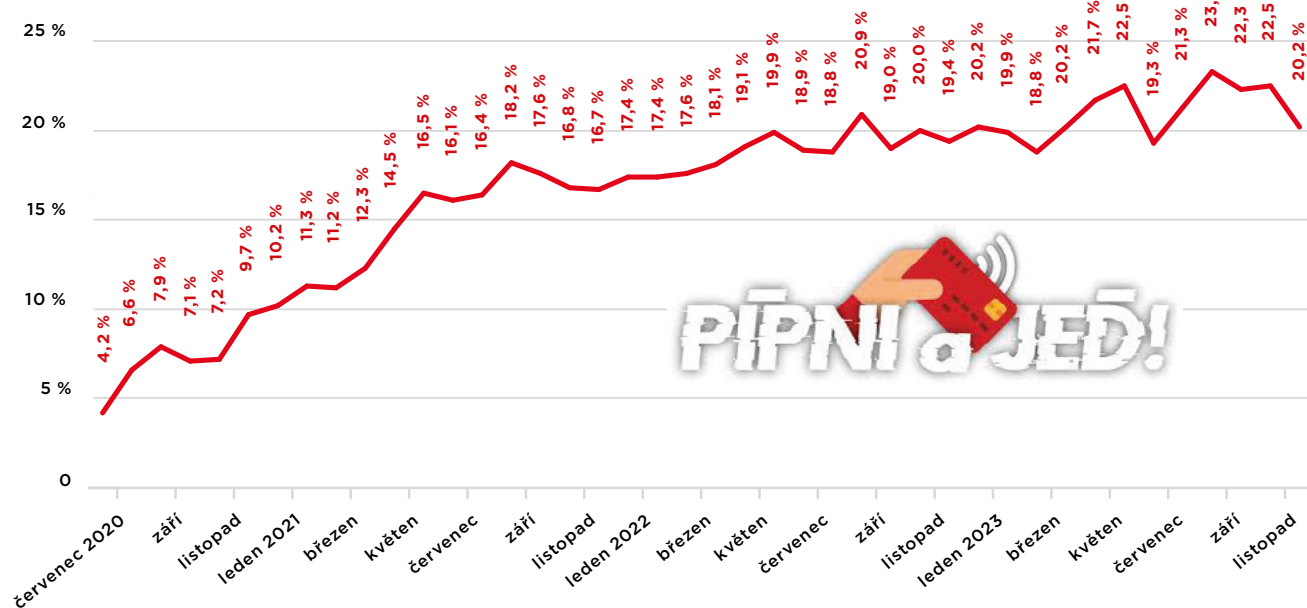
Od 1. července 2020 Dopravní podnik města Brna spustil druhou etapu elektronického odbavování cestujících, díky kterému si cestující mohou zakoupit jízdenku přímo ve voze bezkontaktně. Stačí, když po nástupu přiloží kartu k validátoru.

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

Z celkových tržeb za předplatní i jednorázové jízdenky se podíl tržeb realizovaný prostřednictvím systému Pípní a jed! neustále zvyšuje a dosahuje již 21 %.

Dalším významným krokem k modernizaci prodeje jízdenek byla úplná elektronizace předplatních jízdenek, která byla dokončena na začátku roku 2022. Jízdenky jsou prodávány prostřednictvím portálu městských služeb Brno iD, který také zaznamenává výrazný růst počtu uživatelů. Ke konci roku 2023

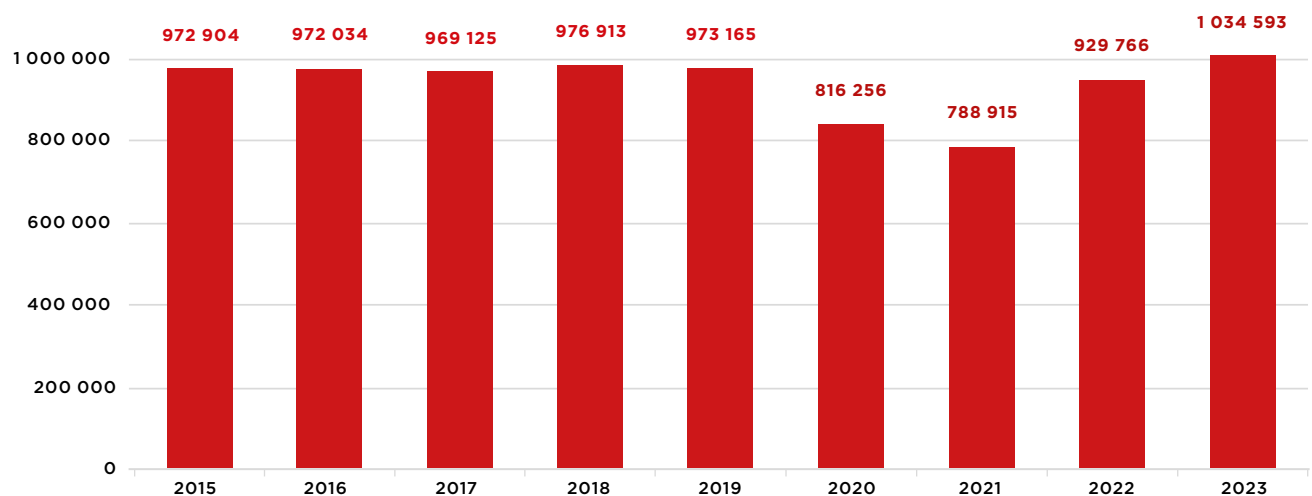
Podíl Pípní a jed! na celkových tržbách MHD



bylo evidováno již 536 260 aktivních uživatelských účtů, což je nárůst o 44 % oproti roku 2022. Zákazníci prostřednictvím tohoto portálu realizovali transakce

v celkovém objemu přesahujícím 864 mil. Kč, z čehož plných 71 % bylo realizováno online přes internet. Zbývajících 29 % transakcí uskutečnili zákazníci na pobočkách.

Vývoj tržeb v MHD v období 2015–2023 (v tis. Kč)



Vozový park (stav k 31. 12. 2023)

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

Tramvaje	310
Trolejbusy	149
Autobusy	340
Celkem	799

Obnova vozidel DPMB probíhala v roce 2023 těmito vozidly:

- nákup 5 ks tramvají Škoda 45T
- kompletace 4 ks kloubových nízkopodlažních tramvají EVO2_Drak v Ústředních dílnách DPMB
- nákup 18 ks kloubových nízkopodlažních trolejbusů Škoda 32Tr
- nákup 1 ks kloubového nízkopodlažního trolejbusu Škoda 27Tr (poslední dodané vozidlo z 40ks série)

Kromě pořízení nových vozidel MHD každoročně probíhají modernizace tramvají ve vlastní režii v Ústředních dílnách DPMB, které přispívají zajištění provozuschopnosti vozidel v příštích obdobích.

Nové tramvaje typu škoda 45T

Ve IV. čtvrtletí roku 2022 a v I. čtvrtletí roku 2023 byly do DPMB dodány obousměrné nízkopodlažní tramvaje typu Škoda 45T v počtu 5 ks, se kterými byly vykonávány předepsané typové zkoušky před schválením do trvalého provozu. Ty byly dokončeny ve II. čtvrtletí roku 2023, následně byly tramvaje převzaty a uvedeny do trvalého provozu. Ve IV. čtvrtletí roku 2023 byla uplatněna opce na dalších 15 ks tramvají, které budou dodány v roce 2025.

Projekt Mario

V roce 2023 pokračoval projekt Mario – trolejbus zkompletovaný v dílnách DPMB. V roce 2023 byly vykonány předepsané typové zkoušky, vozidla

najezdila ve zkušebním provozu předepsaný počet km s cestujícími a výrobce následně podal žádost o homologaci na Drážní úřad. Její vydání se předpokládá na začátku roku 2024.

Program historických a retro vozidel DPMB

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



Rekonstrukce historického trolejbusu 9 Tr (Škoda)

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

Stávající historická a retro vozidla DPMB se hromadně účastnila tradiční akce Dopravní nostalgije, která je v rámci festivalu Ignis Brunensis pořádána každoročně

v polovině června. Historické tramvaje, trolejbusy a autobusy byly nejprve vystaveny v centru města k prohlídce, v odpoledních hodinách přivážely zájemce o návštěvu zázemí vozovny v Medláňkách.



Tramvaj T2 (ČKD) a 4MT (Královopolská strojírna).

V letním období jsou v nepracovní dny rovněž v provozu dvě zvláštní historické linky. Jde o tramvajovou linku H4, kam jsou nasazovány historické tramvaje ze 40. a 50. let, a také trolejbusovou linku H24, kde se představují trolejbusy různého stáří především ze sbírek Technického muzea v Brně. V letním období jsou pro potěšení cestujících také nasazována retro vozidla na běžné linky. V případě tramvají jde o linku 10, retro trolejbusy jezdily na lince 25.

Bezbariérová doprava

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

interiérem významně přispívá mimo jiné i ke zvýšení bezpečnosti a ke zrychlení odbavení v zastávkách.

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

Vozový park s bezbariérovou úpravou vstupu a části interiéru*)

Vozový park s bezbariérovou úpravou vstupu a části interiéru	
- tramvaje	196 (65,8 %)
- trolejbusy	133 (100 %)
- autobusy	332 (100 %)
Celkem	661 (86,6 %)

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

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

Počet garantovaných bezbariérových spojů	
- pracovní dny	92 %
- soboty	98 %
- neděle	98 %

Nedílnou součástí bezbariérového programu MHD jsou postupně realizovány i úpravy nástupních prostor a zastávek.

Přeprava jízdních kol

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

V letní sezóně byly na vybraných spojích linky 57 opět v provozu autobusy se speciálními cyklonosiči umístěnými na zadní části karoserie. Cyklobusy znovu jezdily až do sídliště Vinohrady, kam je linka 57 vedena z důvodu výstavby Velkého městského okruhu. Z tohoto pohledu jde o zajímavé zpestření možností nad rámec tradičních, přesto stále populárních cyklistických cílů na severu Brna. I na spojích s rozšířenou přepravou jízdních kol platí běžné přepravní a tarifní podmínky IDS JMK.

Aktuální rozsah sítě a linkový systém

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

Provozní délka sítě celkem (km)	520,6
Provozní délka sítě mimo území Brna (km)	96,2
Počet vypravených vozidel (denní průměr ve špičce)	559

DPMB realizoval v roce 2023 na linkách městské hromadné dopravy 140 výluk a 295 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 tratě za účelem její opravy, případně větší rekonstrukce.

Z nejvýznamnějších akcí připomeňme pokračování výluk v oblasti Tomkova náměstí, na rozdíl od předchozích let nejen pro autobusy a trolejbusy, ale nově také pro tramvaje. Přestavba Velkého městského okruhu měla dopad na provoz autobusů také v oblasti Pisárek a ulice Bauerovy. Specifikem zde byl provoz bezplatné autobusové linky DPMB pro propojení areálu Riviéra s okolními místy s možností parkování nebo přestupu na ostatní linky. Dalším místem na Velkém městském okruhu, kde si dopravní stavby vyžádaly uzavírky a výluky autobusů, je opravovaný most v ulici Otakara Ševčíka. Pokračovala i realizace protipovodňových opatření podél Svratky i s letní uzavírkou Novosadského mostu. Nezastavil se ani dlouholetý projekt rekonstrukce distribuční tepelné sítě, výkopovými pracemi byl zasažen provoz v oblasti ulice Masné. Dopravu na jihu města zase výrazně zkomplikovalo rozšiřování dálnice D1 s omezením provozu autobusů v blízkosti sjezdů k Vídeňské ulici. Dalo by se ještě pokračovat dlouhým výčtem, zmiňme alespoň významnější letní výluky při rekonstrukci tramvajové tratě a dlažby v ulici Masarykově.

V roce 2023 byl oproti předchozím rokům zaznamenán nárůst počtu zvláštních dopravních opatření. Realizováno jich bylo 113 a kromě řady sportovních či kulturních akcí šlo také o rozsáhlá dopravní opatření při tradičním festivalu zábavy Ignis Brunensis, včetně soutěžních ohňostrojů na Brněnské přehradě. Jako zajímavost lze uvést první celorepublikový sraz fanoušků městské hromadné dopravy, v jehož rámci byla po Brně provozována „barevná linka“, jejíž provoz zajistily autobusy různých českých dopravních podniků.

Tramvajová doprava

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

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

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

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

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

Počet linek denních (noční doprava je zajišťována autobusy)	11
Provozní délka kolejové sítě (v km, z toho na vlastním tělese v % – mimo areály vozoven)	70,1 (47 %) z toho v regionu 1,23
Celková délka linek tramvajů (km) – pravidelné linky (celkem / z toho mimo Brno)	126,4 (1,23)
Denní průměr vypravených vozů do špičky	225
Ujeté vozokilometry tramvajemi v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB)	14 169 (39 %)
Přepravní výkon tramvajové dopravy v síti DPMB za rok (tis. místkm a v % v rámci DPMB)	2 298 741 (54 %)
Počet a podíl přepravených osob tramvajemi v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB)	196 832 (54 %)
Průměrný roční proběh na 1 vůz – tramvaj (km)	45 228
Rozsah provozu (noční doprava je zajišťována autobusy)	05:00–23:00 hod.

V roce 2023 byl zprovozněn nový, 500 m dlouhý tramvajový tunel při ulici Žabovřeské, vybudovaný v rámci stavby Velkého městského okruhu v Brně. Díky tunelu ve skále pod Wilsonovým lesem jsou opět v provozu obě důležité trasy spojující centrum města s Komínem či Bystrčí. Část výlukových opatření byla po otevření tunelu převedena v trvalý stav, díky čemuž se v Brně nadále setkáváme s tramvajemi linky 7 (naposledy v provozu v roce 2012), naopak trvale byla zrušena tramvajová linka 11.



Tramvaj 45 T (Škoda) v tunelu Žabovřeská.

Na tramvajové linky MHD bylo v roce 2023 v pracovních dnech do špičky vypravováno průměrně 225 vozidel, což představuje 40% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.



Kolejové propojení v ulici Nádražní.

Trolejbusová doprava

Trolejbusová síť v Brně je svým rozsahem největší v České republice. Celková délka trolejbusové sítě je 55,7 km (délka komunikací, na kterých jsou provozovány pravidelné 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 zauímají 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. V průběhu roku pokračovala příprava pilotního projektu rozvoje elektromobility ve formě rozšíření provozu parciálních trolejbusů, které v příštích letech nahradí některé autobusové linky.

Na trolejbusové linky bylo v pracovních dnech roku 2023 ve špičkových dobách vypravováno průměrně 98 trolejbusů, což představuje 18% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.

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

Počet linek denních (noční doprava je zajišťována autobusy)	12
Provozní délka trolejbusové sítě DPMB (km) celkem / z toho v regionu	55,7 / 3,1
Délka linek městských trolejbusů (km) – pravidelné linky (celkem / z toho mimo Brno)	99,4 / 3,1
Denní průměr vypravených vozů do špičky	98
Ujeté vozokilometry trolejbusů v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB)	5 262 (14 %)
Přepravní výkon trolejbusové dopravy v síti DPMB za rok (tis. místkm a % v rámci DPMB)	518 096 (12 %)
Počet a podíl přepravených osob trolejbusů v síti DPMB (tis. a v % v rámci DPMB)	44 563 (12 %)
Průměrný roční proběh na 1 vůz – trolejbus (km)	36 619
Rozsah provozu (noční doprava je zajišťována autobusy)	05:00–23:00 hod.



Trolejbus 32Tr (Škoda + SOR).



Trolejbus 27 Tr (Škoda + Solaris).

Autobusová doprava

Autobusový subsystém plní v rámci celého systému MHD na území města Brna funkci napaječové a doplňkové dopravy k dopravě páteřní, jež je prezentována dopravou tramvajovou, částečně i dopravou trolejbusovou. Vybrané autobusové linky jsou v rámci Integrovaného dopravního systému JMK nedílnou součástí příměstské autobusové dopravy, s níž jsou vzájemně provázány a současně navázány na dopravu železniční. Pro pokrytí zvýšené přepravní poptávky se kapacitní městské autobusy rovněž podílí na dopravní obsluze turisticky atraktivních oblastí v okolí města Brna. Provoz prvních autobusových linek byl zahájen v roce 1930.

Na autobusové linky bylo v roce 2023 v pracovních dnech do špičky vypravováno průměrně 236 autobusů, což představuje 42% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.

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

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



Defilé retroautobusů (Karosa 900, Karosa 700, ŠM 11, RTO).

Počet autobusových linek DPMB

- na území města Brna (pouze) denní / noční	31 / 5
- na území města Brna i v regionu denní / noční	12 / 6

Provozní délka sítě autobusů na území města i regionu (km) 393,9

Délka autobusových linek DPMB (km)

- délka linek celkem denní / noční	487,5 / 285,7
- délka linek z toho pouze na území regionu - denní / noční	63,2 / 50,4

Denní průměr vypravených vozů do špičky 236

Ujeté vozokilometry autobusy v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB) 17 167 (47 %)

Přepravní výkon autobusové dopravy v síti DPMB za rok

(tis. místek a v % v rámci DPMB) 1 440 710 (34 %)

Počet a podíl přepravených osob autobusy v síti DPMB (tis. a v % v rámci DPMB) 120 153 (34 %)

Průměrný roční proběh na 1 vůz - autobus (km)

Rozsah provozu (denní od-do hod., noční od-do hod.) 51 177
05:00-23:00 / 23:00-05:00 hod.
so+ne 23:00-07:00 hod.

Senior bus

Od roku 2016 DPMB zajišťuje ve spolupráci s Odborem sociální péče Magistrátu města Brna pod názvem SENIOR BUS přepravní službu pro brněnské seniory a držitele průkazů ZTP, ZTP/P. Až šest vozidel je v době od 6 do 22 hodin každý den včetně sobot, nedělí a svátků k dispozici pro libovolné cesty po městě Brně. V roce 2023 bylo realizováno přes 22 tisíc jízd.



Defilé seniorbusů DPMB.

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 hlučnosti v rekreační oblasti města Brna.

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

Počet lodí	7
Plavební dráha (km)	10
Počet přístavišť	11
Přepravené osoby / rok	309 706
Ujetá vzdálenost (lodní km, bez komerčních plaveb)	37 480



Lodě Stuttgart a Dallas v hlavním přístavišti.

Řídicí informační systém dopravy

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

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

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

V roce 2022 byly připojeny další informační panely v technologiích LED i LCD. Zároveň s ohledem na současné trendy komunikují panely nejen v APN prostřednictvím sítí mobilních operátorů, ale nově také přímo v LAN v místech, kde je zajištěno kapacitní připojení metalickým nebo optickým kabelem, například na trati do bohunického kampusu.

Poskytování dopravních informací

Nedílnou součástí informačního systému MHD je pracoviště distribuce dopravních informací (DDI), které kromě přípravy informací o plánovaných výlukách a změnách zajišťuje také distribuci informací o aktuálních událostech v dopravě směrem k veřejnosti v reálném čase. V roce 2023 bylo odbaveno více než 3 600 informací o mimořádných událostech a přes 700 vstupů do vysílání rozhlasových stanic.

Kromě elektronických panelů, kterých je jen na území Brna přes 200, jsou pro informování využívány webové stránky a profily na sociálních sítích Facebook a síti X. Portfolio informačních služeb doplňuje mobilní aplikace DPMBinfo, která v českém i anglickém jazyce nabízí informace z celého regionu.

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

Dopravní energetický systém

Měničrny zajišťují transformaci a usměrnění vstupního napětí 3x 22 kV na 3x 520 V, následně na 1x 600 V DC. DPMB spravuje a vlastní celkem 30 měníren o celkovém trakčním výkonu 110,14 MVA (71 trakčních transformátorů o výkonu 1100-1650 kVA).

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

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

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

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

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

Přehled významných investic, rekonstrukcí a oprav infrastruktury MHD v roce 2023

Tramvajové tratě

Kolejové propojení v ulici Nádražní

- Na přelomu měsíce září a října proběhla výměna kolejových objektů v ul. Nádražní mezi zastávkami Hlavní nádraží a Nové sady.
- Oprava zahrnovala celkem 6 výhybek, z toho 3 rozřazovací a 3 sjezdové včetně souvisejících kolejových křížení.
- Konstrukce byly upevněny na DZP panely a osazeny pryžovými bokovnicemi pro snížení přenosu hluku a vibrací od kolejové dopravy.

Bezbariérové zastávky

V roce 2023 byla provedena bezbariérová úprava zastávek:

- Zastávka Pionýrská (směr Řečkovice)
- Zastávka Antonínská (směr centrum)
- Zastávka Antonínská (směr Řečkovice)

Přístřešky pro cestující MHD

V roce 2023 došlo k realizaci dalších přístřešků pro cestující v zastávkách:

- Zastávka Kampus (směr Bohunice)
- Zastávka Pionýrská (směr Řečkovice)
- Zastávka Antonínská (směr centrum)
- Zastávka Antonínská (směr Řečkovice)
- Zastávka Obřanská – U školy (směr Obřany)
- Zastávka Zdráhalova (směr Lesná)
- Zastávka Venhudova (směr Lesná)

Kabelové trasy a měřírny

Rekonstrukce kabelové sítě ul. Alešova – měřírna Černá Pole

- Jedná se o rekonstrukci a vybudování nové trasy trakčních kabelů, která propojuje již dokončené úseky v ulicích Alešova a Merhautova s měřírnu Černá Pole.
- Vybudováním této části dochází ke stabilizaci napájení trolejbusových a tramvajových tratí v dané lokalitě.
- Součástí stavebních prací je i provedení kabeláže pro připojení měřírny k centrální optické síti společnosti DPMB.
- Celková délka této trasy činí přibližně 300 metrů a byla dokončena v roce 2023.

Optické propojení trasy DPMB měřírna Líšeň – měřírna Jírova

- Jedná se o připojení měřírny Líšeň přes měřírnu Jírova k centrální optické síti DPMB,
- Síť optických kabelů slouží k bezpečnému, stabilnímu a spolehlivému přenosu informací a dat po optických vláknech. Tímto způsobem lze dosáhnout rychlého přenosu na dlouhé vzdálenosti při malých ztrátách a vysokých požadavcích na kvalitu.
- Celková délka této trasy činí přibližně 1400 metrů a byla dokončena v roce 2023.

Rekonstrukce měřírny Brno-Líšeň

- Účelem rekonstrukce je modernizace měřírny pro sídliště Líšeň a Vinohrady, která byla zprovozněna již v roce 1986 a její stávající technologie i stav jsou za svojí technickou a morální životností.
- Součástí rekonstrukce technologie je i její nutné rozšíření o další napájecí úseky související především s trolejbusovou linkou v oblasti Novolíšeňská – Jírova.

- Akce je součástí koncepce udržení systému napájení trakčních rozvodů na vysoké technické úrovni a byla dokončena v roce 2023.

Rekonstrukce kabelové sítě v ulici Brandlova

- Jedná se o vybudování nové trasy trakčních kabelů od Moravského náměstí přes Žerotínovo náměstí až k Bílému domu.
- Vybudováním této trasy dochází k významnému propojení dvou měřírén v centru města a úplnému nahrazení poruchového úseku v ulici Slovákova (stáří okolo 50 let), čímž dochází k podstatné stabilizaci napájení trolejbusových a tramvajových tratí, a to především v ulicích Veveří a Kounicova.
- Součástí stavebních prací je i provedení kabeláže pro připojení měřírny k centrální optické síti společnosti DPMB.
- Celková délka této trasy činí přibližně 350 metrů a její dokončení se předpokládá začátkem roku 2024.

Úprava kabelové trasy ulice Kounicova

- Účelem stavebních úprav je výměna trakčních rozvodů na ul. Kounicova v úseku mezi ul. Kotlářská a Slovákova. Kabelová síť v tomto úseku je již na hranici životnosti a stává se poruchovou.
- Realizací této akce dojde ke stabilizaci systému napájení v dané oblasti a uvedení do stavu vyhovujícímu požadavkům pro přenos trakčního výkonu k provozování kloubových trolejbusů směrem do centra města.
- Celková délka této trasy činí přibližně 850 metrů a její realizace se předpokládá v několika etapách v průběhu období 2023–2025.

Významné strategické projekty

V rámci spolupráce mezi statutárním městem Brnem a DPMB je DPMB svěřeno k přípravě a realizaci celkem pět strategických projektů.



Tramvajová trať Kampus – celkový pohled na terminál Kampus.

Prodloužení TT z Osově ke kampusu MU v Bohunicích

Strategický projekt města Brna. DPMB byl pověřen zajištěním realizace. Předmětem projektu bylo rozšíření sítě tramvajových tratí ze zastávky Osová (Starý Lískovec) k univerzitnímu kampusu Masarykovy univerzity a k Fakultní nemocnici Brno-Bohunice. Smlouva o dílo mezi objednatelem statutárním městem Brnem a DPMB a zhotovitelem (Firesta + Metrostav) byla podepsána v červnu 2019. Ze strany MD ČR v rámci Operačního programu Doprava 2014–2020 byla schválena dotace do výše 1,157 mld. Kč. Na konci roku 2019 bylo ze strany zhotovitele požádáno o vydání všech stavebních povolení.

Během prvních třech čtvrtletí roku 2022 byla významná část stavby dokončena. Díky tomu mohly být v září zahájeny veškeré provozní zkoušky a prováděny revize jednotlivých technologických zařízení. V souladu s původním předpokladem byl zkušební provoz s cestujícími na nové trati zahájen od 11. 12. 2022. Dne 27. 12. 2023 byl zkušební provoz ukončen a trať je v rutinním provozu.



Znovuzprovoznění tramvajové tratě Stránská skála - Líšeň, Holzova (vizualizace smyčky Holzova u areálu Technického muzea).

Znovuzprovoznění tramvajové tratě Stránská skála – Líšeň, Holzova

Strategický projekt města Brna. DPMB je pověřen koordinací a přípravou. Cílem projektu je zprovoznění bývalé tramvajové tratě ze současné konečné na Stránské skále do Líšně při ulici Holzova k budově historických vozidel Technického muzea města Brna. V uplynulém období bylo účastníky řízení napadeno územní řízení. Na konci roku 2019 byly doplněny doklady a požadované podklady ze strany projektanta na Stavební úřad MČ Brno-Líšeň k novému zahájení územního řízení. V průběhu prvního čtvrtletí roku 2020 došlo k oznámení o doplnění dokladů ze strany Stavebního úřadu MČ Brno-Líšeň účastníkům řízení, dále byly doručeny nové námítky k řízení ze strany dalších účastníků řízení. Územní rozhodnutí tedy bylo znovu napadeno, následně zrušeno ze strany OÚSR MMB a vráceno k novému projednání místnímu stavebnímu úřadu v Brně-Líšni. V únoru 2021 byla na OÚSR podána společná žádost o určení místní příslušnosti stavebního úřadu s cílem přidělení na StÚ ve Slatině. Rozhodnutí bylo vydáno 11. 3. 2021 s výsledkem, že územní řízení provede Stavební úřad ÚMČ Brno-Slatina. Vzhledem ke změně stavebního zákona je nezbytné pro pokračování stavebního řízení přepracovat významnou část projektové dokumentace.

V přípravných pracích projektu se bude pokračovat až na základě zpracované územní studie, která bude podkladem pro vytvoření územních plánovacích podmínek pro řešení celé dotčené lokality na základě požadavků SMB, příslušných MČ, vlastníků pozemků a současných společenských potřeb obyvatel města Brna.



Realizace projektu vratné smyčky Pisárky pokládka nové kolejové sjezdové harfy.

Pisárky, etapa III (vratná tramvajová smyčka)

Projekt navazuje na ukončenou stavbu I. a II. etapy. Předmětem projektu Pisárky, III. etapa je především vybudování nové vratné tramvajové smyčky a kompletního kolejového zhlaví pro rozvětvení kolejí.

V červnu 2020 bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí na III. etapu. Byla uzavřena smlouva o dílo na další stupeň projektové dokumentace pro stavební povolení a zahájeny práce na projektu. Ve třetím čtvrtletí probíhala zejména koordinační jednání ve vztahu této stavby na navazující projekt výstavby multifunkčního pavilonu, došlo k upřesnění a doplnění některých komunikačních částí v oblasti vratné smyčky pro potřeby dopravní obsluhy v souvislosti s jejím provozem, vzniklo funkční zadání pro další pokračování projekčních prací. PDPS byla předána k internímu

schválení DPMB v prosinci 2020. V roce 2021 probíhala závěrečná koordináční jednání všech budoucích správců souvisejících objektů (vazba na Multifunkční sportovní a kulturní centrum). V prosinci 2021 byla předána dokumentace PDPS a bylo připraveno a následně vyhlášeno výběrové řízení na zhotovitele. Smlouva se zhotovitelem byla podepsána v prosinci 2022 a práce byly zahájeny v lednu 2023. Do konce roku 2023 byly dokončeny hrubé stavební práce mostní konstrukce tramvajové smyčky, zrealizovány veškeré potřebné přeložky sítí a zahájena realizace nové kolejové harfy ve vozovně.

Vzhledem k významu projektu v rámci infrastruktury města pro veřejnou dopravu je usilováno o získání dotace z fondů EU prostřednictvím Operačního programu Doprava III.



Lanová dráha Pisárky, Lipová – Kampus Bohunice (vizualizace koncové stanice Bohunice, Kampus).

Lanová dráha Pisárky – kampus

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

V srpnu 2020 byla uzavřena smlouva o dílo se

zhotovitelem PD DUSP (dokumentace pro územní a stavební povolení) a začala majetkoprávní příprava stavby. Současně probíhá koordinace projektu se souvisejícími stavbami pro Multifunkční sportovní kulturní centrum v areálu BVV. Byly tak připraveny veškeré podklady pro podání žádosti o společné povolení. V prosinci 2021 byla žádost podána. Společné stavební povolení bylo Drážním úřadem vydáno 5. 10. 2022. Toto zatím nenabývá právní moci.

Prodloužení tramvajové tratě Bystrc, Ečerova – Žebětín, Kamechy

Označený projekt je zařazen mezi strategické projekty města Brna. Účelem stavby je zvýšit kvalitu a spolehlivost dopravní obsluhy předmětného území. Nová tramvajová trať bude páteřní linkou dopravní obsluhy MHD v dotčené lokalitě. Realizací projektu Prodloužení tramvajové tratě dojde také k plné integraci nově obsluhované oblasti do města jako celku. Moderní tramvajová trať vybavená nejlepšími dostupnými zařízeními a technologiemi bude částečně vedena v podzemním tunelu.

Nároky na kvalitu poskytovaných služeb budou kladeny také na generálního dodavatele stavebních prací, neboť smluvní vztah investora a zhotovitele bude realizován v rámci mezinárodního smluvního standardu FIDIC (tzv. „Žluté knihy“) a jako personál objednatele (investora) bude v procesu přípravy i realizace stavby působit správce stavby, jehož činnost bude založena na stejném mezinárodním smluvním standardu (tzv. „Bílá kniha“ FIDIC). Hlavní aktivitou projektu Prodloužení tramvajové tratě Bystrc, Ečerova – Žebětín, Kamechy je novostavba tramvajové tratě, a to prodloužení stávající tramvajové dráhy ze smyčky Ečerova v Bystrci do nové smyčky při ulici Hostislavova v sídlišti Kamechy. Délka prodloužení v nové trase činí 1,4 km. Mimo vlastní stavbu tramvajového tělesa, včetně jeho tunelové trasy o délce 320 m, jsou součástí úpravy dotčené pozemní komunikace, mosty, přeložky inženýrských sítí a další stavbou vyvolané investice. Stavba je navržena

jako dvoukolejná tramvajová trať na samostatném tělese mimo pozemní komunikace. Kromě pozitivních vlivů na životní podmínky obyvatelstva – snížení prašnosti, hlučnosti, zvýšení vizuální čistoty – bude projekt naplňovat také požadavky na podporu osob se specifickými potřebami. Jednotlivá nástupiště TT i dotčených nástupišť AD, okolí všech zastávek včetně přístupových cest budou plně bezbariérové a vybavené moderními asistenčními prvky.

Projekt získal pravomocné územní rozhodnutí v prosinci 2023 a vstoupil do fáze výběru generálního dodavatele celé stavby.



Prodloužení tramvajové tratě do sídliště Žebětín, Kamechy (vizualizace zastávky a smyčky Žebětín, Kamechy).

2.3 Regionální autobusová a železniční doprava v Brně

Regionální autobusová doprava

Kromě městských autobusových linek provozovaných DPMB v rámci MHD 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. V Brně jsou ukončeny buď na Ústředním autobusovém nádraží Zvonařka, nebo na významných přestupních uzlech uvnitř Brna, kde je možný přestup na linky městské dopravy.

V roce 2023 nedošlo z hlediska regionální autobusové dopravy k větším změnám, počet spojů i trasy linek byly v přibližně stejném rozsahu jako v předchozím roce.

Počet provozovaných autobusových linek na území města Brna

Dopravce	Městské denní	Městské noční	Regionální	Celkem
DPMB	38	11	5	54
ADOSA	0	0	5	5
BDS-BUS	1	0	16	17
BORS Břeclav	0	0	5	5
ČSAD Hodonín	0	0	6	6
ČSAD Kyjov Bus	1	0	8	9
ČSAD Tišnov	3	0	4	7
ČSAD Ústí nad Orlicí	3	0	7	10
DOPAZ	0	0	1	1
SDS Opava	0	0	3	3
Tourbus	0	0	2	2
TRADO-BUS	0	0	2	2
ZDS - PSOTA	0	0	4	4



Regionální autobus linky 302 odjíždí ze zastávky Zoologická zahrada.



Plynový autobus na lince 41 spojující Královo Pole s Českou a Lelekovicemi.

Počet regionálních autobusových linek IDS JMK na území města Brna	25
Provozní délka sítě regionálních linek na území města Brna (km)	98,3
Délka regionálních autobusových linek na území města Brna (km)	184
Počet vypravených vozů (průměr za pracovní den)	202
Průměrná cestovní rychlost regionálních autobusů po Brně (km/h)	32,5

Ujeté vozokilometry regionálními dopravci v Brně	2 789 741
- z toho na městských denních linkách	616 713 (22,1 %)
- z toho na regionálních linkách	2 173 028 (77,9 %)
Počet přepravených osob regionálními autobusovými dopravci v Brně	28 720 445
Rozsah provozu (rozšíření před nepracovním dnem)	4:30-23:30 (3:00)

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

Železniční doprava (osobní)

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

Železniční síť na území města Brna tvoří 6 železničních tratí o celkové délce 60,9 km. Na těchto tratích je vedeno 5 linek IDS JMK s označením S (většinou osobní vlaky) a 9 linek IDS JMK s označením R (rychlíky a většina spěšných vlaků), jejichž délka na území města Brna je 142,7 km. Vlakové spoje, kterých je za jeden pracovní den cca 801, mají především funkci rychlé páteřní dopravy z méně či více vzdálených míst regionu do centra Brna. Do přestupních uzlů jsou navíc vedeny napaječové autobusové linky, tudíž význam železniční dopravy v rámci IDS JMK je zásadní.

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

Společnost RegioJet a.s. provozovala v roce 2023 10 párů vlaků v celodenním provozu na trase Praha – Brno – Vídeň a Praha – Brno – Bratislava – Budapešť.

Město Brno jako jediné město v České republice a pravděpodobně i střední Evropě objednává železniční spojení do zahraničí. Je jím vlak z Brna na vídeňské letiště Schwechat. V roce 2023 došlo ke změně provozovatele tohoto spojení. Stal se jím Gepard Express, SE. Spoje jsou zajištěny v noci tak, aby bylo možné dojet k prvním odletům z Vídně a vrátit se večer zpět do Brna.

Funkci správce železniční infrastruktury zajišťuje od 1. 1. 2020 Správa železnic, státní organizace (do roku 2019 pod názvem Správa železniční dopravní cesty, státní organizace). V roce 2023 pokračovaly opravy rekonstrukce budovy brněnského hlavního nádraží.

Zásadní změnou roku 2023 bylo nasazení nových elektrických jednotek Moravia do plného provozu v polovině roku. Cestující tak mohou využívat komfort těchto jednotek odpovídající současné moderní době namísto dosloužilých jednotek 560, které ukončily provoz po 52 letech služby.



Nová krajská jednotka Moravia právě na lince S3 zastavila na židenickém nádraží. Následovat bude Lesná, Královo Pole a Řečkovice. Protože ve špičkách jezdí linka S3 po 15 minutách, cestující tak mají zajímavou alternativu k popojíždění kolonami po přetížených městských komunikacích.



Nová železniční zastávka v Ostopovicích.

Počet vlakových linek IDS JMK na území města Brna (S + R)	14 (5 + 9)
Provozní délka železniční sítě s osobní dopravou na území města Brna (km)	60,9
Délka vlakových linek IDS JMK na území města Brna (km)	142,7
Počet vlakových spojů (průměr za pracovní den)	801
Průměrná cestovní rychlost vlaků po Brně (km/h)	44,9
Ujeté vlakokilometry v Brně celkem	2 545 202
- z toho linkami S v rámci IDS JMK	1 592 739 (62,6 %)
- z toho linkami R v rámci IDS JMK	750 922 (29,5 %)
- z toho spoji mimo IDS JMK*)	201 540 (7,9 %)
Počet přepravených osob v Brně	23 353 963
Rozsah provozu (rozšíření před nepracovním dnem)	4:30–23:30 (0:15)

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

Rozsah objednávané železniční dopravy byl v roce 2023 přibližně shodný jako na konci roku 2022. Došlo jen k drobným nárůstům objednaných výkonů o víkendech na lince S2 v úsecích Brno – Sokolnice a Brno – Rájec-Jestřebí a nově byly zavedeny vlaky linky S6 z Brna směrem do Šlapanic v ranní špičce v pracovních dnech. V důsledku ukončení výlukové činnosti na trati 260 v úseku Brno – Blansko byly od 1. 7. 2023 zrušeny odklony vlaků dálkové dopravy přes Havlíčkův Brod.



6. prosince 2023 byla zahájena rekonstrukce železniční stanice Brno-Královo Pole.



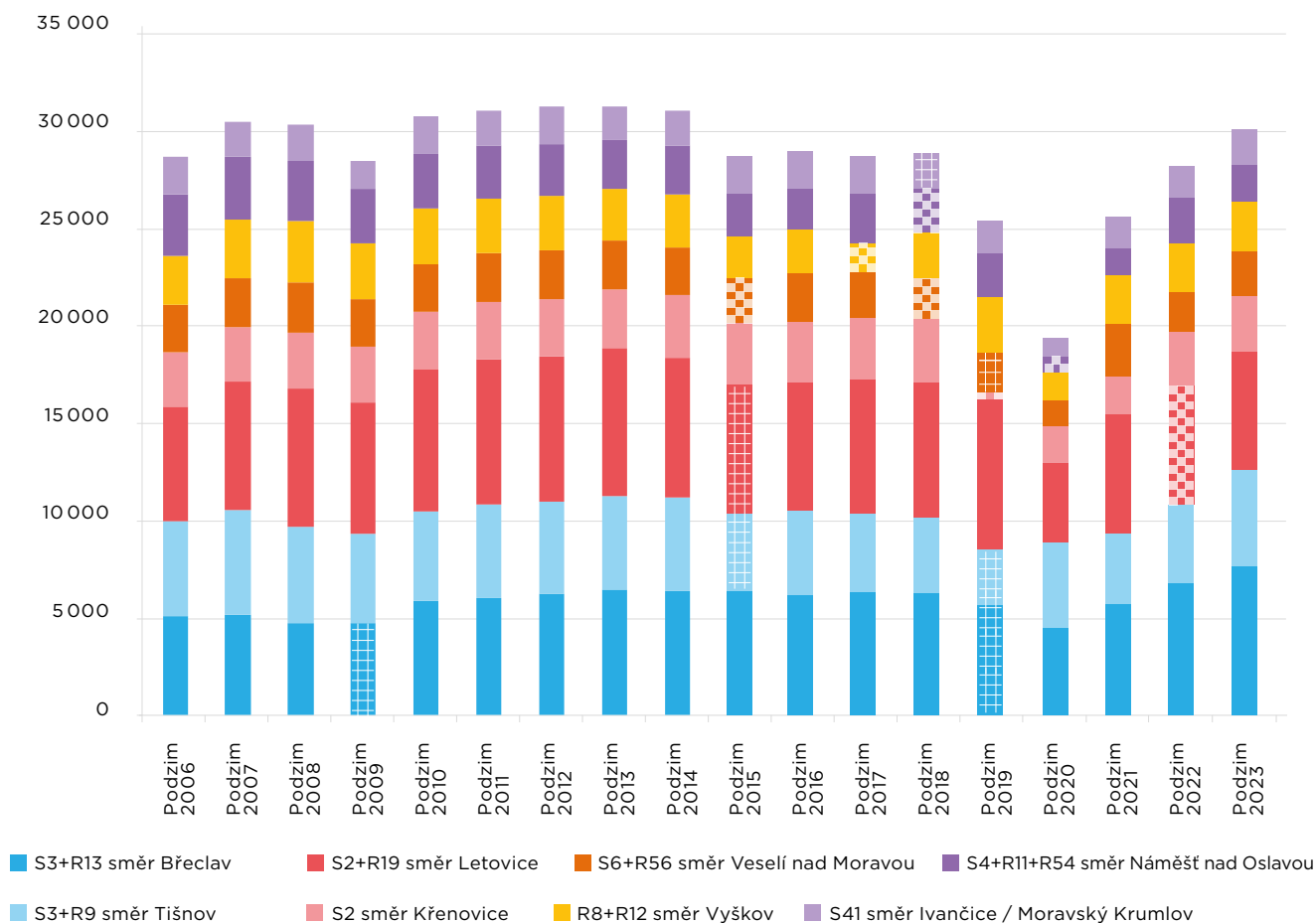
Rekonstrukce železniční stanice Brno-Královo Pole bude znamenat totální přeměnu stávající stanice a zánik podoby, ve které ji Brňané znali více než 50 let.

Frekvence cestujících

výluka, omezení dopravy

▣ výluka, náhradní autobusová doprava

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

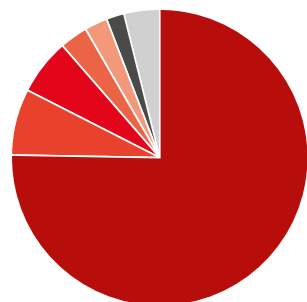
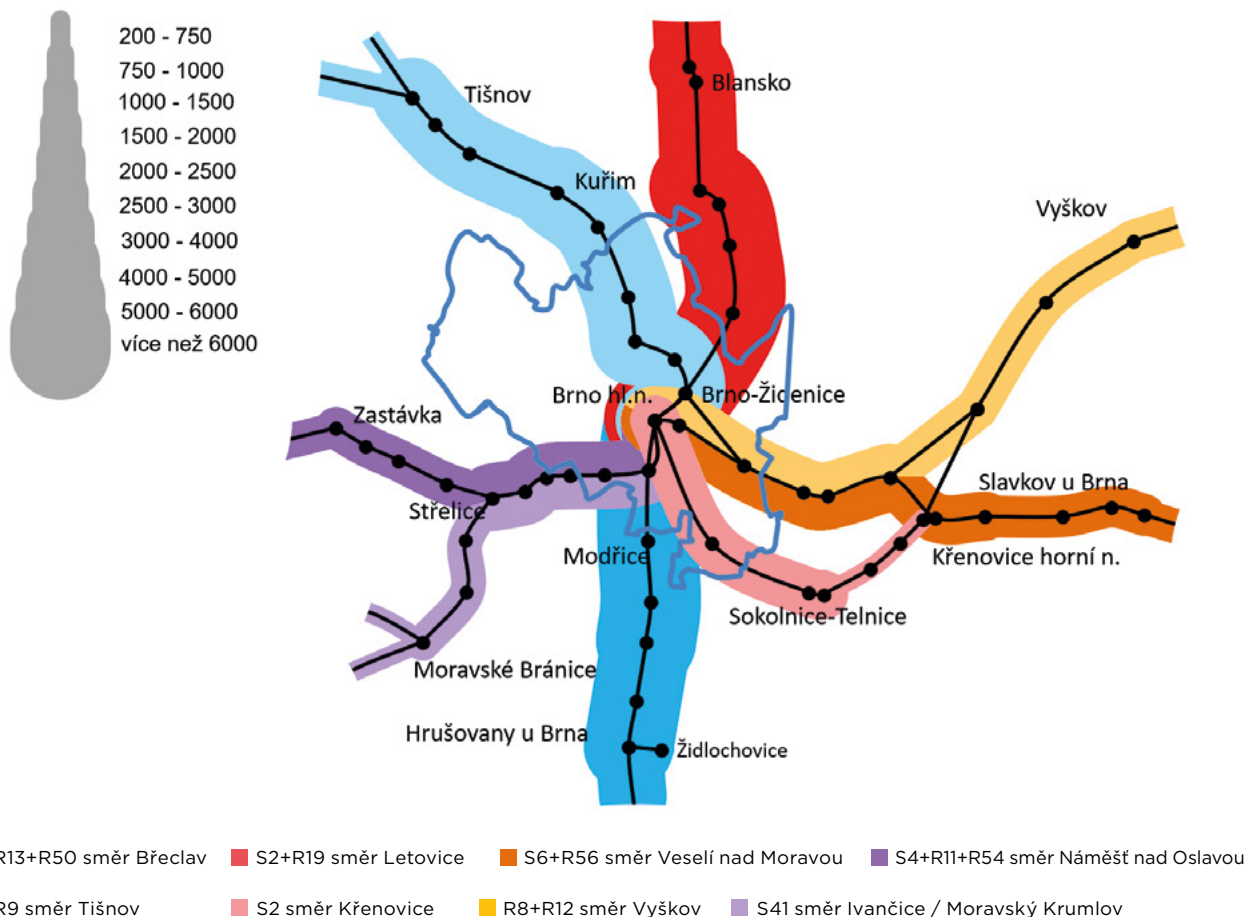


Na základě přepravních průzkumů a dalších zjištění je možné kvalifikovat velikost přepravních proudů (v jednom směru) v roce 2023 dle následujícího grafu.

Nástupy a výstupy do/z vlaků v brněnských železničních stanicích

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

Druhou nejvýznamnější stanicí je pak Brno-Královo Pole, kam byla prodloužena linka R8, kterou provozuje společnost RegioJet a.s., a nahradila tak národního dopravce České dráhy, a.s. 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.



HL. nádraží 75,46 %	Královo Pole 7,22 %	Jiné:	
Židenice 6,07 %	Lesná 2,92 %	Horní Heršpice 0,64 %	Dolní nádraží 2,22 %
Chrlice 2,47 %	Řečkovice 2,05 %	Slatina 0,66 %	Starý Lískovec 0,13 %
	Jiné 3,77 %	Černovice 0,12 %	

2.4 Průzkum spokojenosti cestujících

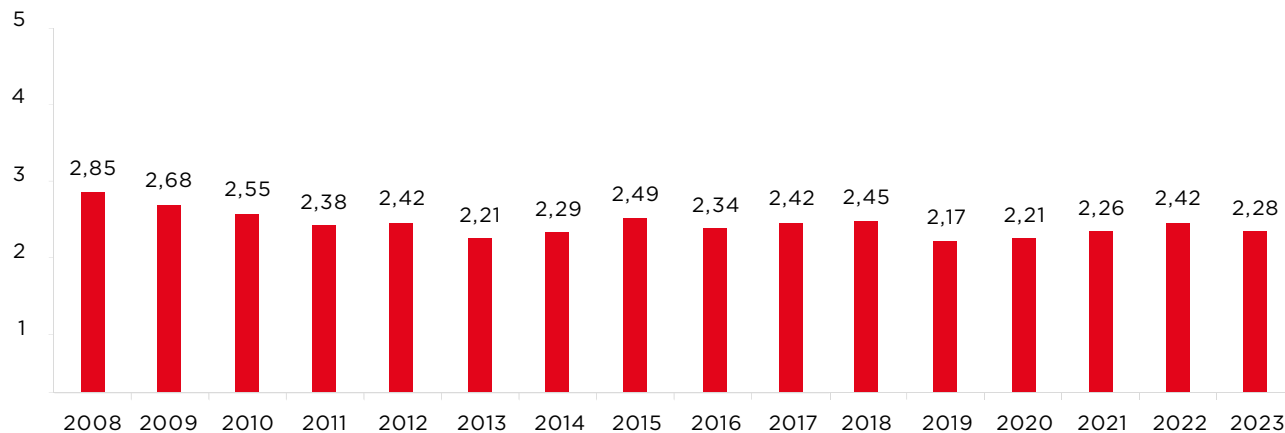
Nedílnou součástí činnosti společnosti KORDIS jsou pravidelné marketingové průzkumy zjišťující názory a postoje cestujících k IDS JMK. Jedním z nich je průzkum dopravního chování a spokojenosti cestujících s městskou dopravou v Brně. Výsledky těchto průzkumů vyznívají pozitivně a hodnocení IDS JMK má dlouhodobě stoupající tendenci.

V roce 2023 byl průzkum proveden na vzorku 824 osob na 50 lokalitách ve městě Brně a navíc i formou elektronického dotazování. I průzkum v roce 2023 potvrdil vysokou spokojenost Brňanů i dojíždějících s brněnskou městskou dopravou. Její hodnocení bylo mírně lepší než v roce 2022.



Nové vlaky Moravia jezdící Brnem ve špičce ve čtvrtrohodinových takttech.

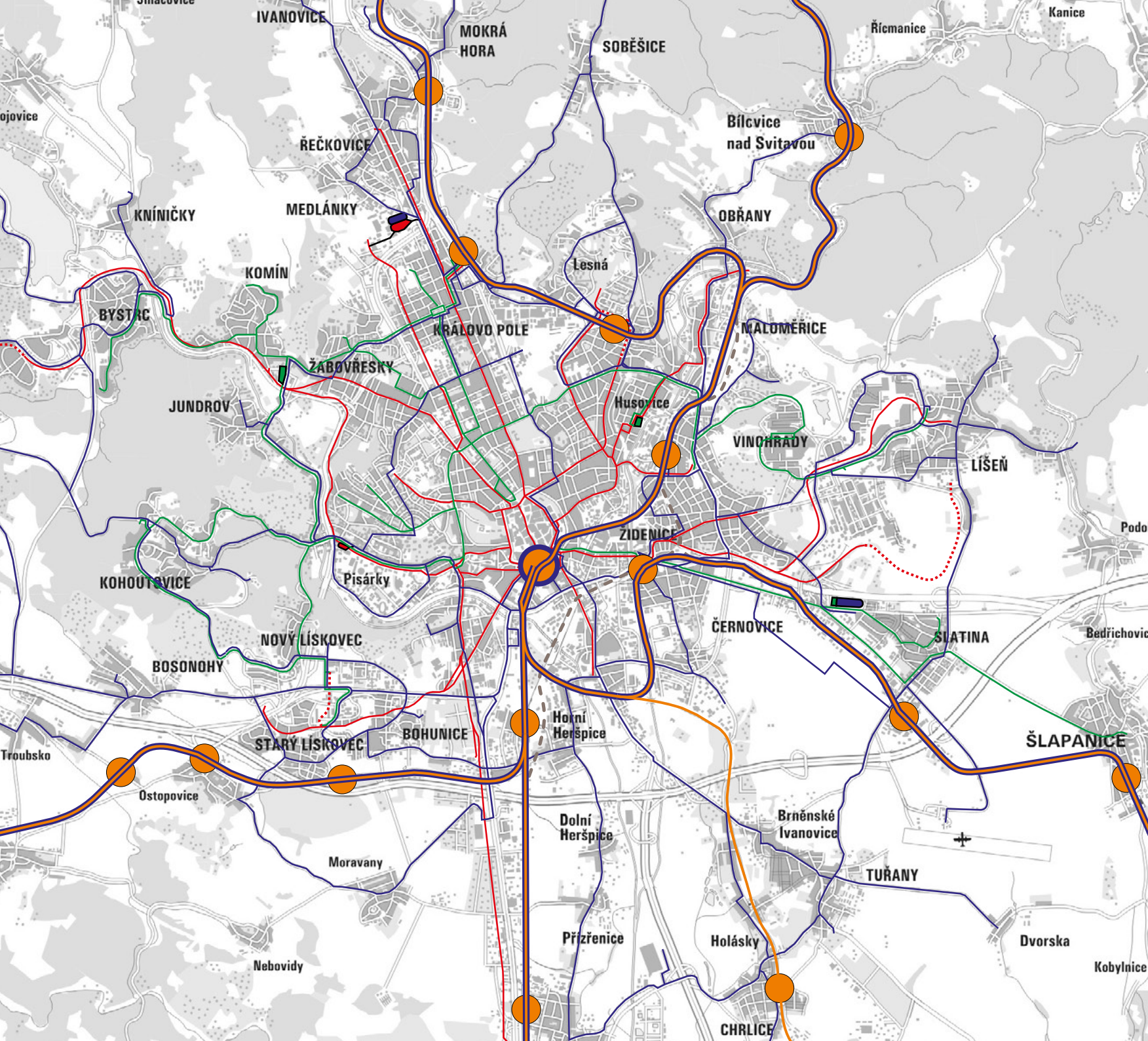
Spokojenost cestujících se službami IDS JMK v Brně



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



Pracovníci KORDIS opravují informační panely na přestupním uzlu Česká.



LEGENDA

- Tramvajová síť
- ⋯ Rozšíření tramvajové sítě
- 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

03 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA



3.1 Vývoj motorizace a automobilizace

Do roku 2008 se počet motorových vozidel registrovaných na území města Brna výrazně zvyšoval, poté následoval pozvolný růst. V roce 2013, po zavedení nového registru vozidel, došlo k administrativnímu snížení absolutního počtu dopravních prostředků. Rok 2014 až 2023 znamenal opětovný pozvolný nárůst registrovaných vozidel. Koncem roku 2023 připadal osobní automobil na 1,7 obyvatele a motorové vozidlo na 1,4 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.

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 $ka = 1,25$.



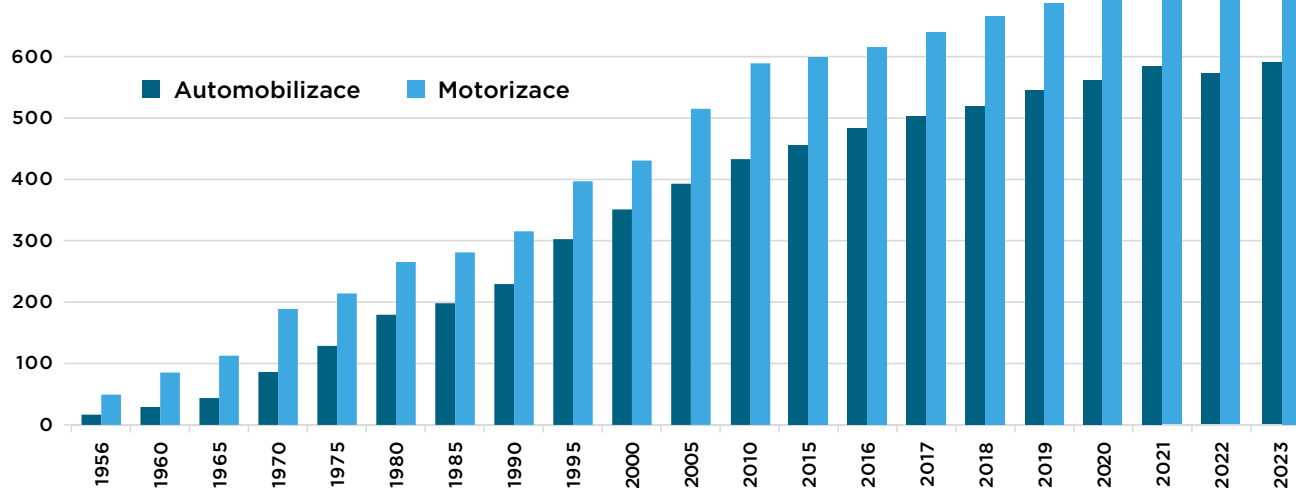
Koliště v poledním sedle.

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



Kolony na ulici Křenová.

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

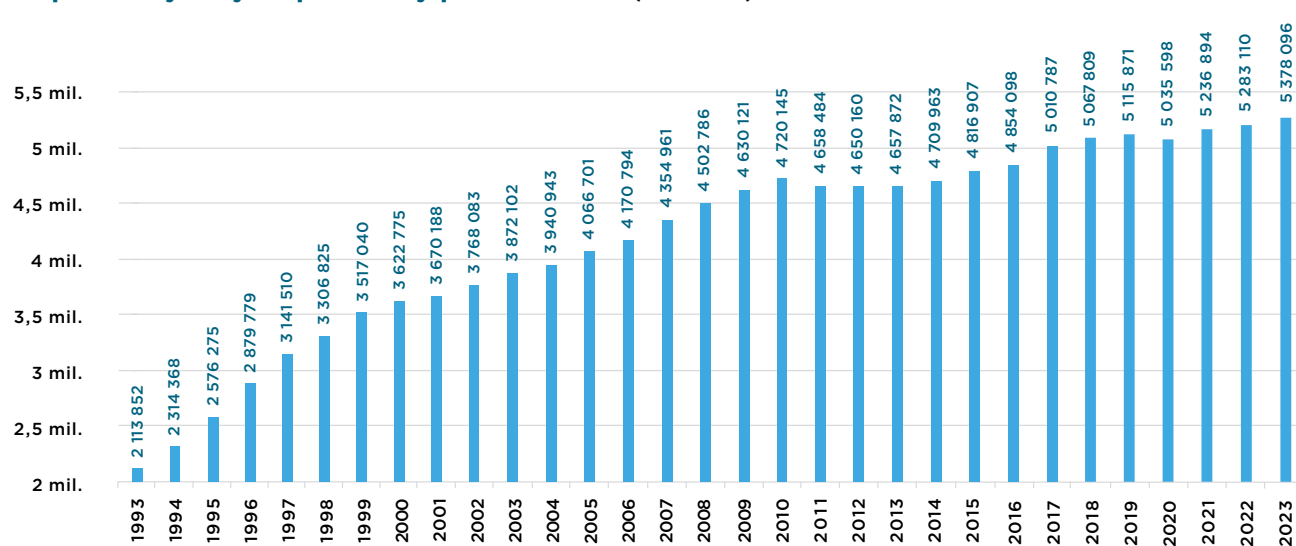


3.2 Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy

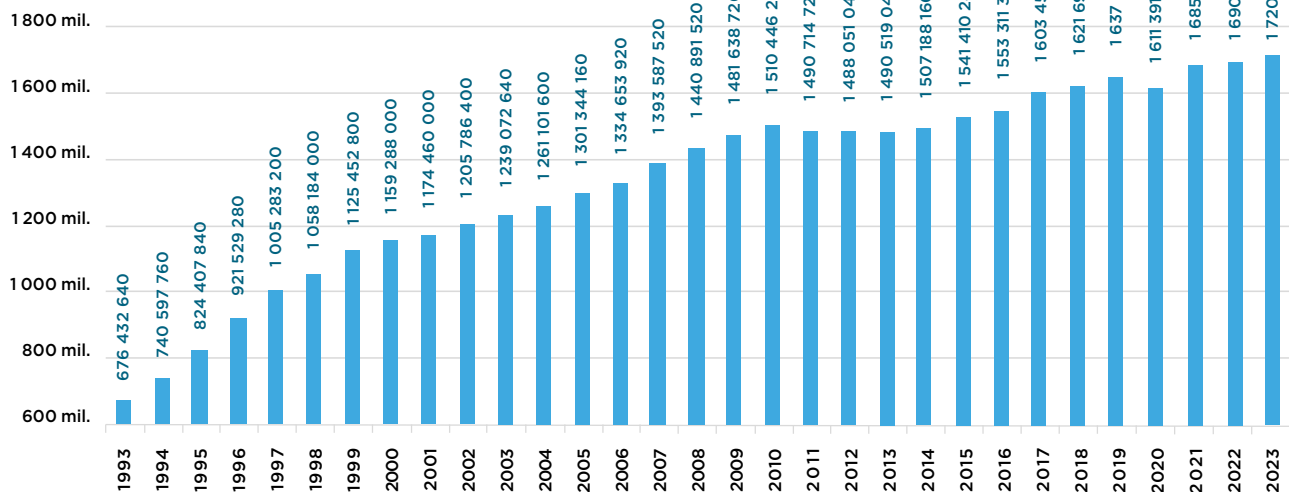
Vývoj automobilové dopravy v Brně je sledován za pomoci křižovatkových a profilových sčítání. Pro celoroční sledování dopravy slouží různé typy detektorů umístěné na světelně řízených křižovatkách, v tunelech a na dalších místech. Základním ukazatelem vývoje automobilové dopravy jsou dopravní výkony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

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

Dopravní výkony za průměrný pracovní den (vozokm)



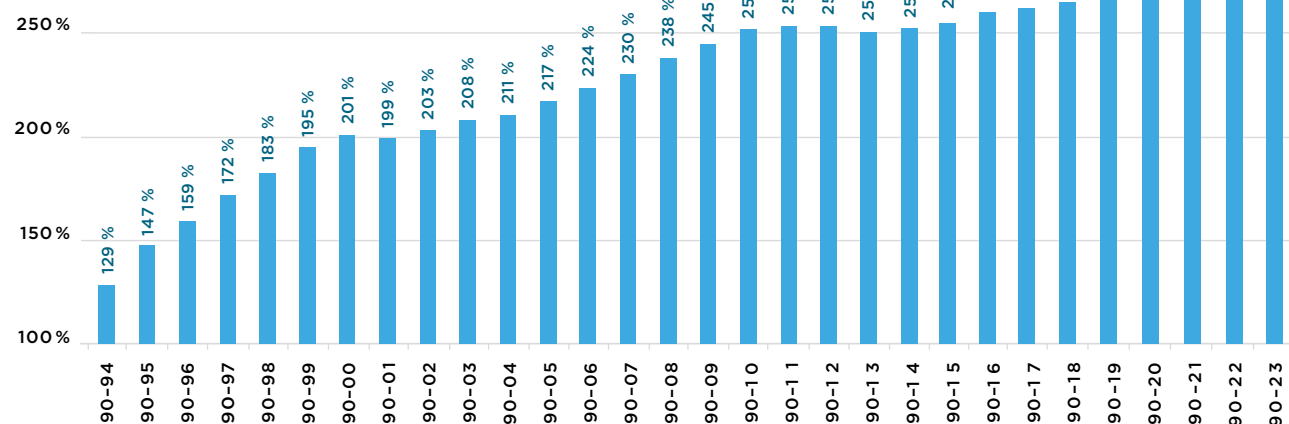
Dopravní výkony za rok (vozokm)



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

2010 se meziroční nárůsty pohybovaly kolem 6 %. V roce 2011 dosáhlo zvýšení intenzit pouze 2 %. V roce 2012 intenzity dopravy začaly stagnovat a v roce 2013 dokonce nastal pokles. Rok 2023 zaznamenal nárůst o 8 %.

Vývoj intenzit v Brně (rok 1990 - 100 %)



V následujících tabulkách jsou uvedeny intenzity na nejvíce zatížených komunikacích a křižovatkách ve městě Brně v roce 2023.

Nejzatíženější úrovňové křižovatky v Brně

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

Nejzatíženější úseky v Brně

Pořadí	Úsek	Vozidel za den
1	Žabovřeská (pod tunely)	64 000
2	Hradecká	64 000
3	Vídeňská (u křížení s D1)	62 000
4	Bauerova (Hlinky – Bítešská)	54 000
5	Svatoplukova (Karlova – M. Kuncové)	52 000
6	Ostravská	51 000

Nejzatíženější mimoúrovňové křižovatky v Brně

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

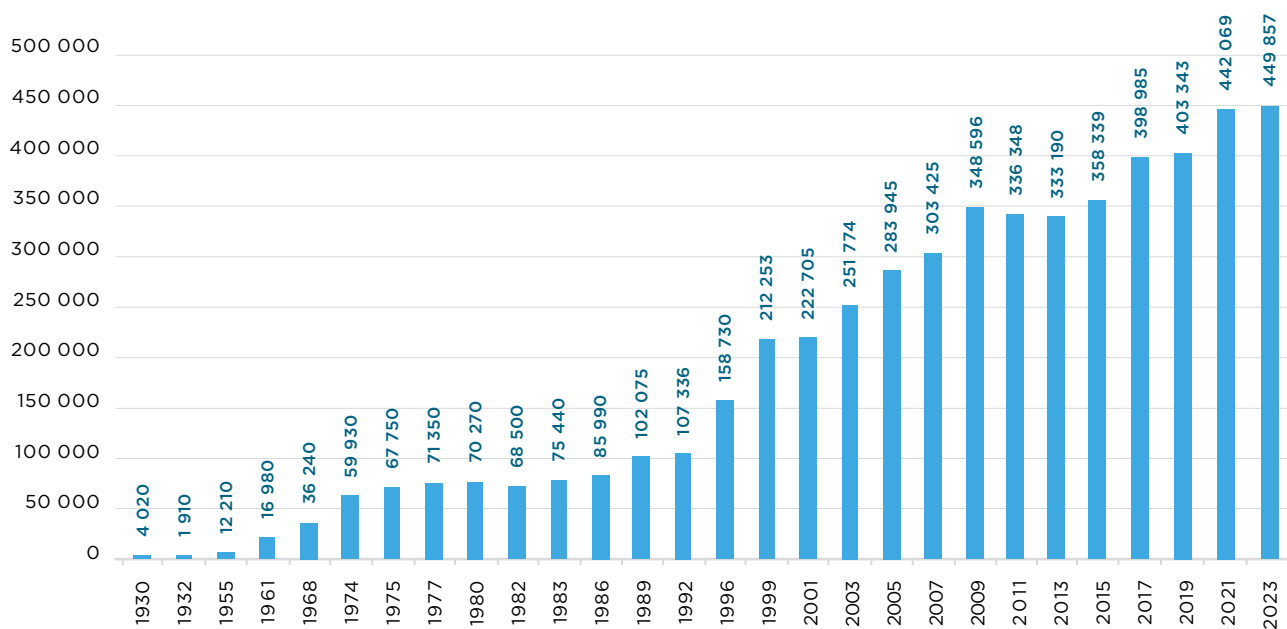
Vývoj intenzit dopravy na vnějším a vnitřním dopravním kordonu

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



Okružní křižovatka u kampusu.

Celkový počet vozidel za 24 hodin na hranicích města

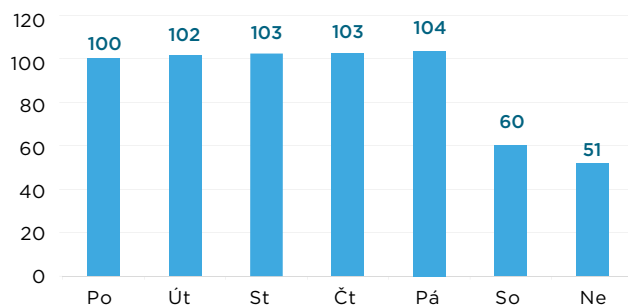


3.3 Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel

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

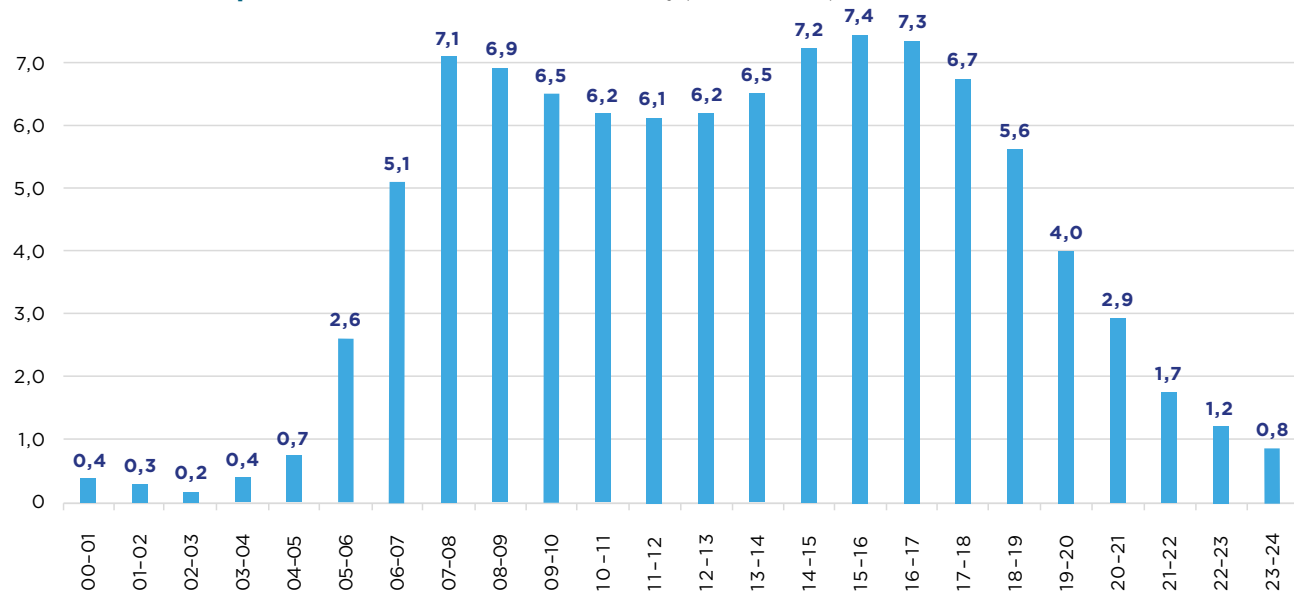
Týdenní variace v procentech 2023

Jednotlivé dny v týdnu vztažené k průměrnému pracovnímu dni:



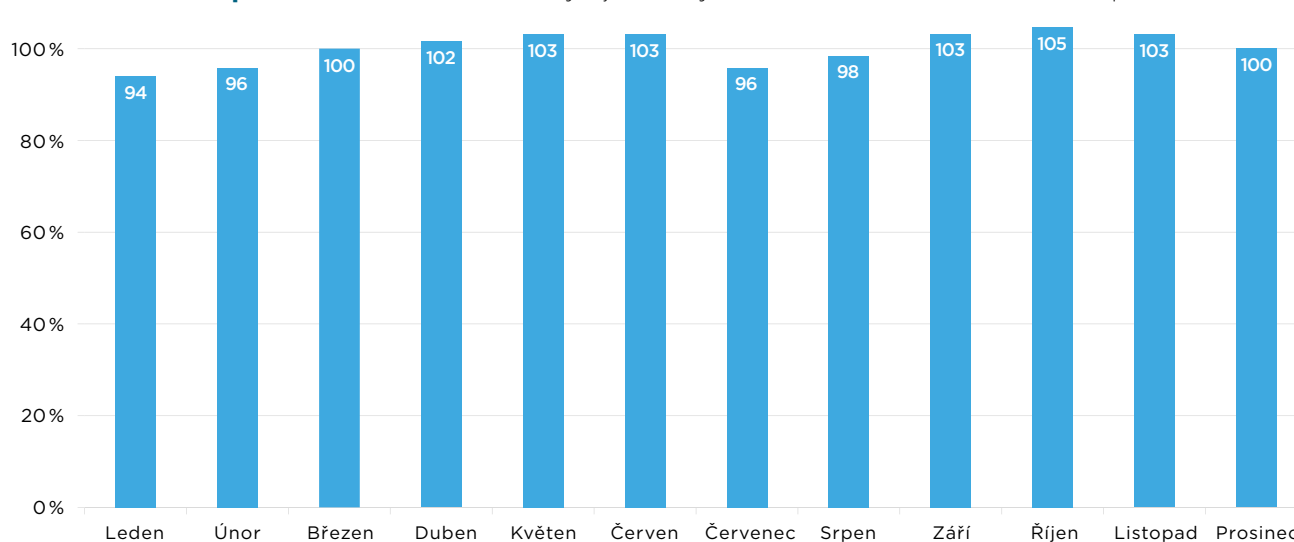
Denní variace v procentech 2023

Jednotlivé hodiny průměrného pracovního dne vztažené k celému dni:








Roční variace v procentech 2023

Intenzity v jednotlivých měsících vztažené k celoročnímu průměru:



Intenzity dopravy v roce 2023

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



04

CYKLISTICKÁ DOPRAVA



4.1 Cyklistická doprava

Rok 2023 byl pro cyklistickou dopravu zejména rokem příprav velkých cyklistických staveb, a to se odrazilo v poměrně skromné realizaci cyklistických opatření. Opravy se dočkala část cyklostezky podél řeky Svitavy.

Formou dopravního značení byly ve městě Brně vyznačeny nové cykloobousměrky o celkové délce 1,4 km. Nové cykloobousměrky vznikaly hlavně v oblasti Černých Polí a dále také v ulicích Jánská, Veselá, Tomešova nebo v ulici Podpěrova. Cykloobousměrky přispívají k lepší dostupnosti území pro cyklisty a velmi často zkracují cesty cyklistů. Jsou navíc často zaváděny ve zklidněných zónách, a proto se jedná o bezpečné opatření.

Vyznačeny byly nové prostory pro cyklisty v celkem osmi křižovatkách. Podařilo se také legalizovat vjezd na lávky přes ulici Bráfova a také přes ulici Sportovní.

Díky změně dopravního značení na ulici Kšírova mohou nově cyklisté využívat chodníky na mostě přes řeku Svratku. Na komunikaci Kšírova mohou cyklisté využívat sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty.

Vznikl také vyhrazený pruh pro cyklisty na ulici Lesnická a na území města Brna byla budována další stojanová místa pro cyklisty.



Steзка Rakovecká.

Steзка Křenová a Rakovecká

Poříční cyklostezka podél řeky Svitavy vede v rekonstruovaném úseku od ulice Křenová směrem do ulice Tkalcovská. Až po železniční viadukt se jedná o účelovou komunikaci na pozemcích města Brna. Rekonstrukcí se povedlo opravit již nevyhovující povrch, kdy na části stezky často stála voda a úsek tak byl neprůjezdný. Projekt byl realizován na občanský návrh z participativního rozpočtu města. Povrch byl také opraven v místě křížení s železničními vlečkami průmyslového areálu. Nevyhovující stav vedl velmi často k haváriím cyklistů.

V turisticky oblíbené lokalitě Brněnské přehrady byl legalizován vjezd cyklistů na chodník přes Rakoveckou zátoku v ulici Rakovecká. Úsek je vyznačen svislým dopravním značením C 7 + E 13 jako stezka pro pěší s povoleným vjezdem cyklistů. Celková délka opatření je 260 m.



Ulice Bratislavská.

Ulice Bratislavská

V oblasti placeného stání 4-02 Francouzská v městské části Brno-sever byla po zavedení rezidentního parkování pro cyklisty zobousměrněna jednosměrná komunikace Bratislavská v úseku mezi ulicemi Cejl a Soudní. Svislé dopravní značení B 2 a IP 4b bylo doplněno o dodatkové tabulky E 12 a/b, které legalizují obousměrný provoz cyklistů na jednosměrných komunikacích. Provoz cyklistů v protisměru znázorňuje i piktogramový koridor pro cyklisty. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 310 m.



Ulice Helfertova.

Ulice Helfertova

V oblasti placeného stání 4-03 Jugoslávská v městské části Brno-sever byla po zavedení rezidentního parkování pro cyklisty zobousměrněna jednosměrná komunikace Helfertova v úseku mezi ulicemi Slepá a Jugoslávská. Svislé dopravní značení B 2 a IP 4b bylo doplněno o dodatkové tabulky E 12 a/b, které legalizují obousměrný provoz cyklistů na jednosměrných komunikacích. Provoz cyklistů v protisměru znázorňuje i piktogramový koridor pro cyklisty. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 195 m. Tímto opatřením vznikla alternativní trasa s nízkou intenzitou automobilové dopravy Jugoslávská – Helfertova – Antonína Slavíka – Lužánecká vzhledem k dopravně vytíženým ulicím Merhautova a Milady Horákové, kde je intenzita dopravy až 14 000 voz/den.



Ulice Zemědělská.

Ulice Zemědělská

V oblasti placeného stání 4-01 Erbenova v městské části Brno-sever byl po zavedení rezidentního parkování pro cyklisty zobousměrněn jednosměrný úsek komunikace Zemědělská před základní školou. Svislé dopravní značení B 2 a IP 4b bylo doplněno o dodatkové tabulky E 12 a/b, které legalizují obousměrný provoz cyklistů na jednosměrných komunikacích. Provoz cyklistů v protisměru znázorňuje i piktogramový koridor pro cyklisty. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 45 m.



Ulice Schodová.

Ulice Schodová

V oblasti placeného stání 4-01 Erbenova v městské části Brno-sever byla po zavedení rezidentního parkování pro cyklisty zobousměrněna jednosměrná komunikace Schodová v úseku mezi ulicemi Fišova a Černopolní. Svislé dopravní značení B 2 a IP 4b bylo doplněno o dodatkové tabulky E 12 a/b, které legalizují obousměrný provoz cyklistů na jednosměrných komunikacích. Provoz cyklistů v protisměru znázorňuje i piktogramový koridor pro cyklisty. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 100 m.



Ulice Veselá.

Ulice Veselá

V oblasti placeného stání 1-01 Centrální oblast v městské části Brno-střed byla pro cyklisty zobousměrněna jednosměrná komunikace Veselá v úseku mezi ulicemi Solniční a Středova. Prostor pro cyklisty mezi parkujícími vozidly a chodníkem v úseku mezi ulicemi Středova a Skrytá odděluje žlutý vodící práh z důvodu zajištění dostatečné šířky pro průjezd cyklistů. Provoz cyklistů v protisměru znázorňuje i piktogramový koridor pro cyklisty. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 90 m a navazuje na již realizované cykloobousměrky na ulicích Solniční a Opletalova.



Ulice Jánská.

Ulice Jánská

V oblasti placeného stání 1-01 Centrální oblast v městské části Brno-střed byla pro cyklisty zobousměrněna jednosměrná komunikace Jánská v úseku mezi ulicemi Poštovská a Měninská. Svislé dopravní značení B 2 a IP 4b bylo doplněno o dodatkové tabulky E 12 a/b, které legalizují obousměrný provoz cyklistů na jednosměrných komunikacích. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 160 m.



Ulice Tomešova.

Ulice Tomešova

V oblasti placeného stání 1-20 Žlutý kopec v městské části Brno-střed byl po zavedení rezidentního parkování pro cyklisty zobousměrněn jednosměrný úsek na části komunikace Tomešova. Nyní je celá ulice Tomešova pro cyklisty průjezdná v obou směrech. Svislé dopravní značení B 2 a IP 4b bylo doplněno o dodatkové tabulky E 12 a/b, které legalizují obousměrný provoz cyklistů na jednosměrných komunikacích. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 90 m.



Ulice Podpěrova.

Ulice Podpěrova

Při rekonstrukci ulice Podpěrova byla tato komunikace dopravně zklidněna podpořením stávající nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/hod i stavebními úpravami formou zvýšených křižovatkových ploch, zpomalovacích polštářů, parkovacích zálivů a zavedením obousměrného provozu cyklistů. Na takto zklidněné jednosměrné komunikaci bylo svislé dopravní značení B 2 a IP 4b doplněno o dodatkové tabulky E 12 a/b, které legalizují obousměrný provoz cyklistů na jednosměrných komunikacích. Provoz cyklistů v protisměru znázorňuje i piktogramový koridor pro cyklisty. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 520 m.



Křižovatka ulic Chodská, Domažlická a Tábor.

Prostory pro cyklisty v křižovatkách

Na základě studie byly vybrány světelně řízené křižovatky, ve kterých je možné zrealizovat prostor pro cyklisty. V těchto křižovatkách má cyklista možnost najet do prostoru vyznačeného dopravním značením a do křižovatky pak vjíždí jako první. Je tak lépe viditelný všem účastníkům silničního provozu, kteří v daný moment projíždějí křižovatkou. Následně pak byly realizovány prostory pro cyklisty na celkem osmi křižovatkách, resp. na 15 ramenech křižovatek. Jednalo se o křižovatky:

- Moravské náměstí – Lidická
- Husova – Joštova
- Veveří – Úvoz – Nerudova
- Nádražní – Husova
- Chodská – Domažlická – Tábor
- Provazníková – Jugoslávská – Mathonova
- Purkyňova – Herčíkova
- Úvoz – Tvrdého – Gorazdova



Ulice Kšírova.

Přejezd Kšírova

Přejezd pro cyklisty na ulici Kšírova spojuje úseky cyklostezek vedoucí po březích řeky Svratky. V místě křížení s ulicí Kšírova byl původně umístěn přechod pro chodce, dopravní značení C 14a „Cyklisto, sesedni z kola“, a legálně nebylo možné projíždět chodníkové plochy na mostě přes řeku. Novým dopravním značením byl umístěn sdružený přechod pro chodce a cyklisty, dopravní značení upozorňující cyklisty na nutnost sesednutí z kola bylo odstraněno a spolu s realizací dopravního značení C 9a/b „Stežka pro chodce a cyklisty společná“ může cyklista volně přejíždět mezi levým a pravým břehem, resp. mezi levobřežní a pravobřežní stezkou. Doplněním vodorovného dopravního značení na ulici Kšírova jsou rovněž řidiči automobilů upozorněni na zvýšený pohyb cyklistů v místě křížení stežky s ulicí Kšírova.



Lávka Sportovní.

Lávka Sportovní

Lávka přes ulici Sportovní spojuje ulice Křížíkova a Chaloupkova. Je přirozenou spojnicí mezi Lesnou a Královým Polem. Nově je osazena dopravními značkami označujícími stezku pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů, kterým slouží i příhodně vytvořené rampy této lávky. V budoucnu bude na lávku napojena cyklostezka Červený mlýn – Myslínova.



Stezka u lávky Bráfova.

Lávka Bráfova

Druhá lávka vznikla při stavbě VMO Žabovřeská při ulici Bráfova. Legalizace pohybu cyklistů na ulici Bráfova je velmi důležitá, protože cyklisté díky této lávce překonávají jak Velký městský okruh, tak tramvajovou trať. Je zde značena stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů a na západní straně je stezka napojena na stezku podél ulice Kníničská, po které se cyklisté dostanou až do MČ Bystrc.



Ulice Lesnická.

Ulice Lesnická

Na nově rekonstruované ulici Lesnická, jejíž rekonstrukce byla dokončena v roce 2021, byl vyznačen vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty ve stoupání. Jeho celková délka je 350 m a vede od ulice Helfertova po ulici Zemědělská. Zhruba v polovině úseku u zastávky Tomanova je pruh pro cyklisty sveden do přidruženého dopravního prostoru a bezpečně objíždí zastávku s přístřeškem. Čekací prostor zastávky je od pruhu pro cyklisty oddělen zábradlím, možnost kolize s chodci je zde tak minimalizována a cyklista v prostoru zastávky nemusí vjíždět do tramvajového pásu.



Virtuální místa na ulici Veverí.

Virtuální místa pro sdílenou mobilitu

S rozvojem tzv. „sdílené mobility“, tedy sdílených kol a koloběžek, vyznačilo město Brno další místa, ke kterým lze v souladu s Tržním řádem města Brna odstavovat tyto prostředky. V roce 2023 takto vzniklo dalších 15 míst, zejména v městské části Brno-Židenice a Brno-střed.



Stojany na kola Moravském náměstí.

Stojany pro cyklisty

V roce 2023 se tempo výstavby stojanů zpomalilo. Je to dáno zejména naplněním nabídky stojanových míst ve veřejném prostoru, a proto pro další roky budou stojany přibývat nižším tempem. Přesto se v roce 2023 podařilo osadit celkem 22 nových lokalit. Novinkou jsou pak místa s „prázdným“ prostorem bez ocelové konstrukce určeným pro odstavení sdílených kol, např. na Moravském náměstí.

Stojany pro kola	Počet lokalit
Brno-Bohunice	2
Brno-jih	4
Brno-Maloměřice a Obřany	1
Brno-střed	11
Brno-Žabovřesky	1

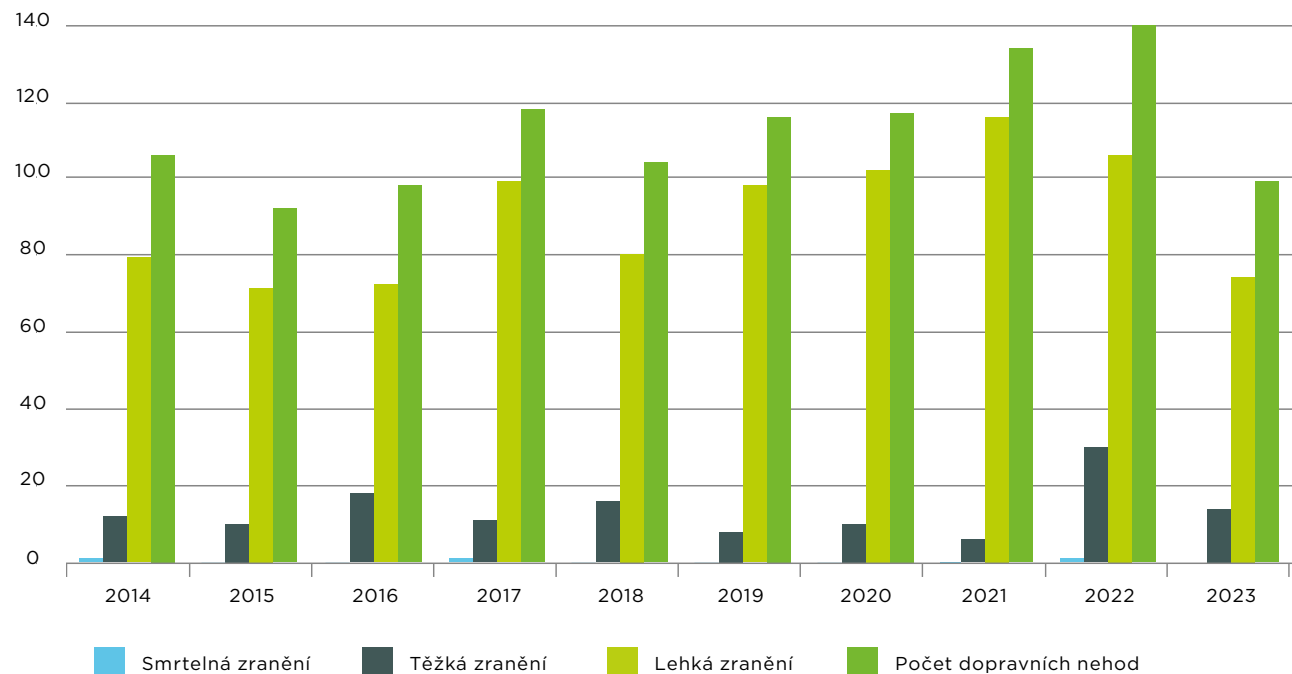
Stojany vznikaly především před školami, knihovnami, lékárnami nebo obchody. Celkem byly v roce 2023 vybudovány stojany pro cyklisty v 19 lokalitách. Příložená tabulka udává počet lokalit se stojany pro kola rozdělených po jednotlivých městských částech. Nejvíce stojanů vzniklo v městské části Brno-střed.

Nehodovost cyklistů

V roce 2023 bylo zaznamenáno na území města Brna celkem 100 dopravních nehod, při kterých byl minimálně jeden z účastníků dopravní nehody cyklista. V důsledku těchto nehod bylo zaznamenáno těžké zranění ve 14 případech a v 75 případech se jednalo o zranění lehké.

Nejčastější příčinou dopravní nehody byl zejména nesprávný způsob jízdy v 41 případech a nedání přednosti v jízdě u 10 případů. V 7 případech byla příčinou dopravní nehody srážka s chodcem.

Následky nehod cyklistů v Brně v letech 2014-2023



05

PĚŠÍ

PROVOZ



5.1 Pěší provoz



Ulice Štursova.

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, do auta a z nich poté i do cíle naší cesty... školy, zaměstnání, úřadu, na nákupy, na nádraží nebo když jdeme jen tak na procházku. Právě z tohoto prostého faktu pramení potřeba důrazného chránění a vylepšování možností pěší chůze ve městech.

Ve městě Brně byly realizovány úpravy přechodů pro chodce se zaměřením na bezbariérovost a v některých případech i instalaci středového dělicího ostrůvku, např. v ulicích Štursova (MČ Brno-Komín) a Hvězdoslavova (MČ Brno-Slatina).



Ulice Řezáčova.

V rámci výstavby parkoviště v ulicí Kyjevská (MČ Brno-Starý Lískovec) bylo vybudováno místo pro přecházení. Současně s touto stavební úpravou bylo realizováno i jeho dodatečné nasvětlení.

Při stavebních úpravách lokalit MHD zastávek Řezáčova v ulici Řezáčova (MČ Brno-Komín), MHD zastávek Výletní v ulici Návrší Svobody (MČ Brno-Kohoutovice) a MHD zastávek Černožorská v ulici Černožorská (MČ Brno-Ivanovice) byly přechody pro chodce doplněny o středový dělicí ostrůvek a dodatečné nasvětlení. V rámci oprav komunikace byl v ulici Potocká (MČ Brno-Kohoutovice) vybudován příčný práh v místě pro přecházení, který slouží jako prvek pro zklidnění dopravy a usnadnění přecházení.



Ulice Návrší Svobody.



Ulice Černožorská.

6.1 Světelná signalizační zařízení

Počty řadičů a způsob jejich připojení

V současné době je na území města Brna provozováno 158 světelných signalizačních zařízení (SSZ). Zařízení jsou provozována na 13 samostatně stojících přechodech pro chodce, 144 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 (81 kusů) a Cross (75 kusů). Zařízení firmy Siemens mají označení MS (2 řadiče), C800V (2 řadiče), C900V (14 řadičů), C940 ES (27 řadičů) a nejnovější zařízení SX (36 řadičů). Zařízení firmy Cross mají označení RS4 (75 řadičů). Ostatní zařízení jsou od firmy AŽD – 2 kusy řadiče typu MR-11.

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



Rekonstruovaná křižovatka se SSZ Mendlovo nám. - Křížová.

Způsob připojení SSZ na řídicí dopravní počítač

P. Č.	Typ řadiče	Připojeno kabelem na DÚ SCALA		Připojeno pomocí sítě mobilního operátora na DÚ SCALA		Celkem
		přímo	pomocí UTC	LTE -> přímo	GSM -> pomocí LTC	
1.	MS	2	-	-	-	2
2.	C800V	2	-	-	-	2
3.	C900V	14	-	-	-	14
4.	C940	25	-	2	-	27
5.	SX	35	-	1	-	36
6.	RS-4	26	24	23	2	75
7.	MR-11	2	-	-	-	2
Řadičů celkem:		106	24	26	2	158

Způsob připojení SSZ na řídicí počítač

Připojení jednotlivých provozovaných SSZ na řídicí dopravní počítač je u 28 SSZ realizováno pomocí sítě mobilního operátora a na 130 SSZ pomocí sdělovacích kabelů. Tabulka nahoře uvádí způsob připojení jednotlivých zařízení. Pro připojení řadičů SSZ je z hlediska rychlosti odezvy a celkové funkčnosti preferováno připojení optickými kabely. Tento způsob připojení je na území města budován jednotnou kabelovou sítí včetně využití kolektorů.

Způsob připojení SSZ na řídicí dopravní počítač

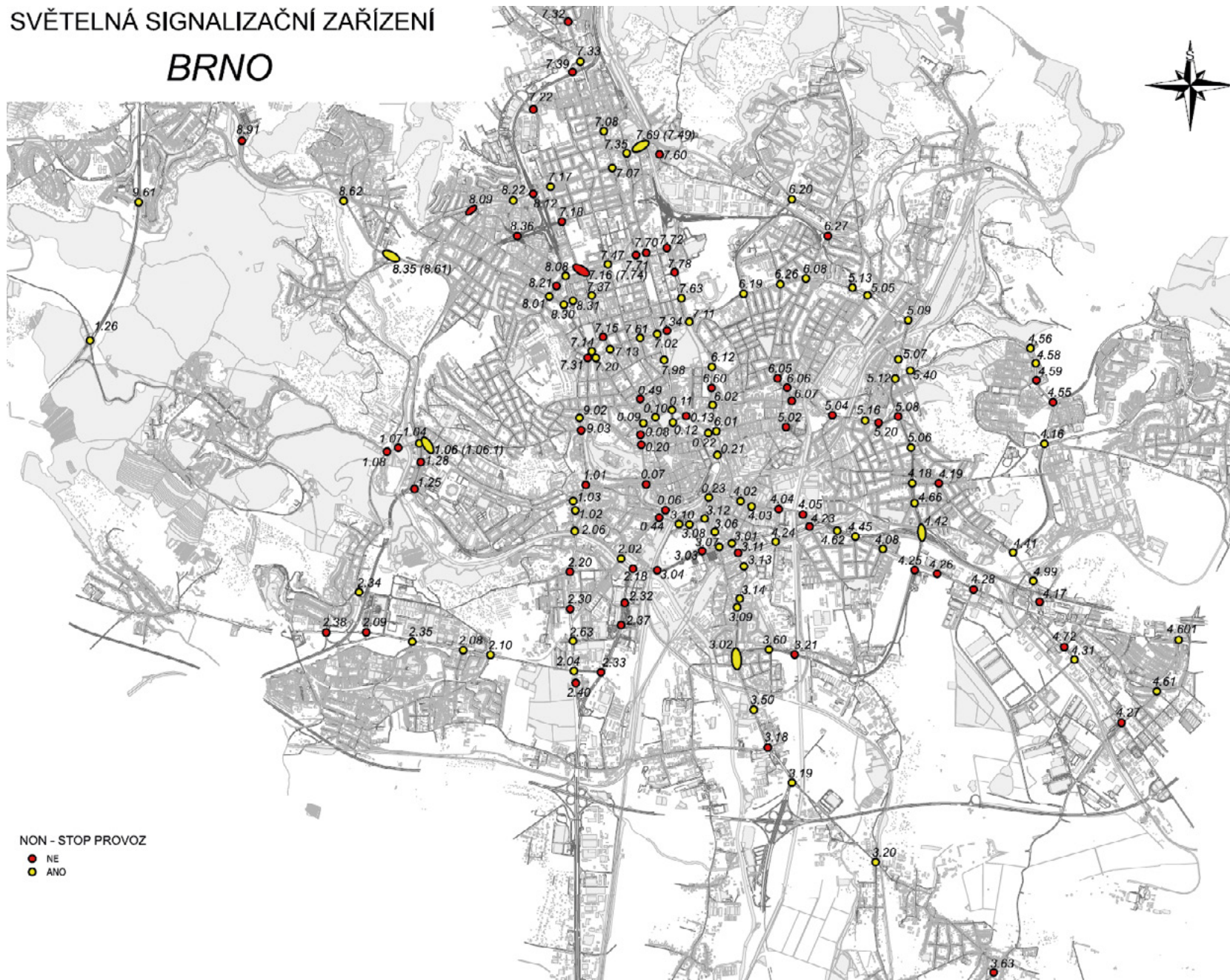
V roce 2016 došlo k rozšíření funkcí Dopravního informačního centra Brno, které mimo jiné umožňuje přebírat informace z dopravní ústředny o stavu SSZ. Tato komunikace umožňuje využití uvedených dat například k informování řidičů, že je SSZ mimo provoz. Zajímavostí z roku 2017 je náhrada morálně i technicky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

záchranného sboru na ul. Lidická. Došlo zde k výměně stávajícího zařízení za plnohodnotný systém doplněný kamerovým dohledem, umožňující bezpečný výjezd zásahových vozidel HZS. Vlastnosti tohoto systému jsou rozšířeny o preferenci volného průjezdu vozidel HZS přes následující světelně řízenou křižovatku Lidická - Pionýrská.

Provozní doba SSZ

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

SVĚTELNÁ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ BRNO



Seznam křižovatek se SSZ v režimu NON-STOP CELOČERVENÁ

P. Č.	Kód	Název	Provozní doba
1.	1.26	Stará dálnice – Kohoutovická	NONSTOP CČ
2.	3.20	Kaštanova – Popelova	NONSTOP CČ
3.	4.16	Novolíšeňská – Jedovnická	NONSTOP CČ
4.	7.47	Chodská – Domažlická	NONSTOP CČ
5.	7.69	Sportovní – Křižíkova	NONSTOP CČ

Na nehodových a nepřehledných stávajících řízených křižovatkách byl zvolen režim nepřetržitého provozu. Takový režim řízení vychází z provozních zkušeností, statistik nehodovosti, stavebního uspořádání křižovatky (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. V nepřetržitém provozu je 91 křižovatek se SSZ.

Mapa křižovatek se SSZ v režimu NONSTOP

Za nepřetržitý režim řízení lze považovat i režim „celočervené“, použitý na 5 SSZ. Tento režim je využíván v nočních hodinách s nízkou intenzitou provozu, kdy je signál volno spouštěn na základě detekce příjíždějících vozidel systémem vzdálených detektorů. Takový 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 světelných signalizačních zařízeních v Brně ve všední dny je doba 5:15–22:30. Konkrétně je spuštěna na 26 křižovatkách.

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

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

Na ostatních SSZ je doba spuštění odlišná nejčastěji z důvodu požadavku DPMB pro 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 se sjednocuje a řídí obdobnými podmínkami, jako je doba spuštění SSZ.

Na všech městských okruzích v Brně jsou SSZ až na výjimky spouštěny v čase 5:15 nebo jsou v nepřetržitém provozu. 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. Heršpická má jednotnou provozní dobu 5:15–22:30.

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

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

Časy zapínání a vypínání světelných signalizačních zařízení ve všedních dnech

Pondělí–Pátek			
Doba spuštění SSZ	Počet SSZ	Doba vypnutí SSZ	Počet SSZ
4:30	1	20:00	8
4:45	1	21:00	7
5:00	2	21:15	1
5:10	4	22:00	16
5:15	32	22:30	31
5:30	15	23:00	1
6:00	10	23:30	3
7:00	2	NONSTOP	86
NONSTOP	86	NONSTOP CČ	5
NONSTOP CČ*	5		

*CČ – režim celočervená



Rekonstruovaná křižovatka se SSZ Kníničská – Bystrcká.

6.2 Centrální řízení dopravy

Přehled dopravnětelematických systémů umístěných na CTD

Název ústředny/centrály	Počet napojených zařízení	Základní funkce/činnosti
DÚ pro řízení SSZ (Scala – Siemens)	158 dopravních řadičů na křižovatkách	řízení dopravy na křižovatkách prostřednictvím SSZ, preference jízdy vozidel VHD na křižovatkách, zadávání VIP tras, monitoring provozních stavů dopravních řadičů a technologie vybavení SSZ křižovatek
Ústředna pro řízení tunelových staveb	6 tunelů	řízení dopravy a technologického provozu v tunelech, monitoring provozních stavů technologie tunelů
Ústředna parkovacích automatů	138 parkovacích automatů	monitoring provozních stavů parkovacích automatů
Ústředna kamerového systému	466 kamerových bodů	dohled nad dopravní situací v tunelech a na významných úsecích pozemních komunikací, monitoring provozního stavu kamerových bodů
Ústředna videodetekce	249 kamerových bodů	detekce nestandardních provozních a dopravních stavů v tunelech, monitoring provozních stavů systému videodetekce
Ústředna závorových systémů	5 parkovišť a 3 parkovací domy	monitoring řízení dopravního provozu parkoviště na vjezdu, výjezdu a odbavení parkujících, hlasové spojení s parkujícími, monitoring technického stavu parkovací technologie
Ústředna automatických zádržných systémů	14 výsuvných sloupků	ovládání polohy výsuvných sloupků, monitoring technického stavu zařízení
Kamerový systém pro monitorování vjezdu do zón s dopravním omezením v centrální části města Brna	18 profilů	snímání a čtení RZ vozidel, předávání dat do Systému organizace a bezpečnosti dopravy, monitoring provozního stavu kamerových bodů
Centrála dohledu nad optickými kabelovými trasami	90,5 km optických kabelových tras	monitoring technického stavu optických kabelů, automatický systém směrování datových toků
Sběr dopravních dat (strategické detektory)	98 detektorů	rychlost dopravního proudu / intenzita dopravy / kategorie vozidel
Měřicí body na cyklostezkách	13 profilů / 17 detektorů	intenzita dopravy, kategorie (chodec / cyklista)
C-ITS back office	25 C-ITS systémů na křižovatkách, 6 C-ITS jednotek na veřejném osvětlení	příjem, zpracování, generování a distribuce C-ITS zpráv
Dopravní informační centrum Brno	-	zpracování a poskytování dopravních informací, poskytování informací prostřednictvím webové a mobilní aplikace

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

V současné době CTD pomocí ústředny SSZ řídí provoz na křižovatkách prostřednictvím 158 dopravních řadičů, od roku 2000 zabezpečuje řízení dopravního a technologického provozu tunelových staveb.

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

6.3 Další dopravnětelematické systémy

Tunelové stavby

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

Videodetekce jako softwarová nadstavba kamerového systému v Brně je využívána pro silniční tunely. V současné době na tunely prostřednictvím CTD dohlíží 249 kamer. Počty kamer v jednotlivých tunelech jsou uvedeny v tabulce vpravo.

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	173	Omnicast
Kamery v silničních tunelech	249	Omnicast
Kamery na městských parkovištích a v městských garážích	44	Omnicast

Přehled tunelů monitorovaných a řízených z CTD

Název tunelu	Délka tunelu	Rok uvedení do provozu	Počet kamer v systému videodetekce	Rok uvedení systému videodetekce do provozu
Pisárecký tunel	500 m	1998	19	2007
Husovický tunel	600 m	1999	32	2007
MUK Hlinky	300 m	2006	14	2006
Královopolský tunel	1200 m	2012	114	2012
Kampus	619 m	2023	40	2023
VMO Žabovřeská	500 m	2023	30	2023

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



SSZ a kamerový dohled na křižovatce Husova - Údolní.

Parkovací systémy

Městský parkovací systém se skládá ze dvou následujících technologií:

• Parkovací automaty

V souvislosti se zavedením nového systému parkování v centrální části města Brna od 1. září 2018 byla na území města provedena obnova s doplněním stávajících parkovacích automatů. V centrální části města jsou v počtu 138 ks instalovány parkovací automaty s bezdrátovým napojením na dohledovou ústřednu umístěnou na CTD. Obousměrné datové spojení je realizováno prostřednictvím GSM.

Přehled parkovacích automatů napojených na CTD

MČ	Počet parkovacích automatů na území MČ
MČ Brno-střed	137
MČ Brno-sever	1



Parkovací automat na ulici Marešova.

• Závorové systémy s automatickým odbavením

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

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

Přehled městských parkovacích kapacit je uveden v následující tabulce:

Přehled městských parkovacích objektů napojených na CTD

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



Vjezd do parkovacího domu DOMINI PARK.

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

Významné soukromé parkovací objekty v blízkosti centra města Brna jsou uvedeny v tabulce na následující straně:

Přehled významných soukromých parkovacích objektů v blízkosti centra Brna

Název soukromého parkovacího objektu s automatickými závorovými systémy	Ulice	Počet parkovacích míst v objektu	Datové propojení s CTD BKOM
Garáže Hotel Passage	Lidická	140	ne
Parkovací dům Rozmarýn	Kounicova	208	ne
Garáže IBC Příkop	Příkop	500	ne
Parkovací garáže u Janáčkova divadla	Rooseveltova	380	ano
Parkovací dům Millenium Center	Hybešova	134	ne
Obchodní dům Tesco	Úzká	356	ne
Obchodní galerie Vaňkovka	Dornych, Trnitá	1 000	ne
Kryté parkoviště Velký Špalíček	Mečová	108	ne

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

Navádění na vybraná parkoviště

Systém navádění na vybraná parkoviště v Brně tvoří soubor směrových informačních tabulí proměnných i pevných. Původní systém byl vybudován v roce 2006 a je již především morálně zastaralý.

Probíhá příprava vybudování nového naváděcího systému. Jeho realizace se předpokládá v letech 2025–2026.

Automatické zádržné systémy

Historické jádro města je na hranici pěší zóny ochráněno proti neoprávněnému vjezdu vozidel automatickými zádržnými systémy. Rozvoj dopravního zatížení centrální oblasti města přinesl nutnost regulace příjezdu vozidel. Tato zóna je charakterizována preferencí pěší dopravy a omezením vjezdu vozidel. Součástí systému je 14 profilů s výsuvnými sloupky a 7 profilů s pevnými sloupky. Celkově dotváří zádrže ochranný systém pěší zóny.



Ukázka profilu zádržného systému Údolní - Špilberk.



Kamerový systém pro monitorování vjezdu do zón s dopravním omezením - profil Šilingrovo náměstí.

Přehled profilů v automatickém zádržném systému

Profily komunikací v automatickém zádržném systému	Počet profilů v automatickém zádržném systému celkem	Počet proměnných profilů v automatickém zádržném systému	Počet pevných profilů v automatickém zádržném systému
Solniční, Běhounská, Středova, Sukova, Jánská, Zámečnická, Zelný trh, Starobrněnská, Novobranská, Orlí, Údolní - Špilberk, ul. Petrov, Dominikánské nám.	21	14	7

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

V roce 2021 byl zprovozněn kamerový systém na vjezdech do centrální části města Brna. V 18 profilech jsou umístěny kamery s aplikací pro čtení registračních značek vozidel. Data z těchto kamer jsou odesílána do Systému organizace a bezpečnosti dopravy (SOBD), kde budou vyhodnocena a porovnána s databází vozidel s oprávněním vjezdu do oblastí s dopravním omezením. Posouzení zjištěných událostí zajišťuje Městská policie Brno a po kontrole jsou následně události postoupeny na Odbor dopravněsprávních činností Magistrátu města Brna.

Přenos dopravních dat

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

Přehled způsobů přenosu dopravních dat

Způsob přenosu dopravních dat	Délka trasy celkem v km	Počet přípojných míst/bodů v síti
optické komunikační kabely	90,5	-
metalické komunikační kabely	70	-
městská rádiová datová síť MORSE+RipLEX	-	0+99
retranslace	-	9
mikrovlnné páteřní datové spoje	-	2
GSM + LTE (dopravní radiče)	-	28
GSM (parkovací automaty)	-	138

Sběr dopravních dat (strategické detektory)

Na hlavních komunikacích města byl realizován projekt instalace strategických detektorů na 98 profilech významných komunikací. Detektory plní funkci sběru strategických dopravních dat v rozsahu: rychlost dopravního proudu, intenzita dopravy, kategorie vozidel,

detekce tvorby dopravních kolon. Kromě využití v oblasti dopravního inženýrství a poskytování dopravních informací jsou data připravena také pro použití pro strategické rozhodování v oblasti řízení dopravy. Obousměrné datové spojení je realizováno prostřednictvím rádiové sítě.

Měřicí body na cyklostezkách

Na vybraných profilech cyklostezek nebo místních komunikací s významným provozem cyklistů na území města Brna byly instalovány automatické sčítače fungující na principu videodetekce, určené pro sledování počtu pěších, cyklistů a dalších uživatelů stezek. Součástí systému je přenos dat na server CTD. Dopravní informace jsou poskytovány veřejnosti prostřednictvím Dopravního informačního centra Brno a jsou určeny také k využití v oblasti dopravního inženýrství.

Měřicí body jsou situovány převážně na stožáry veřejného osvětlení nebo samostatné nové stožáry v celkem 13 lokalitách. Na ul. Renneská třída je na stezce pro pěší a cyklisty umístěn tzv. totem, sloupkový ukazatel se zobrazením denního, měsíčního a ročního počtu chodců a cyklistů.

C-ITS systém

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

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

6.4 Dopravní informační centrum

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

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

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

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

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

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

V roce 2023 byla zahájena příprava nové etapy realizace Dopravní a informační centrum Brno – 3. etapa:



Webová aplikace DIC Brno se zobrazením dopravních informací.

07

BEZPEČNOST
DOPRAVY



7.1 Dopravní nehodovost

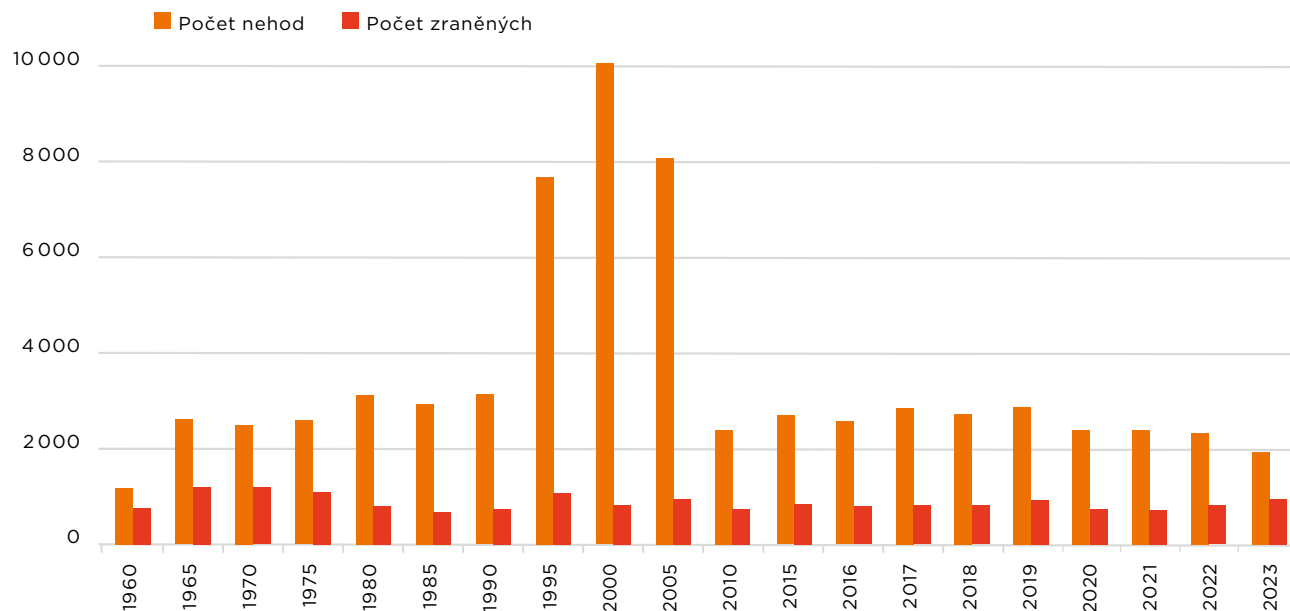
Dopravní nehodovost je v Brně sledována od roku 1960. Vývoj nehodovosti je zobrazen v grafické podobě. Z grafu je patrné, že od roku 1992 počet dopravních nehod (DN) neustále strmě rostl. Přelom nastal v roce 1999, kdy došlo k menšímu poklesu DN. Jejich absolutní počet poklesl z hodnoty 10 882 v roce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

V dalších letech pokračovalo postupné zvyšování jejich absolutního počtu. V roce 2004 zaznamenaly statistiky téměř 9 000 nehod, což je možné srovnat s absolutním počtem nehod v roce 1996. Rok 2005 se stal zlomovým rokem. Absolutní počet nehod se snížil k hranici 8 000 DN za rok. Se zavedením bodového systému v červenci 2006 nastal velký pokles nehod, který vydržel jen tři měsíce. Další administrativní změna při nahlášení dopravních nehod u hmotných škod vyšších jak 50 000 Kč a obava z úbytku bodů na kontech řidičů 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 nahlašování DN 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 tisíc Kč. Počet evidovaných nehod v roce 2012 je srovnatelný s předchozím rokem. V roce 2013 se počet nehod opět zvýšil o cca 200 DN. V roce 2014 nastal mírný pokles absolutního počtu nehod, který pokračoval i v následujících dvou letech.

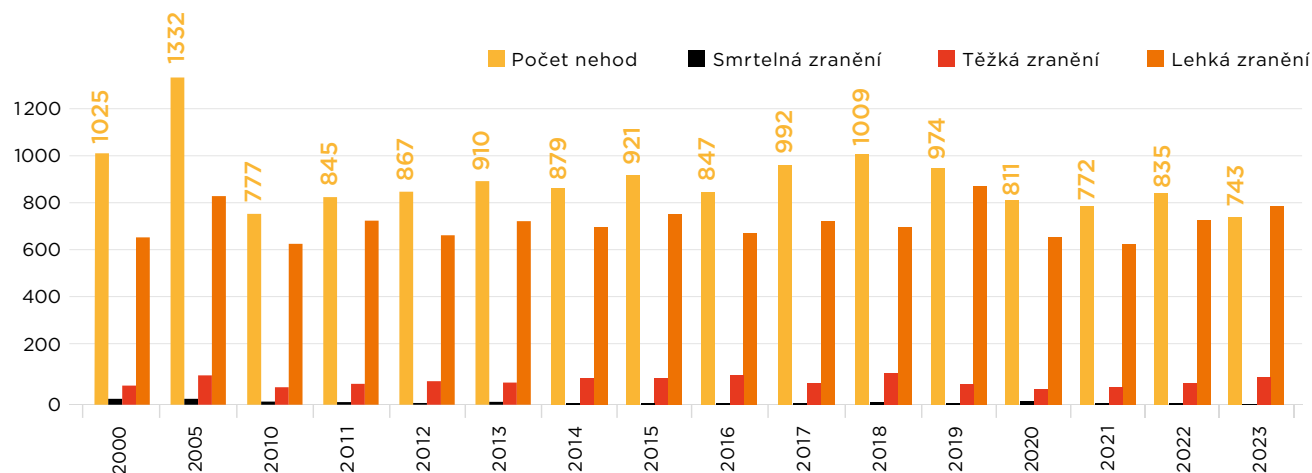
Počet nehod na území města Brna za rok 2023 je oproti loňskému roku nižší. V absolutním počtu se jedná o 1 882 DN, což je o 435 nehod méně než v roce 2022. Vyjádřeno v procentech je to pokles o cca 18,8 %.

Počet nehod, při nichž došlo ke zranění osob, klesl o 34, což je o cca 5 % méně než v roce 2022. Usmrcené osoby jsou v loňském roce 3 (o 2 usmrcení méně než loni). Počet těžce zraněných byl 97, což je o 15 zraněných osob více než v minulém období. Oproti loňskému roku narostl počet lehce zraněných o 53 osob (771 LZ). Celková hmotná škoda v letošním roce je cca 117 milionů Kč.

Vývoj počtu dopravních nehod a následků od roku 1960



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



Křižovatky s nejvyšším počtem dopravních nehod v roce 2023

Křižovatka	Počet DN	SZ	TZ	LZ	Hmotná škoda v tis.
1. Nové sady – Hybešova	12		4	6	1 177
2. Gajdošova – Tábořská	9			8	1 031
3. Koliště – Cejl	9			8	1 305
4. Holzova – rampy Líšeň	9			8	1 570
5. Olomoucká – Řípská	6			6	203

Úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod v roce 2023

Úsek	Počet DN	SZ	TZ	LZ	Hmotná škoda v tis.
1. dálnice D1	15		1	5	6 775
2. dálnice D1	14	1		8	4 591
3. dálnice D1	13			5	3 037
4. Vídeňská	12			5	1 705
5. Kamenice	12		1	4	830
6. Rakovecká	8			2	288
7. Palackého třída	8			1	228

Křižovatky s nejvyšším počtem dopravních nehod za účasti chodců v roce 2023

Křižovatka	Počet DN	SZ	TZ	LZ
1. Nové sady – Hybešova	2		1	1
2. Purkyňova – Dobrovského	2			2
3. Staňkova – Cimburkova	2			1
4. Palackého tř. – Kollárova	1		1	
5. Vojtova – Renneská tř.	1		1	

Úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod za účasti chodců v roce 2023

Úsek	Počet DN	SZ	TZ	LZ
1. Svatoplukova	3		2	1
2. Bratislavská	2			2
3. Štefánikova	2			2
4. Cejl	2			2
5. Merhautova	2		1	1
6. Veveří	2		1	1

Křižovatky a úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod cyklistů v roce 2023

Křižovatka, úsek	Počet DN	SZ	TZ	LZ
1. Kaštanová	3			3
2. Nové sady – Hybešova	2		1	
3. Žabovřeská – Hlinky	2			2
4. Veslařská – Pisárky	2			2
5. Kníničská	2		2	
6. Francouzská	2			2



Nejnehodovější křižovatka v roce 2023.

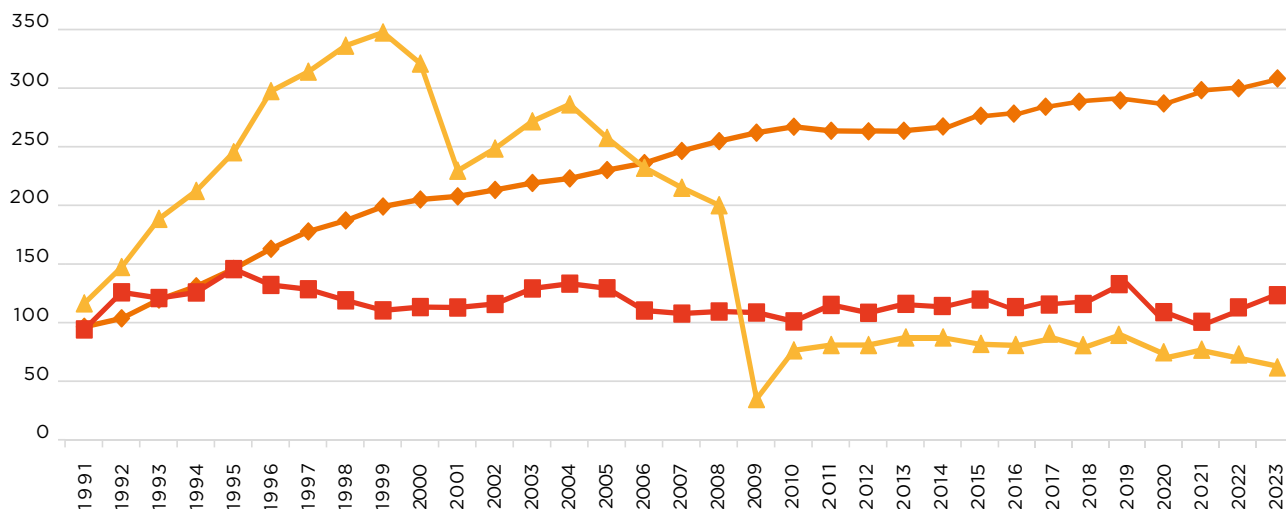
Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v Brně

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

Nehody, zranění a dopravní výkony v Brně 1990-2023

(celá komunikační síť, rok celkem)

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



7.2 Dopravní výchova

Provoz ve městě Brně stále houstne, proto je znalost pravidel silničního provozu velmi důležitá a je nutné, aby tato pravidla velmi dobře znaly i děti. Výuka dopravní výchovy se řadí mezi jednu z hlavních činností města Brna a vede ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a snížení počtu dopravních nehod včetně jejich následků.

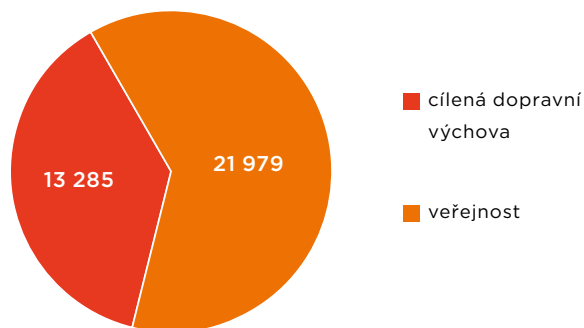
Dopravní výchova Městské policie Brno

Využití areálu dopravní výchovy pro širokou veřejnost v roce 2023 bylo – a dosud je – omezeno probíhající stavební činností jak v areálu, tak i v jeho těsné blízkosti. Všechna tato stavební činnost komplikovala a nadále komplikuje přístupovou cestu do areálu, včetně problému s parkováním návštěvníků z řad široké veřejnosti. I přes již zmíněné komplikace je návštěvnost areálu stále vysoká.

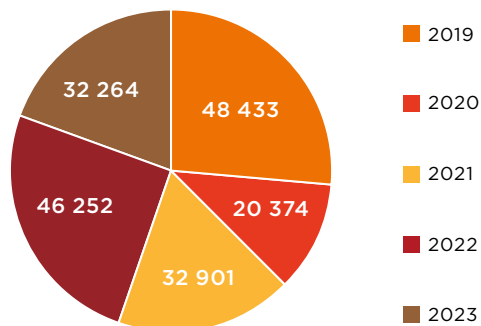
Prezentace sedmnácti projektů se zaměřením na dopravní tematiku je praktikována strážníky a zaměstnanci Městské policie Brno. Na projektech, z nichž jsou některé připraveny pro všechny věkové skupiny, spolupracuje Městská policie Brno s Odborem dopravy města Brna.

V zimním období, přesněji od 1. prosince, je dopravní hřiště z důvodu povětrnostních podmínek uzavřeno. Toto nucené uzavření omezuje realizaci praktické části nácviku bezpečné jízdy a uceleného bezchybného chování v dopravním prostředí. Uvedená výluka vede k posílení teoretické části a k realizaci dalších projektů se zaměřením na důležitá dopravní témata pro různé věkové skupiny.

Celková návštěvnost Areálu dopravní výchovy a vzdělávání 2023



Přehled návštěvnosti dopravního hřiště v letech 2019–2023



Projekt Koblížek

je určen pro děti předškolního věku z brněnských mateřských škol.

Proč právě tato věková skupina? Z důvodu brzkého nástupu do prvních tříd, a tím i absence rodičů je právě tato věková skupina tou nejohroženější v dopravním provozu.

Projekt Koblížek přináší pro tyto děti dvě velké výhody. Tou první je, že se dítě formou hry naučí, jak se bezpečně pohybovat v provozu, tou druhou, neméně důležitou, je bezpečnost dětí. Ve třídě se dá každá situace bez ohrožení dítěte opakovat a strážník se může zaměřit na konkrétní problematiku (například chybné přecházení dětí na přechodu), tím může daný problém vyřešit. Děti jsou rovněž seznamovány s reflexními prvky a jejich významem v dopravě „být viděn“.

Projektu se v uvedeném období zúčastnilo 470 předškoláků z 37 tříd brněnských mateřských škol.

Projekt Bezpečně nejen na kole

je určen především pro žáky pátých tříd základních škol. Záměrem projektu je zopakovat a prohloubit již nabyté znalosti z projektu „Empík Chodec“ a „Empík cyklista“, které si žáci osvojili ve třetí a čtvrté třídě. Související komentář přednášejícího lektora je podpořen mnoha příklady a je veden v duchu vzájemné ohleduplnosti jednotlivých skupin účastníků silničního provozu, především ve sdružených místech jejich pohybu, jako jsou chodníky nebo cyklostezky, aby nedocházelo k jejich vzájemnému omezování a ohrožování. Přednáška je obohacena poutavými videoukázkami, ukázkou dopravních značek a reflexních prvků. Důležitost je opět kladena na heslo „Vidět a být viděn“ a na povinnost nosit přilbu při jakékoliv sportovní aktivitě. Žáci jsou do výuky zapojeni názornými ukázkami před tabulí nebo dotazováním na osobní příběhy a zkušenosti s jízdou

na kole, koloběžce, hoverboardu aj. Mnoho žáků již má zkušenosti s úrazy na kole, a jsou si tak vědomi vážnosti této problematiky. Přednáška je ukončena krátkým testem a nechybí rozdávání drobných odměn, kterými jsou tematicky reflexní pásky. Za poslední zimní období roku 2023 se zúčastnilo projektu Bezpečně nejen na kole 549 dětí z brněnských základních škol.

Projekt Mladý motorista

zodpovídá otázky budoucích řidičů malých motocyklů a skútrů, včetně možnosti získání řidičského průkazu na skupinu AM – malý motocykl, s nahlédnutím i do problematiky cyklistů pohybujících se v silničním provozu. Formou diskuse se projekt snaží eliminovat nezodpovědné chování mladého motoristy s průnikem i do chování v mezilidských vztazích s ohledem na úzkou souvislost obou prostředí. Součástí besedy je obrazový materiál z běžného života motocyklisty, stejně tak i tragické konce dopravních nehod.

Účast na projektu Mladý motorista se pravidelně pohybuje na úrovni cca 500 žáků 8. a 9. tříd.

Projekt Nevidím

má za úkol představit nevidomé jako ty, kteří mají také své každodenní radosti a starosti, ale mají to mnohem těžší z hlediska neustálého hledání různých náhradních řešení při překonávání překážek, které jim ztrátou zraku život postavil do cesty. Uvědomění si, co je v životě vidoucích a nevidomých stejné a co odlišné, například při hledání a nacházení společné cesty v životě s ohledem například na téma stále se zvyšující kriminality, ale také hlavně bezpečnosti v silničním provozu. Cílem tohoto projektu je předat základní informace týkající se problematiky zrakových vad využitím prožitkové formy – simulace pocitů nevidomého a slabozrakého, při kterém si žáci přímo vyzkouší pohyb po chodníku, přecházení vozovky a jiné. Jako pomůcky slouží slepecké hole a textilní klapky na oči, dále pak varovný pás, signální pás a vodící pás přechodu. Projekt je zaměřen na děti od 4. do 9. třídy základní školy, dále pak

na střední školy a probíhá také jako předešlé projekty v zimních měsících. Během školního roku i prázdnin se s touto problematikou může zkráceně seznámit i široká veřejnost při návštěvě dopravního hřiště. V neposlední řadě jsou s touto problematikou seznámeni i začínající strážníci MP Brno, kteří se při každodenní službě v ulicích města Brna mohou dostat do situace, kdy občan se zrakovou vadou bude potřebovat jejich pomoc. Proto je potřeba tuto pomoc znát a umět ji správně aplikovat v životě.

Doplňková dopravní výchova Odboru dopravy Magistrátu města Brna

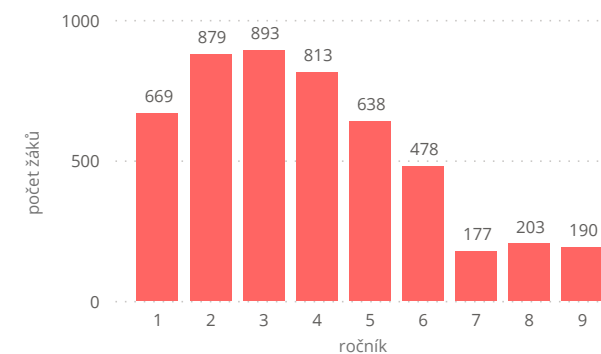
Jelikož kapacita dopravního hřiště Riviéra, kde výuku zajišťuje Městská policie Brno, je vždy po vypsání nových termínů ihned zaplněna, poskytuje Odbor dopravy další možnosti výuky dopravní výchovy a osvětové akce pro veřejnost.

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

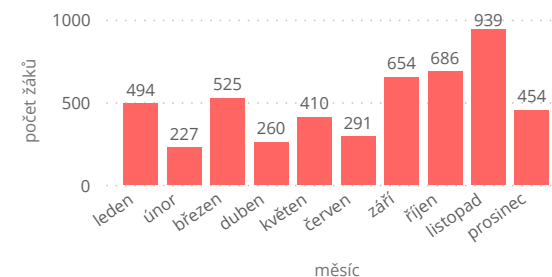
Organizovaná výuka dopravní výchovy

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

Počet proškolených žáků v rámci teorie v roce 2023 podle ročníků



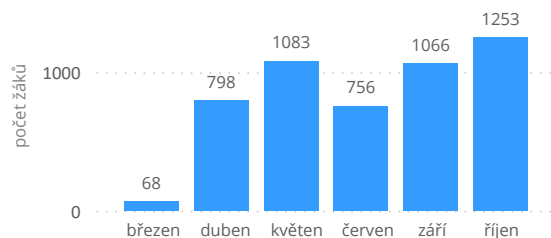
Počet proškolených žáků v rámci teorie v roce 2023



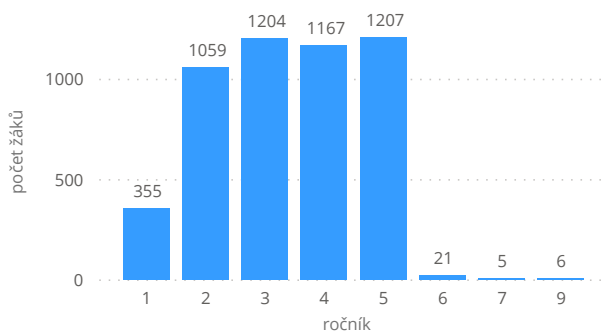
Praktická výuka probíhá jednak na dopravních hřištích v městské části Brno-Komín a Brno-Řečkovice a Mokrá Hora, jednak formou komentovaných vycházek v okolí školy. Na dopravních hřištích si děti zopakují povinnou i doporučenou výbavu jízdního kola, důležitost nošení cyklistických přileb s kontrolou správnosti nasazení u každého dítěte a připomenou si základní pravidla provozu na pozemních komunikacích při projití hřiště s lektorem. Následuje pak samotná jízda po dopravním hřišti na kole nebo koloběžce pod dohledem lektorů, kteří děti kontrolují a vysvětlují jim jejich chyby, případně nácvik jízdy zručnosti. Děti, které nejezdí na

kole ani koloběžce, se účastní nácviku jako chodci. Již druhým rokem byla školám nově nabídnuta možnost praktického nácviku formou komentovaných vycházek po okolí školy, během kterých si děti prakticky procvičí pravidla silničního provozu a naučí se, jak bezpečně řešit dopravní situace po cestě do školy i ze školy.

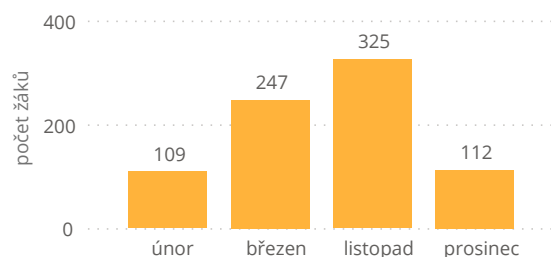
Počet proškolených žáků v rámci praxe v roce 2023



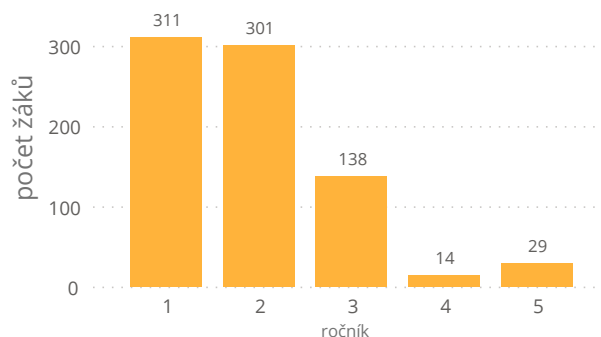
Počet proškolených žáků v rámci praxe v roce 2023 podle ročníků



Počet proškolených žáků v rámci vycházek v roce 2023



Počet proškolených žáků v rámci vycházek v roce 2023 podle ročníků



Za rok 2023 bylo jak v rámci praktické, tak teoretické výuky proškolen 10 757 žáků z 60 brněnských škol. Podrobné informace si můžete prostudovat v grafech k jednotlivým typům výuky dopravní výchovy Odboru dopravy nebo na našich webových stránkách <https://brnoinmotion.cz/dopravni-vychova/#dopravni-vychova-statistiky>.

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

Akce a soutěže pro veřejnost s dopravní tematikou

Stejně jako v předchozích letech i v tomto roce proběhla řada víkendových akcí a soutěží pro veřejnost s dopravní tematikou. V únoru a březnu to byla on-line soutěž pro děti [Bezpečně Brnem Junior](#), kde měly děti za úkol správně odpovědět na dvacet otázek. Správná odpověď byla vždy jen jedna a výsledný čas se při vyhodnocování nezapočítával. Pro první stupeň byly připraveny jiné otázky než pro druhý stupeň základní školy. Pro první tři nejlepší jednotlivce a první tři nejlepší třídy byly nachystány zajímavé ceny. Výrazně více soutěž zaujala žáky prvního stupně.

V dubnu proběhly o dvou sobotách na dopravním hřišti v Brně-Komíně akce Zahájení cyklo sezóny, které se zaměřily na zopakování pravidel silničního provozu pro rodiny s dětmi. Tradičně byla také spuštěna soutěž pro dospělé Bezpečně Brnem. Tato soutěž je dvoukolová, první kolo probíhá on-line a její účastníci mají zodpovědět správně na třicet otázek z oblasti bezpečnosti silničního provozu v co nejkratším čase. Do finále, které probíhá v září v rámci hlavního dne Evropského týdne mobility, je osloveno devadesát nejúspěšnějších soutěžících. Zde probíhá test ze znalosti pravidel silničního provozu a test ze znalosti zásad poskytování první pomoci. Tři nejlepší soutěžící obdrželi krásnou finanční odměnu.

Sobotní akce Den dětí bezpečně na dopravním hřišti v Brně-Komíně, novinka roku 2023, se setkala s úspěchem. Na dopravním hřišti v Brně-Řečkovicih proběhla jednu květnovou sobotu akce Body pro bezpečnost, která se opakuje i v říjnu jako uzavření cyklistické sezóny.

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

V září jsme jako každoročně oslavili [Evropský týden mobility](#) a v sobotu 16. 9. proběhl hlavní den Evropského týdne mobility v parku Anthropos, kterého se zúčastnilo přes 5 000 návštěvníků. Program byl opravdu velmi pestrý, návštěvníci se mohli zapojit do různých soutěží pro děti i dospělé, které se zaměřovaly na udržitelnou mobilitu, setkat se s policisty i hasiči včetně prohlídek jejich vozového parku, zhlédnout zajímavé ukázky zásahu pořádkové jednotky, psodůů, dále proběhla neméně poutavá vystoupení kouzelníka, bublináře či skvělá show youtubera a freerunera Vovy a jeho týmu. Pozornost také upoutala ukázka odtahu auta odtahovým speciálem nebo komentovaná prohlídka práce vodícího psa na překážkové dráze. Děti si také velmi užily airbrush tetování a malování na obličej.



Evropský týden mobility.

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

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

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



Víkendová akce na dopravním hřišti v Komíně.

08

DOPRAVA
V KLIDU



8.1 Rezidentní parkování

V roce 2023 byl systém rezidentního parkování rozšířen o další oblasti placeného stání (OPS):

- 1-17 Lerchova, která je ohraničena ulicemi Údolní, Úvoz, Tvrděho, Barvičova a Foustkova;
- 1-18 Rezkova, která je ohraničena ulicemi Barvičova, Lipová a Preslova;
- 1-19 Neumannova, která je ohraničena ulicemi Preslova, Lipová, Hlinky a Žabovřeská;
- 1-20 Žlutý kopec, která je ohraničena ulicemi Tvrděho, Úvoz, Hlinky a Lipová;
- 1-22 Červený kopec, která je ohraničena ulicemi Táborského nábřeží, Vídeňská, Vinohrady a Kamenná;
- 1-23 Polní, která je ohraničena ulicemi Polní, Renneská třída a Vídeňská;
- 1-24 Jílová, která je ohraničena ulicemi Hlinky, Křížkovského, Bauerova, Vinohrady, Vídeňská, Celní, Horní, Jihlavská, Vinohrady a Pisárecká;
- 1-26 Pšeník, která je ohraničena ulicemi Vídeňská, Jihlavská, Horní a Celní;
- 1-27 Dvorského, která je ohraničena na severní straně řekou Svratkou a dále ulicemi Heršpická, Strážní, Vídeňská a Renneská třída;
- 3-15 Cimburkova, která je ohraničena ulicemi Porgesova, třída Generála Píky, Drobného a Sportovní;
- 5-07 Viniční, která je ohraničena ulicemi Kulkova, Tvrdonická, Viniční, Líšeňská, Táborská, Gajdošova a Podsednická.

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

V rámci principu tzv. „květiny“ byly zavedeny i sousední oblasti („okvětní lístky květiny“). Obyvatelé těchto oblastí, kteří zároveň splňují stanovené podmínky, si mohou pořídit parkovací oprávnění, které je opravňuje parkovat v zavedených regulovaných oblastech („střed květiny“). Jedná se o oblasti 5-06 Slatinská a 10-01 Rybnická.

Oblast 1-21 Rybářská, zavedená v roce 2020, byla v roce 2023 převedena ze stávající zóny C nově do zóny B, která je regulována celodenně v pracovní dny.

Druhy a ceny parkovacího oprávnění v zóně C:

Parkovací oprávnění pro rezidenty

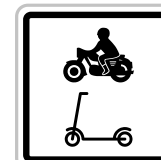
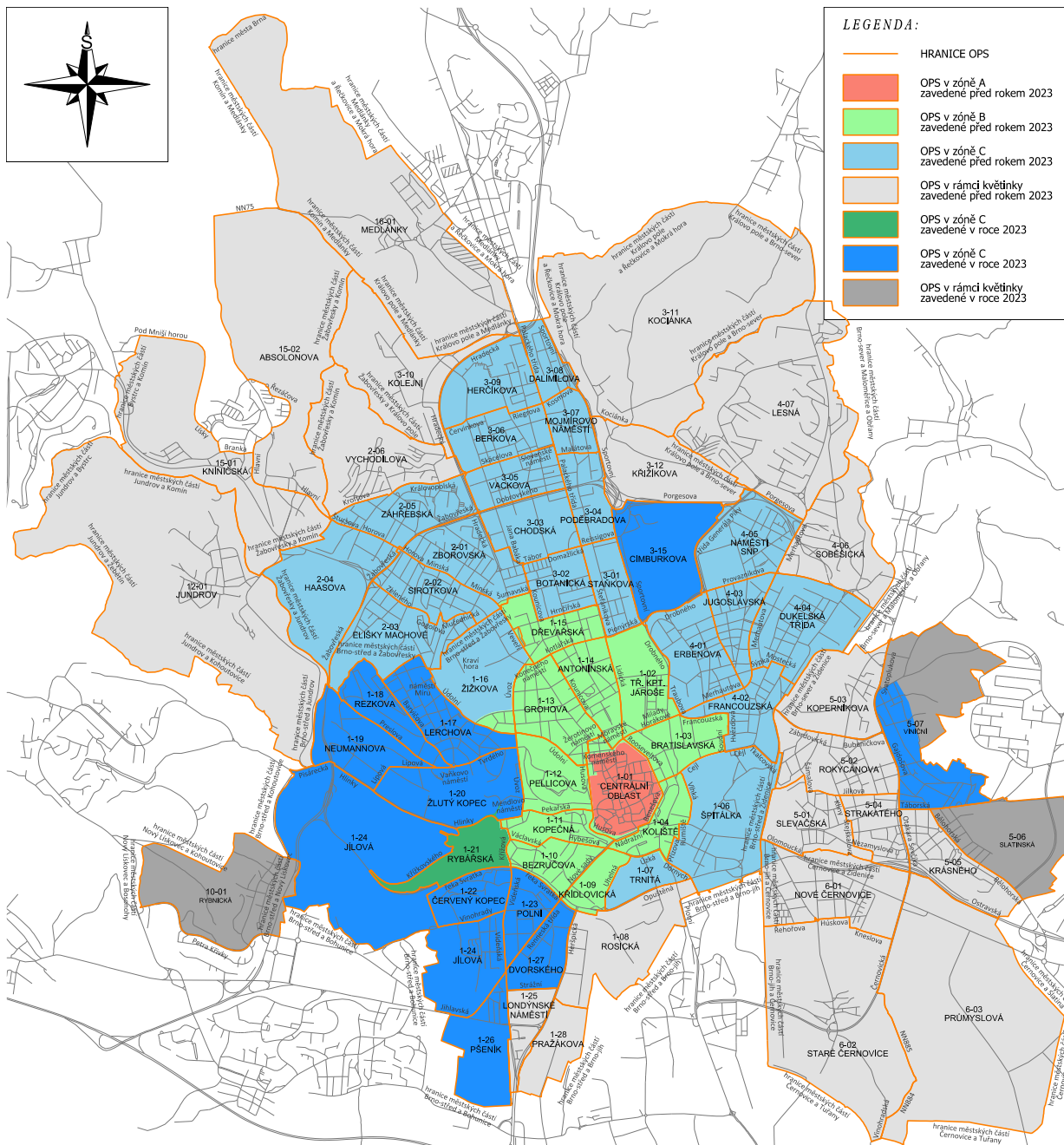
1. vozidlo	200 Kč
2. vozidlo	8 000 Kč
3. vozidlo	12 000 Kč

Parkovací oprávnění pro abonenty

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

Parkovací oprávnění pro návštěvníky

1. hodina zdarma, každá následující hodina 20 Kč



Vzorový vzhled úsekového dopravního značení OPS.

Vzorový vzhled dopravního značení parkovacích stání pro motocykly a koloběžky.

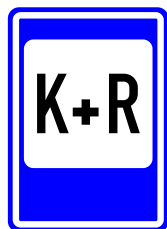
Dopravní značení v systému rezidentního parkování

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

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

Přehledová mapa OPS, zavedených v roce 2023.

8.2 Parkování pro elektromobily



Vzorový vzhled dopravního značení parkoviště K+R.



Vzorový vzhled dopravního značení krátkodobého obrátkového parkování.

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

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

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

V roce 2023 byla dále rozšířena síť parkovacích stání u dobíjecích stanic, určených pro nabíjení vozidel s elektrickým nebo hybridním pohonem, která provozuje město Brno. Tato stání tak v současnosti již existují v 39 lokalitách, rozprostřených na území města Brna. Je nutné je regulovat, aby byla zajištěna potřebná obrátkovost a aby zároveň nebyla obsazována vozidly s klasickým spalovacím motorem. Z těchto důvodů jsou tedy označena dopravní značkou jako vyhrazená parkoviště, s doplňující informací, že spadají do zóny E a že je lze využít pouze s platným dlouhodobým parkovacím oprávněním. Toto oprávnění je po dobu nabíjení zdarma, řidič si však musí vyříditi registraci na registrační značku vozidla přes mobilní aplikaci ParkSimply, která je dostupná pro operační systémy Android a iOS, nebo přes webovou aplikaci Online parkovací automat, která je volně dostupná na webové stránce www.parkovanivbrne.cz.

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

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

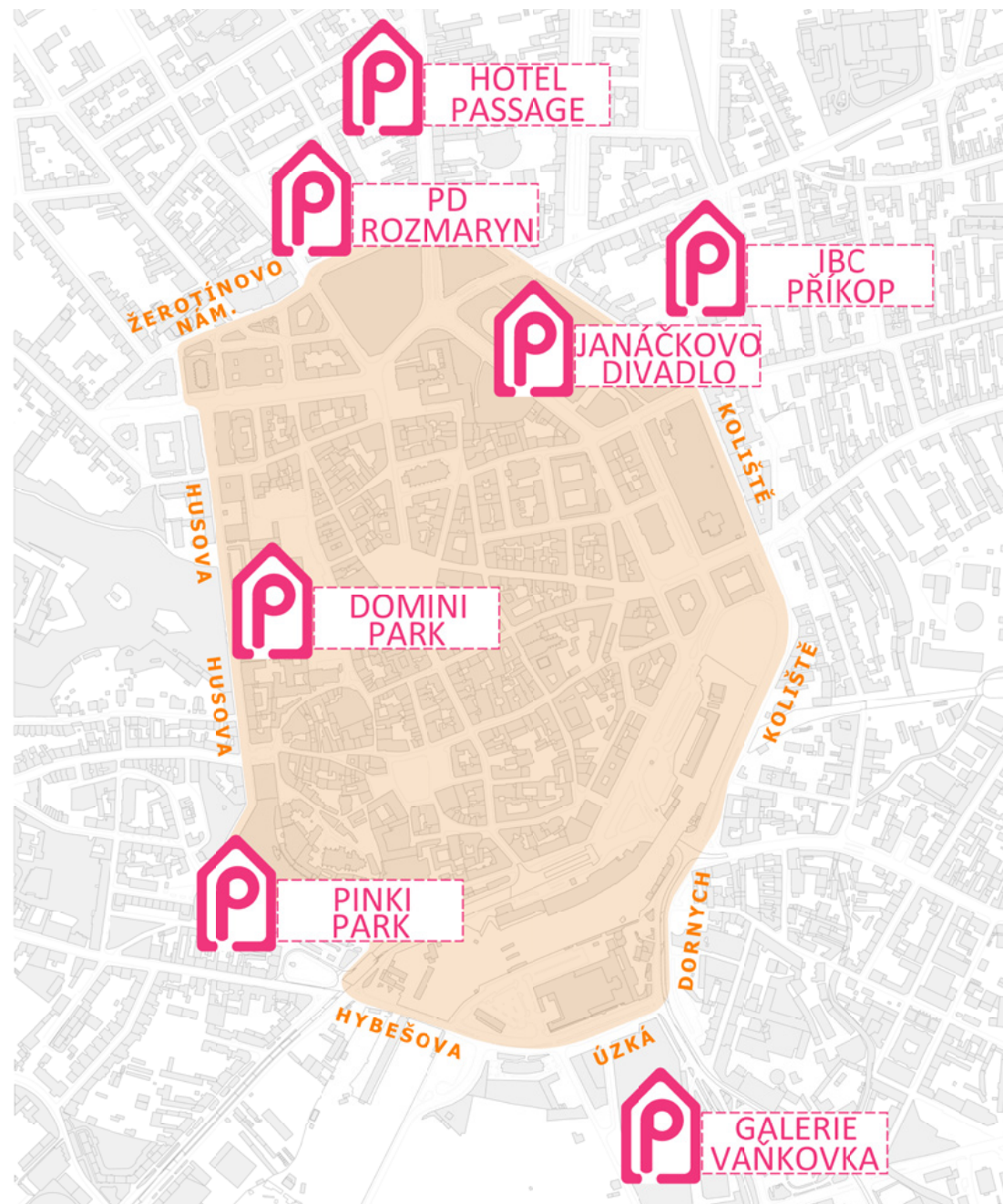


Vzorový vzhled dopravního značení parkovacích stání pro vozidla s elektrickým nebo hybridním pohonem.

8.3 Parkovací kapacity

Parkovací domy

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



Parkovací domy v bezprostřední blízkosti centrální oblasti.

Parkovací dům DOMINI PARK, kapacita 367 míst
samostatný parkovací dům na ul. Husova
(GPS 49.1944700N, 16.6056528E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–PÁ 06:00–22:00	hodina 40 Kč
PO–PÁ 22:00–06:00	hodina 30 Kč
SO–NE bez časového omezení	hodina 30 Kč



Parkovací dům DOMINI PARK.

Parkovací dům PINKI PARK, kapacita 88 míst
samostatný parkovací dům s automatickým zakladačovým
systémem na ul. Kopečná (GPS 49.1903733N, 16.6049692E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

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



Parkovací dům PINKI PARK.

Parkovací dům Janáčkovo divadlo, kapacita 390 míst
podzemní parkovací dům v předprostoru Janáčkova
divadla s napojením na Moravské náměstí
(GPS 49.1990306N, 16.6094689E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

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



Parkovací dům Janáčkovo divadlo.

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–NE 08:00–22:00
PO–NE 22:00–08:00

hodina 30 Kč
hodina 20 Kč



Parkovací dům Rozmarýn.

Parkovací dům Hotel Passage, kapacita 140 míst

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

Možnost parkování

Pondělí–Neděle

0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–NE 00:00–24:00

hodina 40 Kč



Parkovací dům Hotel Passage.

Parkovací dům IBC Příkop, kapacita 500 míst

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

Možnost parkování

Pondělí–Neděle

0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–PÁ 06:00–18:00

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

PO–PÁ 18:00–06:00

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

Sobota

do 60 minut 25 Kč

Neděle a svátky

každá další započatá
hodina 25 Kč



Parkovací dům IBC Příkop.

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

Možnost parkování

Pondělí–Neděle

7:00–23:00 hod.

Ceny parkování

PO–NE 07:00–23:00

první 2 hodiny 30 Kč
každá další hodina 30 Kč

SO 07:00–13:00

první 2 hodiny 30 Kč
každá další hodina 30 Kč

SO 13:00–23:00

zdarma

Neděle a svátky

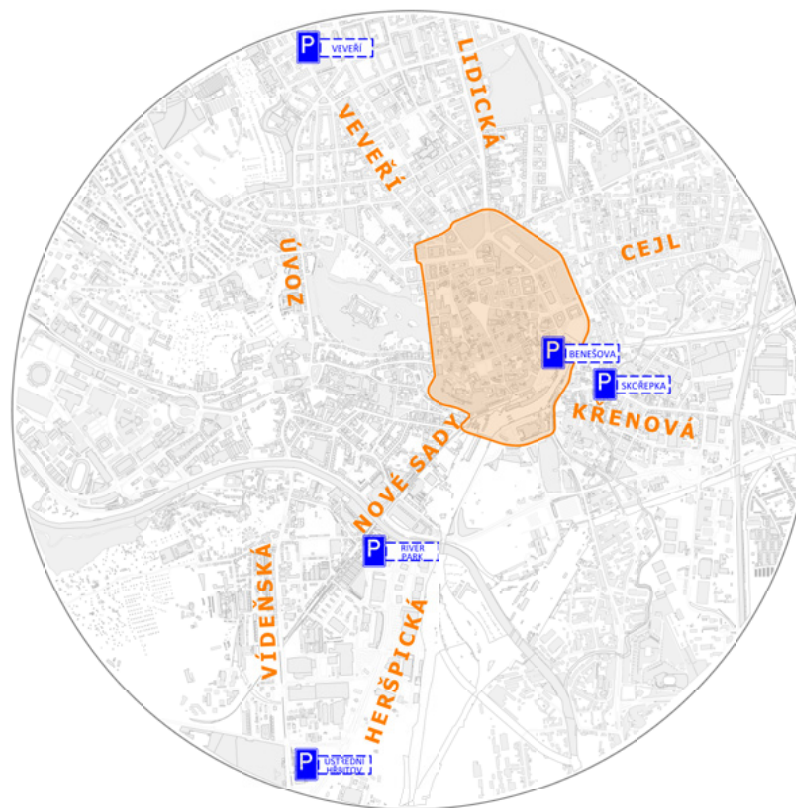
zdarma



Parkovací dům Galerie Vaňkovka.

Placená parkoviště

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



Parkoviště typu P+G

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

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

Parkoviště typu P+G Benešova, kapacita 80 míst
v území MMO při ul. Benešova v sousedství
autobusové zastávky Brno, Grand pro dálkové spoje
(GPS 49.1926839N, 16.6140764E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–PÁ 08:00–18:00 prvních 30 minut 20 Kč
Sobota 09:00–13:00 30–60 minut 40 Kč
každá další započatá
čtvrthodina 15 Kč

mimo uvedenou dobu, zdarma
neděle a svátky



Parkoviště typu P+G Benešova.

Parkoviště typu P+G Veverí, kapacita 140 míst
tato parkovací plocha se nachází při ul. Veverí,
v blízkosti VUT Brno
(GPS 49.2072989N, 16.5925664E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–PÁ 08:00–16:30 prvních 30 minut zdarma
60 minut 10 Kč
druhá započatá a třetí
započatá hodina 20 Kč
každá další započatá
hodina 30 Kč

mimo uvedenou dobu, zdarma
soboty, neděle a svátky



Parkoviště typu P+G Veverí.

Parkoviště typu P+G Skořepka, kapacita 49 míst
parkoviště v blízkosti starého autobusového nádraží,
hlavního vlakového nádraží
(GPS 49.1923911N, 16.6177942E)

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

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



Parkoviště typu P+G Skořepka.

Parkoviště typu P+R

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

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

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

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–NE 00:00–24:00 první 2 hodiny po vjezdu vozidla zdarma
po 2 hodinách od vjezdu vozidla do 12 hodin od vjezdu vozidla 20 Kč
po 12 hodinách od vjezdu vozidla do 24 hodin od vjezdu vozidla 100 Kč



Parkoviště typu P+R Ústřední hřbitov.

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

Možnost parkování

Pondělí–Neděle 0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

PO–NE 00:00–24:00 první 2 hodiny po vjezdu vozidla zdarma
po 2 hodinách od vjezdu vozidla do 12 hodin od vjezdu vozidla 20Kč
po 12 hodinách od vjezdu vozidla do 24 hodin od vjezdu vozidla 100 Kč



Parkoviště typu P+R Líšeň u Zetoru.

Parkoviště typu P+R RIVER PARK, kapacita 110 míst

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

Možnost parkování

Pondělí–Neděle

0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

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



Parkoviště typu P+R RIVER PARK.

09 DOPRAVNÍ STAVBY



9.1 Dopravní stavby

Společnost Brněnské komunikace a.s. zajišťovala ve spolupráci se statutárním městem Brnem a Ředitelstvím silnic a dálnic ČR některé stavební objekty v rámci stavby Silnice I/42 Brno, VMO Žabovřeská I.-II. etapa. Významnou částí této stavby je především přeložka tramvajové tratě do tunelu pod Wilsonovým kopcem a rozšíření stávající komunikace na dělený čtyřpruh vedený částečně v oboustranné galerii. V roce 2023 byl plně zprovozněn tramvajový tunel a silniční galerie ve směru do Králova Pole. Práce probíhaly především na komunikaci a silniční galerii směrem do Pisárků.

Stavební práce pokračovaly na další významné městské stavbě, kterou je silnice I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí, VMO Rokytova. Nová komunikace je vedena ve stejném směrovém koridoru jako současná a umožní přímou jízdu vozidel od Tomkova náměstí na Vinohrady bez nutnosti průjezdu kolem židenických kasáren. Trasa je navržena od vyústění z Husovického tunelu, mimoúrovňově přes Tomkovo náměstí, řeku Svitavu, Maloměřické nádraží až po napojení na ul. Rokytova. V roce 2023 byla dokončena lávka a pravá část mostu přes řeku Svitavu a probíhaly stavební práce především na mostní estakádě přes ul. Karlovu a nad ul. Kulkovou, dále na mostech přes Tomkovo náměstí a levou část mostu přes řeku. Dokončení stavby je plánováno na konec roku 2024. V realizaci jsou i protipovodňová opatření na řece Svatce v úseku výstaviště - Uhelná. Dokončení této stavby je plánováno na začátek roku 2025.

Z dalších investičních akcí města byla dokončena výstavba parkoviště na ulicích Šumavská, Labská a Kyjevská, zastávky MHD Zámecká, Štursova a Hamerláky, realizován byl také odbočovací pruh na ulici Bystrcká. Dále proběhla rekonstrukce ulice Bochořákova a komunikace Hatě, oprava ulice Matzenauerova, přechody pro chodce a místa pro přecházení v ulicích Hvězdoslavova, Žižkova, Bílovická, Zeleného, Dvorecká, chodníky Zapletalova, Burešova, Jana Babáka, na ul. Černého ke Staré dálnici

a na ul. Botanická v rámci akce Bezpečná cesta do škol. Pokračovaly stavební práce ve spolupráci s BVK na ulici Krkoškova a Dřevařská. Dále byly zahájeny práce na stavbě lávky Táborského nábřeží přes řeku Svatku, na zastávce Myslivní a také na Akademickém náměstí včetně parkovacího domu.

I/42 Brno, VMO Žabovřeská – etapa II

II. etapa stavby plynule navazuje na již zrealizovanou I. etapu (část MÚK Kníničská – most na ul. Veslařskou), stavba byla předána v 11/2020 a její dokončení se předpokládá v 11/2024.

Investor: ŘSD ČR, statutární město Brno

Hlavní projektant: PK OSSENDORF s r. o.

Zhotovitel stavby: Společnost Žabovřeská – EUROVIA + HOCHTIEF + SUBTERRA

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

Termín realizace: 2020–2024

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

V roce 2024 budou dokončeny práce na nábřežní zdi u řeky Svatky a komunikaci ve směru na Pisárky, budou realizovány chodníky do Wilsonova lesa a nad silniční galerií. Na konci roku 2024 se počítá se zprovozněním komunikace v obou směrech, čímž dojde ke zkvalitnění a plynulosti dopravy.



I/42 Brno, VMO Žabovřeská – etapa II.

I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí, VMO Rokytova

Investor: ŘSD ČR, statutární město Brno

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

Zhotovitel stavby: Společnost VMO Tomkovo náměstí

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

- OHL ŽS, a.s.

- Metrostav DIZ s.r.o.

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

Termín realizace: 2021–2024

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

Křížení VMO s Tomkovým náměstím je řešeno mimoúrovňovým křížením MÚK deltovitého tvaru umožňující všesměrné propojení obou komunikací.



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

Uprostřed úseku je navržena mimoúrovňová křižovatka s možností plynulého napojení na ul. Svatoplukova.

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

V roce 2024 se počítá s dokončením stavebních prací na mostech přes Tomkovo náměstí a řeku Svitavu včetně napojení na estakádu nad Maloměřickým nádražím, na konci roku se také předpokládá zprovoznění hlavní trasy komunikace I/42 včetně všech ramp.



Křižovatka Bystrcká – Kníničská (u kamenolomu).

Křižovatka Bystrcká – Kníničská

(u kamenolomu)

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: statutární město Brno zastoupené společností Brněnské komunikace a.s.

Projektant: SAGASTA s.r.o.

Zhotovitel stavby: EUROVIA CS, a.s.

Investiční náklady: 6 196 078,47 Kč bez DPH

Termín realizace: 2023

Předmětem stavby je rozšíření příjezdu do křižovatky Bystrcká – Kníničská ve směru z ulice Bystrcká směrem od Kníniček o jeden jízdní pruh tak, aby v tomto směru před rozpletem ze společného pruhu (rovně, doprava – rampa Kníničská) vznikly zvlášť dva pruhy:

- rovně (směr Komín) – vznikne ze stávajícího společného pruhu,
- nový odbočovací pruh doprava (vznikne ve stávajícím zeleném pásu u silnice) směrem k tramvajové trati a do ulice Kníničská – zde se tento pruh těsně před křížením s tramvajovou tratí opět rozdělí na levý (směr Komín, Žabovřesky) a pravý (směr Bystrc).



Rekonstrukce chodníku před budovou ZŠ Antonínská.

RK BCŠ – ZŠ Antonínská rekonstrukce chodníku, zábradlí

(ulice Botanická – úprava předprostoru ZŠ Antonínská)

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: statutární město Brno zastoupené společností Brněnské komunikace a.s.

Projektant: Brněnské komunikace a.s.

Zhotovitel stavby: ZEMAKO, s. r. o.

Investiční náklady: 3 687 391,14 Kč bez DPH

Termín realizace: 2023

Předmětem stavby je úprava předprostoru ZŠ Antonínská, vytvoření nové výsadby včetně mobiliáře, rampy a schodiště pro vstup do budovy.



Matzenauerova – oprava komunikace.

Matzenauerova – oprava komunikace

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: statutární město Brno
zastoupené společností Brněnské komunikace a.s.

Projektant: Brněnské komunikace a.s.,

Útvar dopravního inženýrství

Zhotovitel stavby: ZEMAKO, s.r.o.

Investiční náklady: 5 868 158 Kč bez DPH

Termín realizace: 2023

Stavba je situována v městské části Brno-Žabovřesky. V rámci této akce došlo k celkové opravě komunikace v délce 135 metrů po rekonstrukci inženýrských sítí a veřejného osvětlení. Oprava komunikace byla realizována ve stávajícím uličním profilu s drobnými změnami šířkového a výškového uspořádání s kompletní výměnou konstrukčních vrstev vozovky, ploch pro odstavení vozidel, vjezdů a chodníků. Došlo k redukci zpevněné plochy vozovky ve prospěch nově zřízených ploch pro parkování a ploch zeleně. Ulice se nyní nachází v tzv. dopravním režimu Zóny 30. Došlo tak k výraznému zklidnění dopravy, v ulici je snížena maximální dovolená rychlost na 30 km/h.



Parkoviště na ulici Kyjevská.

Parkoviště na ulici Kyjevská

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: Brněnské komunikace a.s.

Projektant: Brněnské komunikace a.s.,

Útvar dopravního inženýrství

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

Investiční náklady: 24 375 396 Kč bez DPH

Termín realizace: 2023

Stavba je situována v městské části Brno-Starý Lískovec. Jedná se o stavbu parkoviště se 132 parkovacími stánkami, včetně příjezdové komunikace a obslužných ploch, přístupových chodníků a odvodnění. Plocha parkoviště je řešena jako dopravně zklidněná zóna s maximální dovolenou rychlostí 20 km/h.



Parkoviště na ulici Labská.

Parkoviště na ulici Labská

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: Brněnské komunikace a.s.

Projektant: Brněnské komunikace a.s.,

Útvar dopravního inženýrství

Zhotovitel stavby: Metrostav DIZ, s.r.o.

Investiční náklady: 22 214 426 Kč bez DPH

Termín realizace: 2023

Stavba je situována v městské části Brno-Starý Lískovec. Jedná se o stavbu parkoviště se 126 parkovacími stánkami, včetně příjezdové komunikace a obslužných ploch, přístupových chodníků pro pěší a odvodnění. Plocha parkoviště je řešena jako dopravně zklidněná zóna s maximální dovolenou rychlostí 20 km/h.



Ulice Řezáčova – úprava parkoviště.

Ulice Řezáčova – úprava parkoviště

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: statutární město Brno
zastoupené společností Brněnské komunikace a.s.

Projektant: Brněnské komunikace a.s.,

Útvar dopravního inženýrství

Zhotovitel stavby: IDS – Inženýrské a dopravní stavby
Olomouc a.s.

Investiční náklady: 17 194 280 Kč bez DPH

Termín realizace: 2023

Z důvodu trvalého nedostatku parkovacích míst poblíž nové bytové zástavby v této lokalitě se v rámci stavby řešila stavební úprava prostoru bývalé, dnes již nevyužívané trolejbusové smyčky a přilehlé odstavné plochy na ulici Řezáčova v severní části MČ Brno-Komín. Úpravou došlo k redukci zpevněné plochy komunikace ve prospěch nově zřízených ploch pro parkování a ploch zeleně.



Rekonstrukce komunikace ulice Hatě.

MČ BRNO-Ivanovice, rekonstrukce komunikace ul. Hatě, etapa A+B

Investor: statutární město Brno

Zástupce investora: statutární město Brno
zastoupené společností Brněnské komunikace a.s.

Projektant: ATELIÉR DPK, s.r.o.

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

Investiční náklady: 26 444 006,25 Kč bez DPH

Termín realizace: 2022-2023

S cílem zlepšit dopravní podmínky a bezpečnost dopravy na pozemní komunikaci Hatě v městské části Brno-Ivanovice, která je hustě zastavěna rodinnými domy, zahrnující mateřskou školu a nový obytný soubor, byly provedeny následující úpravy: úprava a rekonstrukce obslužné obousměrné komunikace s asfaltovým povrchem v délce cca 450 m, realizace zvýšených křižovatkových ploch a přestavení dopravního značení části ulice na Zónu 30 s cílem zklidnění dopravy a zajištění bezbariérovosti, výstavba nových chodníků s novým a stávajícím veřejným osvětlením. Mezi ulicí Zatloukalova a slepou odbočkou ulice Hatě k ulici Ivanovických legionářů byla provedena rekonstrukce splaškové a dešťové kanalizace včetně jejich přípojek, přeložka vodovodu a plynovodu včetně přípojek a další práce na přeložkách a úpravách inženýrských sítí.

10

ÚDRŽBA
KOMUNIKACÍ



10.1 Údržba komunikací

Údržbu komunikací lze definovat jako soubor prací, kterými je komunikace udržována v provozně a technicky vyhovujícím stavu za všech povětrnostních podmínek a odstraňují se vady a nedostatky tak, aby byl zajištěn bezpečný provoz. Společnost Brněnské komunikace a.s. (BKOM) nabízí a zajišťuje ucelené portfolio činností pro všechny oblasti celoroční údržby komunikací. Provozní úsek BKOM, který je odpovědný za vlastní provádění údržby, disponuje širokým spektrem víceúčelových vozidel a mechanizací. Tito moderní pomocníci jsou ve spojení s kvalifikovanými a zodpovědnými pracovníky zárukou kvality prováděných prací.

Zimní údržba

Z pohledu běžného občana města Brna je nejviditelnějším předmětem zimní údržby zmírňování závad ve sjízdnosti a schůdnosti komunikací způsobených povětrnostními vlivy a podmínkami, které jsou meteorologicky charakteristické pro zimní období.

Zimní údržba komunikačního systému

Vybrané komunikace, na nichž BKOM provádí zimní údržbu, jsou rozděleny na 21 úseků. Ty jsou rozděleny dle pořadí vymezeného podle důležitosti jednotlivých komunikací. Každý úsek má svou přesně stanovenou trasu, kterou musí řidič s posypovým vozem projet. Přesné informace o způsobu provádění zimní údržby komunikací jsou součástí Plánu zimní údržby komunikačního systému na území města Brna. Jedná se o veřejný dokument, který je volně dostupný na <https://www.bkom.cz/sprava-a-udrzba-komunikaci/zimni-udrzba-komunikaci-53>. Koordinace veškerých činností souvisejících se zimní údržbou je zajišťována dispečinkem, který je k dispozici v nepřetržitém provozu. Dispečink řídí provádění zásahů zimní údržby a také přijímá podněty od spolupracujících subjektů, jako je PČR, MP Brno nebo DPMB, a v neposlední řadě i obyvatel města Brna.



Posypové vozy SCANIA s čelními pluhy KOBIT.

Z pohledu vozového parku zajišťujícího zimní údržbu je nonstop připraveno 24 posypových vozů. Jedná se o víceúčelová vozidla značky Mercedes-Benz a Scania s operativně vyměnitelnými nástavbami a čelně nesenými pluhy. Pro případy kalamitního spadu sněhu jsou jako rezerva k dispozici traktory s radlicemi. Jejich nasazení je operativně řízeno dispečinkem.

Vlastní posyp tělesa komunikace je prováděn chemickými materiály (technická sůl a solanka). Během loňské zimní sezóny bylo upraveno celkem 22 307 km pozemních komunikací, při spotřebě cca 3 100 tun technické soli a cca 588 m³ solanky.

Zimní údržba chodníků a veřejných prostranství

Souběžně s údržbou stěžejních dopravních tepen města Brna provádí BKOM i zimní údržbu vybraných chodníků a veřejných prostranství, které náleží MČ Brno-střed. V tomto případě jsou jako posypové materiály využívány inertní zdrsňující materiály. Vlastní posyp provádí víceúčelová komunální vozidla typu

Bokimobil s čelním pluhem a nástavbou sypač a také malotraktory YUKON a VEGA se zadním rozmetadlem a čelním pluhem.

Inertní posypové materiály jsou potenciálním zdrojem emisí prachových částic. Proto je nedílnou součástí zimní údržby těchto komunikací čištění jejich povrchů od použitých posypových materiálů. K této formě čištění jsou používány kompaktní zametací stroje BUCHER CityCat a od loňského roku i zametací stroje HAKO. Všechny tyto chodníkové zametací stroje splňují podmínky certifikace EUnited v oblasti redukce prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5}.



Samosběrný zametací stroj HAKO.

Čištění komunikací

Každoroční sezónní čištění probíhá v souladu se zákonem o pozemních komunikacích. Harmonogramy sezónních čištění jsou umístěny na webových stránkách společnosti. Pro tuto činnost jsou využívány samosběrné zametací stroje označené certifikáty PM₁₀. Právě prachové částice jsou zdravotními odborníky považovány za potenciální nosiče zdraví škodlivých

látek. Koncentrace prachových částic v ovzduší závisí na úrovni znečištění vozovky. Důkladné čištění komunikací přispívá ke snížení množství tuhých částic na povrchu komunikací. Rovněž slouží i jako prevence sekundární prašnosti, která vzniká opětovným vnosem pevných nečistot z vozovky vlivem turbulentního proudění za jedoucím vozidlem. V roce 2023 bylo během sezónního čištění odstraněno z komunikací cca 1 844 tun odpadu uličních smetků.

Údržba silniční vegetace, krajnic a odvodňovacích systémů

Období vegetačního klidu je vyhrazeno také k údržbě silniční vegetace. V souladu s požadavky zákona o odpadech a důrazu na předcházení vzniku odpadů jsou odřezané větve stromů a části keřů štěpkovány. Ke štěpkování je využíván univerzální nosič nářadí a nástaveb MB UNIMOG, který lze využít také ke strojnímu čištění a mytí silničního příslušenství, případně ke strojnímu seřezávání krajnic. Údržba krajnic je důležitá pro zajištění trvalého odtoku vody z komunikací, a tím přispívá k omezení vytváření výtluků nebo mrazových trhlin.



Čelně nesený štěpkovač MB UNIMOG.

Letní údržba

Doprava hraje nezastupitelnou roli v životě všech občanů města Brna ať už z hlediska ekonomické, tak i sociální sféry, což klade zvýšené nároky na kvalitu používaných komunikací. Mezi hlavní činnosti spojené s letní údržbou patří odstraňování rozsáhlejších závad komunikací. Souběžně jsou prováděny opravy svodidel, nátěry ocelových konstrukcí, např. zábradlí, a také opravy a údržba odvodnění (uliční vpusti). Letní sezóna je vyhrazena i pro opravu a tvorbu dopravního značení nebo tlakové splachování komunikací.



Pokládka nového povrchu chodníku.

Opravy pozemních komunikací

Souvislé údržby komunikací jsou prováděny převážně na komunikacích s asfaltobetonovým povrchem a jsou spojeny se strojní pokládkou asfaltových směsí do vyfrézovaného a zařezaného prostoru pomocí silničního finišeru. Z pohledu rozsahu opravovaných ploch byla v roce 2023 nejvýznamnější akcí souvislá údržba povrchu komunikace na ulici Chironova, kde bylo opraveno 7 450 m² asfaltobetonového povrchu komunikace. Další významnou akcí byla oprava povrchu komunikace a chodníku na Halasově náměstí s opravenou plochou 2 078 m².



Frézování asfaltobetonového povrchu komunikace.

Vedle velkoplošných oprav se provádějí rovněž opravy poruch lokálního charakteru. Během realizace těchto prací bylo loni spotřebováno 690 tun materiálu.

Důležitou součástí dopravních tepen města Brna jsou i komunikace pro pěší, proto je při plánování oprav pamatováno i na ně. U oprav dlážděných chodníků se jedná o ruční pokládku všech klasických druhů dlažeb, včetně zámkové. Loni bylo předlážděno celkem 450 m² dlážděných chodníků. U chodníků s povrchem z litého asfaltu dochází k vybourání poškozené vrstvy a položení nového povrchu. Tímto způsobem bylo opraveno 5 300 m² chodníků.

Poslední dobou rezonuje trend snižování energetické náročnosti, uhlíkové stopy, a je kladen důraz na zavádění prvků tzv. cirkulární ekonomiky. BKOM si uvědomuje svou environmentální odpovědnost a zaměřuje svou pozornost na recyklaci stavebních a demoličních odpadů, které vznikají při údržbě komunikací. V roce 2023 bylo předáno cca 97 % těchto odpadů k recyklaci. Převážně asfaltový recyklát byl pak využíván i při vlastním provádění oprav tělesa komunikace. Jako náhrada nových stavebních materiálů byla používána i tzv. znovuzískaná asfaltová směs (ZAS), která vzniká při frézování asfaltobetonových povrchů komunikací a splňuje požadavky dané platnými právními předpisy.

Obnova a údržba silničního příslušenství a uličních vpustí

K základním prvkům zajištění bezpečného provozu na pozemních komunikacích se řadí silniční příslušenství. Mezi tyto bezpečnostní prvky patří zábradlí, svodidla a směrové sloupky. Zajištění jejich spolehlivého provozu spočívá v jejich čištění, opravách povrchů či výměnách za nové při zjištění závad. Celkem bylo loni opraveno 544 bm svodidel a 675 bm zábradlí.

Nedílnou součástí komunikace jsou uliční vpusti, které mají stěžejní roli v odvodnění tělesa komunikace. Slouží k bezpečnému odvádění dešťových vod a jako prevence zanášení veřejné kanalizační sítě nečistotami typu písek, listí či antropogenní uliční odpad. Údržba těchto vpustí zahrnuje jejich strojní čištění pomocí kanálového čističe a výškovou úpravu uličních vpustí, šachet a uzávěrů. V roce 2023 bylo vyčištěno 22 595 ks uličních vpustí.

Stojany na kola

BKOM se podílí na řadě projektů spojených s popularizací cyklo dopravy. Jedním z nich je budování cyklistických stojanů. V roce 2023 bylo pracovníky provozního úseku těmito stojany osazeno 21 míst. Stojany byly umístěny na předem vytipovaná frekventovaná místa, kterými jsou úřady městských částí, školy, zdravotnická zařízení, přestupní uzly MHD, centra volnočasových aktivit nebo obchodní centra.



Budování stojanů na kola.

Splachování komunikací

V souladu s opatřeními města Brna, která přispívají ke zlepšování kvality ovzduší, bylo od jara do podzimu prováděno splachování vybraných úseků komunikací. Tlakové splachování komunikací přispívá ke snížení imisního zatížení ovzduší prachovými částicemi tím, že snižuje množství tuhých látek na povrchu komunikace. Díky tomu dochází k eliminaci jejich opětovných emisí do ovzduší způsobených pohybem vozidel.

Předmětné komunikace jsou dle MČ rozděleny na třináct okruhů. V roce 2023 bylo realizováno 15 okruhových cyklů. Během splachování bylo spotřebováno cca 6 945 m³ vody. Pokud bylo zjištěno mimořádné znečištění komunikace, byl k čištění této komunikace využit i samosběrný zametací stroj.



Instalace SDZ - „modré“ zóny.

Dopravní značení a SSZ - výstavba a údržba

V průběhu loňského roku byl v rámci obnov vodorovného značení (VDZ) kladen důraz na obnovu značení na dopravně nejfrekventovanějších místech města Brna, a to především na Malém městském okruhu.



Pokládka VDZ - Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty.

Rezidentní parkování je strategickým projektem města Brna a byl v roce 2023 nově zařazen do akcí Fondu mobility. Bylo realizováno celkem jedenáct nových oblastí ve třech městských částech: MČ Brno-střed, MČ Brno-Královo Pole a MČ Brno-Židenice. Konkrétně bylo rezidentní parkování zavedeno do oblastí 1-22 Červený kopec, 1-23 Polní, 1-24 Jílová, 1-17 Lerchova, 1-18 Rezkova, 1-19 Neumannova, 1-20 Žlutý kopec, 1-26 Pšeník, 1-27 Dvorského, 3-15 Cimburkova a 5-07 Viniční. V městské části Brno-střed bylo v souvislosti se zavedením rezidentního parkování instalováno 1 520 ks nového dopravního značení, v městské části Brno-Královo Pole bylo instalováno 25 ks nového dopravního značení a v městské části Brno-Židenice bylo instalováno 302 ks nového dopravního značení. V souvislosti s oblastmi placeného stání byla rovněž realizována obnova VDZ spojeného s parkováním, a to ve třech již dříve zavedených oblastech. Konkrétně bylo toto dopravní značení renovováno na 32 ulicích v městské části Brno-střed.

Z pohledu zatraktivnění cyklistické dopravy byly u osmi světelně řízených křižovatek vyhrazeny cykloboxy pro bezpečnější stání cyklistů na červenou. Pro zvýšení komfortu odkládání jízdních kol a koloběžek v městském prostoru bylo na nejfrekventovanějších místech zbudováno 16 vyhrazených míst. V rámci akce Ohleduplnost, která byla zaměřena na zajištění větší bezpečnosti na samostatných cyklostezkách, pak bylo realizováno přívětivé značení upozorňující na sdílení těchto cyklostezek jak pěšími, tak cyklisty.



Applikace ochranného nátěru řadiče SSZ.

V souvislosti s údržbou světelných signalizačních zařízení (SSZ) byla vloni uceleněji řešena funkčnost detekčních smyček, kdy bylo opraveno celkem 95 ks tohoto zařízení. V rámci ochrany stožárů světelných signalizačních zařízení bylo 85 z nich opatřeno novým ochranným korozi odolným plastovým nátěrem.

Z hlediska ochrany proti sprejerům bylo nově 8 řadičů SSZ opatřeno ochranným nátěrem proti vandalismu (nežádoucím nástřikům) a u 15 řadičů došlo k jeho obnově. Rovněž se u křižovatek se žárovkovými

návěstidly postupně pokračovalo s jejich náhradou za energeticky šetrnější LED svítidla. Také se podařilo zmodernizovat softwarové systémy řadičů některých světelně řízených křižovatek a proběhl upgrade systému. Dále byla provedena komplexní kontrola stavu strategických detektorů.

BKOM má také společně s externími subjekty svůj podíl práce na významných stavbách v rámci města Brna, zejména při realizaci úprav SSZ. Jsou to stavby Velkého městského okruhu (VMO) Tomkovo nám., VMO Žabovřeská, VMO Bauerova, opravy povrchu VMO Gajdošova, opravy povrchu VMO Opuštěná, opravy mostu VMO Otakara Ševčíka a u stavby protipovodňových opatření.

Odtahy vozidel

Odtahy vozidel jsou prováděny ve spolupráci s MP Brno a PČR. Odtahována jsou vozidla, která tvoří překážky silničního provozu dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění.

Další činností jsou tzv. technické úkony v průběhu blokových čištění nebo při pokládce VDZ. Technické úkony neboli zpětné odtahy představují naložení předmětného vozidla na odtahový speciál, který odjede z místa blokového čištění na jiné vhodné místo v okolí, počká na provedení čištění a následně vozidlo složí na původní místo. Nezbytnou součástí tohoto úkonu je i pořízení fotodokumentace, písemného a videozáznamu a oznámení o manipulaci s vozidlem.

Oddělení odtahů vozidel rovněž zabezpečuje odtahy vozidel technicky nezpůsobilých provozu (absence platné STK) z veřejných komunikací. Tento typ odtahu silničního vozidla je specifický zejména pro své možné důsledky, neboť v případě, kdy si provozovatel v zákonem stanové lhůtě vozidlo nevyzvedne, je zde dána zákonná možnost prodeje předmětného vozidla ve veřejné dražbě. Za rok 2023 bylo draženo 37 silničních vozidel, z čehož vydraženo bylo 24.

Všechny tyto služby jsou zajišťovány prostřednictvím osmi speciálních odtahových vozidel s plošinou a hydraulickým nakládacím jeřábem. V roce 2023 bylo pomocí těchto odtahových speciálů odtaženo nebo přeloženo cca 4 900 vozidel.



Provádění technického úkonu při blokovém čištění.



PROJEKTY EU
V OBLASTI DOPRAVY



11.1 Projekty EU v roce 2023 v oblasti dopravy

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 byl zpracován souhrnně pro šestileté období, s rozlišením na aplikované subsystémy a jejich hlavní prvky, kterými jsou:

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

II. Dohledový subsystém

III. Parkovací subsystém

IV. Centrální technický dispečink a sběr dopravních dat

V. Rekonstrukce a rozšíření přenosových cest řízení dopravy

VI. Informační, naváděcí a regulační subsystém

VII. Povýšení dopravních řadičů a výměna světelných zdrojů za LED

V kapitole I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD bylo zařazeno celkem 54 rekonstrukcí SSZ a 14 nových výstaveb SSZ.

K financování jednotlivých etap realizace investičního záměru byly využívány strukturální a investiční fondy Evropské unie pro období 2014–2020, konkrétně Operační program Doprava v rámci specifického cíle 2.3 – Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování

bezpečnosti dopravního provozu. Příspěvek Evropské unie činil 85 % ze způsobilých výdajů projektu. Celkem bylo za programové období 2014–2020 realizováno šest etap.

Níže je uveden přehled projektů realizovaných v roce 2023.

Projekt Řízení dopravy a sběr dopravních dat ve městě Brně, 6. etapa

V dubnu 2020 byla předložena žádost o podporu z Operačního programu Doprava ve výzvě ITS ve městech. Žádost byla téhož roku schválena k financování. Celkové náklady projektu jsou 67,4 mil. Kč, z toho předpokládaná dotace 54,7 mil. Kč.

V roce 2023 proběhlo dokončení realizace projektu.

Přehled akcí zařazených v projektu Řízení dopravy a sběr dopravních dat ve městě Brně, 6. etapa

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

- 2.63 Vídeňská – Strážní
- 0.23 Křenová – Koliště
- 2.08 Jihlavská – Na Pískové cestě
- 8.62 přechod Kníničská – Komín
- 9.61 přechod Štouračova, Bystrc
- 2.30 přejezd tramvaje Vídeňská
- 5.08 Gajdošova – Bubeničkova
- 4.02 Křenová – Špitálka
- 4.03 Křenová – Čechyňská

II. Dohledový subsystém

a. Kamerový dohled

- KD křižovatky 7.71 Štefánikova – Domažlická
- KD křižovatky 8.30 Veveří – Šumavská



Kamerový dohled na křižovatce 8.30 Veveří – Šumavská, který je součástí projektu Řízení dopravy a sběr dopravních dat ve městě Brně, 6. etapa.

Investiční záměr Rozvoj dopravní telematiky v letech 2021–2027

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

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

II. Dohledový subsystém

III. Parkovací subsystém

IV. Centrální technický dispečink a sběr dopravních dat

V. Rekonstrukce a rozšíření přenosových cest řízení dopravy

VI. Rozvoj C-ITS Brno

Předpokládané náklady celého investičního záměru činí přibližně 1,5 mld. Kč.

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

Průběžně probíhá projektová i majetkoprávní příprava a zajištění územních rozhodnutí nebo vyjádření stavebního úřadu.

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

Projekt Rozvoj ITS v Brně, 1. etapa

V první polovině roku 2023 byla podána žádost o dotaci v rámci opatření ITS ve městech Programu Doprava 2021–2027. Žádost byla téhož roku schválena k financování. Celkové náklady projektu jsou 121,4 mil. Kč, z toho předpokládaná dotace 65,7 mil. Kč.

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

Dále je předmětem projektu pořízení dopravní inženýrského softwaru – softwaru pro modelování dopravy IAD a VHD a videoanalytického systému.

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

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

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

II. Centrální technický dispečink a sběr dopravních dat

- SW vybavení pro modelování dopravy
- SW pro sčítání dopravy



Křižovatka 3.21 Černovická – Černovické nábřeží, rekonstrukce světelné signalizace je součástí projektu Rozvoj ITS v Brně, 1. etapa.

Projekt Rozvoj ITS v Brně, 2. etapa

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

Celkové způsobilé náklady projektu jsou 76,3 mil. Kč, z toho předpokládaná dotace 64,1 mil. Kč.

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

Dále jsou předmětem projektu rekonstrukce a výstavba čtyř světelných signalizačních zařízení, instalace čtyř kamerových dohledů na křižovatkách a koordinační kabely pro přenos dopravních informací v rámci stavby I/42 VMO Tomkovo náměstí, I/42 VMO Rokytova.

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

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

- 2.33 Heršpická – Jihlavská
- 8.31 Pod Kaštany – Šumavská
- PS 475 Rekonstrukce SSZ 5.05 Tomkovo nám. – Dukelská
- PS 476 Výstavba SSZ 5.22 Cacovická – Tomkovo nám.
- PS 477 Rekonstrukce SSZ 5.09 Karlova – Provazníkova
- PS 491 SSZ 5.23 Rokytova – rampa VMO

II. Kamerový dohled

- KD SSZ 5.05 Tomkovo náměstí – Dukelská
- KD SSZ 5.22 Cacovická – Tomkovo náměstí
- KD SSZ 5.09 Karlova – Provazníkova
- KD SSZ 5.23 Rokytova – rampa VMO

III. Rekonstrukce a rozšíření přenosových cest řízení dopravy

- PS 468 Přeložka koordinačních kabelů na ulici Provazníkově
- PS 468.1 Přeložka koordinačních kabelů na ulici Provazníkově – multikanál
- PS 469 Přeložka koordinačního kabelu spojovacího R405 a R406
- PS 469.1 Přeložka koordinačního kabelu spojovacího R405 a R406 – multikanál
- PS 470 Přeložka koordinačního kabelu spojovacího R406 a R407
- PS 470.1 Přeložka koordinačního kabelu spojovacího R406 a R407 – multikanál
- PS 479 Výstavba koordinačního kabelu spojovacího R407 a SSZ Rokytova – Kulkova – 1. část
- PS479.1 Výstavba koordinačního kabelu spojovacího R407 a SSZ Rokytova – Kulkova – 1. část – multikanál
- PS490 Koordinační kabel mezi R407 a SSZ Rokytova – Kulkova – 2. část



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

Projekt Rozvoj ITS v Brně, 3. etapa

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

Celkové způsobilé náklady projektu jsou 235 mil. Kč, z toho předpokládaná dotace 200 mil. Kč.

Předmětem projektu je rekonstrukce třiceti světelných signalizačních zařízení na území města Brna vč. řešení kamerového dohledu a preference MHD a IZS. Projektem dojde k úpravě dopravního řešení dotčených křižovatek, rozvoji dynamického řízení dopravy SSZ a funkcí preference vozidel MHD a IZS při průjezdu křižovatkami řízenými světelným signalizačním zařízením.

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

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

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



Křižovatka 8.01 Minská – Tábor, rekonstrukce světelné signalizace je součástí projektu Rozvoj ITS v Brně, 3. etapa.

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



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Projekt SCHOOLHOODS

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

Doba realizace projektu je od června 2023 do prosince 2025.

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

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

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

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

URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg

12

FINANCOVÁNÍ



12.1 Financování

Rozpočet statutárního města Brna k 31. 12. 2023 dosáhl na výdajové straně 19 775,4 mil. Kč, z toho výdaje v odvětví dopravy činily 5 379,5 mil. Kč. Výdaje na dopravu tak byly i v roce 2023 nejvyšší ze všech odvětví (27,2 %). Na provozních výdajích statutárního města Brna se doprava podílela 29 %, ve výdajích kapitálových činil podíl dopravních investic 22 %. Z celkové částky, kterou obsahovala kapitola Doprava (5 379,5 mil. Kč), bylo 4 073,1 mil. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 1 306,4 mil. Kč na výdaje kapitálové.

Na čerpání běžných výdajů se v dopravě každoročně podílí rozhodující měrou výdaje spojené s kompenzací za závazek veřejné služby, tedy zajišťování provozu veřejné hromadné dopravy osob. Na tento účel bylo v rozpočtu vyčleněno 2 786,7 mil. Kč. Na správu, údržbu a provoz komunikací bylo určeno 1 244,5 mil. Kč a 41,8 mil. Kč bylo vyčleněno na krytí různých ostatních nezbytných výdajů.

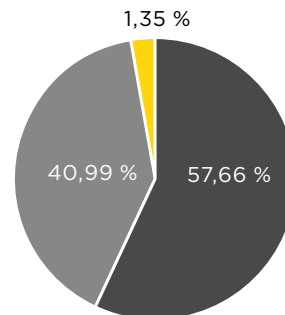
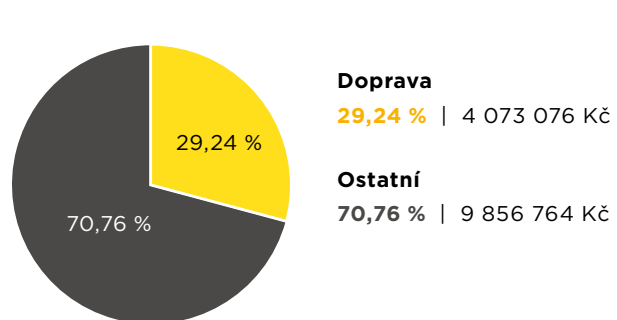
Velkými stavbami, u kterých pokračují práce, jsou např. VMO Žabovřeská a také VMO Tomkovo náměstí a Rokytova. V kapitálových výdajích v rozpočtu převažovaly výdaje určené pro zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 1 306,4 mil. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno 314,9 mil. Kč, na investice do komunikační sítě 960,5 mil. Kč. Z celkových výdajů určených v rozpočtu na rok 2023 činil podíl výdajů na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob přibližně 57,7 %, podíl výdajů na zajištění provozu silniční dopravy a rozvoje komunikační sítě města 40,9 % a 1,4 % na ostatní výdaje.

Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2023

(k 31. 12. 2023)

Celkové výdaje	výdaje v mil. Kč	procent %
Doprava	5 379,5	27,2
Bydlení, komunální služby a územní rozvoj	1 617,3	8,2
Státní správa a územní samospráva	2 581,5	13,1
Kultura, církev a sdělovací prostředky	1 881,9	9,5
Vodní hospodářství	888,1	4,5
Vzdělávání a školské služby	1 416,0	7,2
Ochrana životního prostředí	1 161,7	5,9
Finanční operace	294,4	1,5
Sociální služby a činnosti v sociálním zabezpečení	1 336,4	6,8
Tělovýchova a zájmová činnost	1 804,2	9,1
Bezpečnost a veřejný pořádek	523,7	2,6
Zdravotnictví	591,5	3,0
Ostatní činnosti	299,2	1,5
CELKEM	19 775,4	

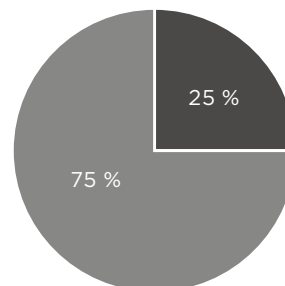
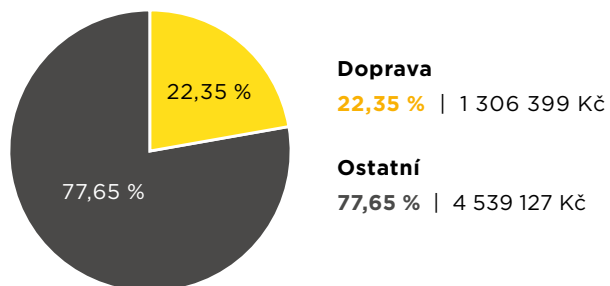
Podíl dopravy na provozních výdajích



Celkové výdaje

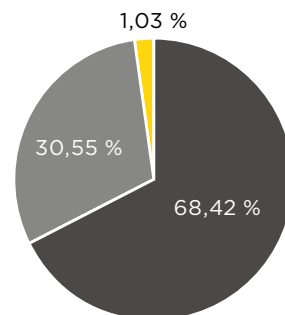
Hromadná doprava
57,66 % | 3 101 685 000 Kč
Komunikace
40,99 % | 2 204 961 000 Kč
Ostatní výdaje
1,35 % | 72 829 000 Kč

Podíl dopravy na kapitálových výdajích



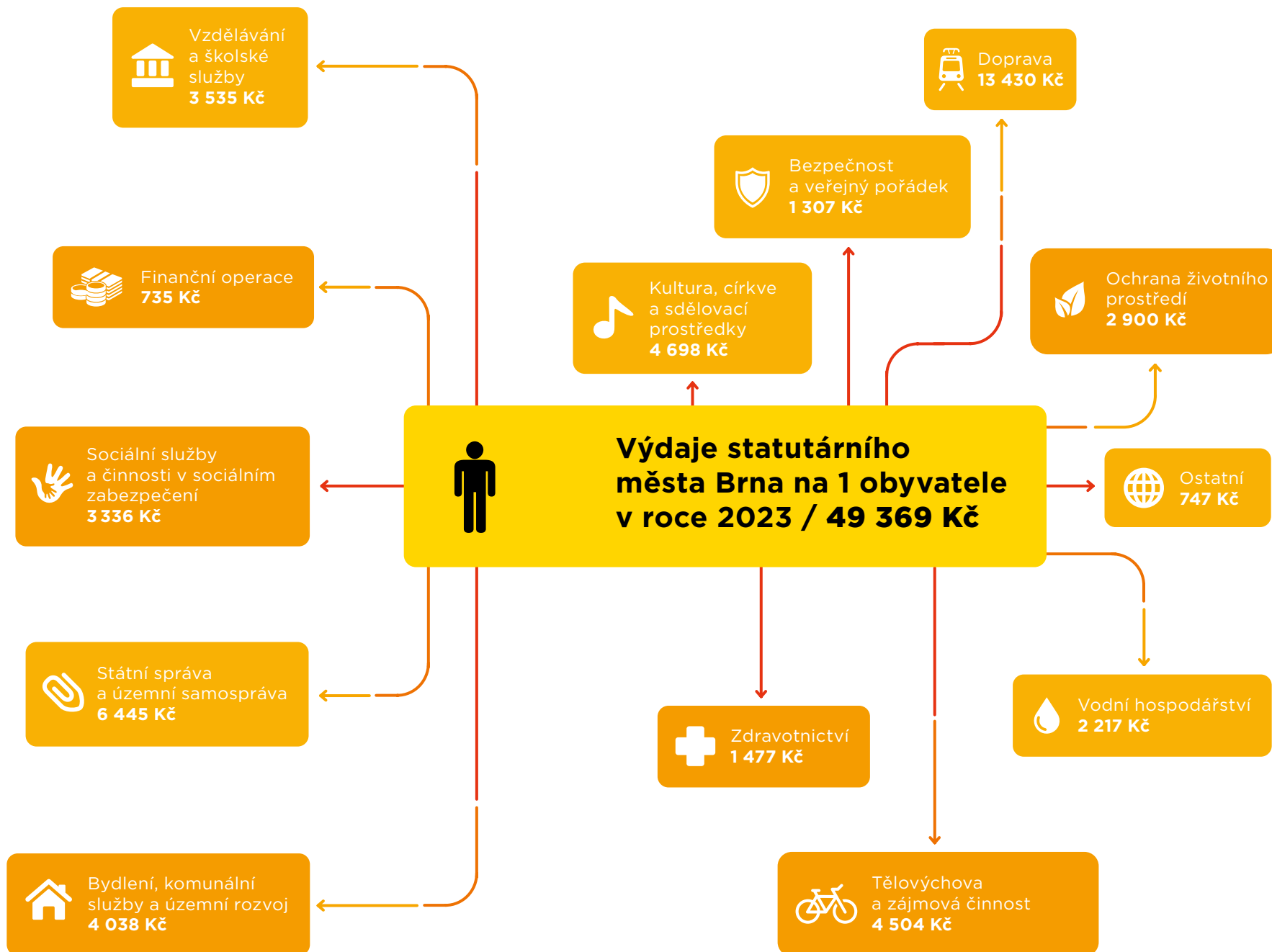
Kapitálové výdaje

Hromadná doprava
25 % | 314 925 000 Kč
Komunikace
75 % | 960 451 000 Kč



Běžné výdaje

Hromadná doprava
68,42 % | 2 786 760 000 Kč
Komunikace
30,55 % | 1 244 510 000 Kč
Ostatní výdaje
1,03 % | 41 806 000 Kč



13 OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY



13.1 Letecká doprava

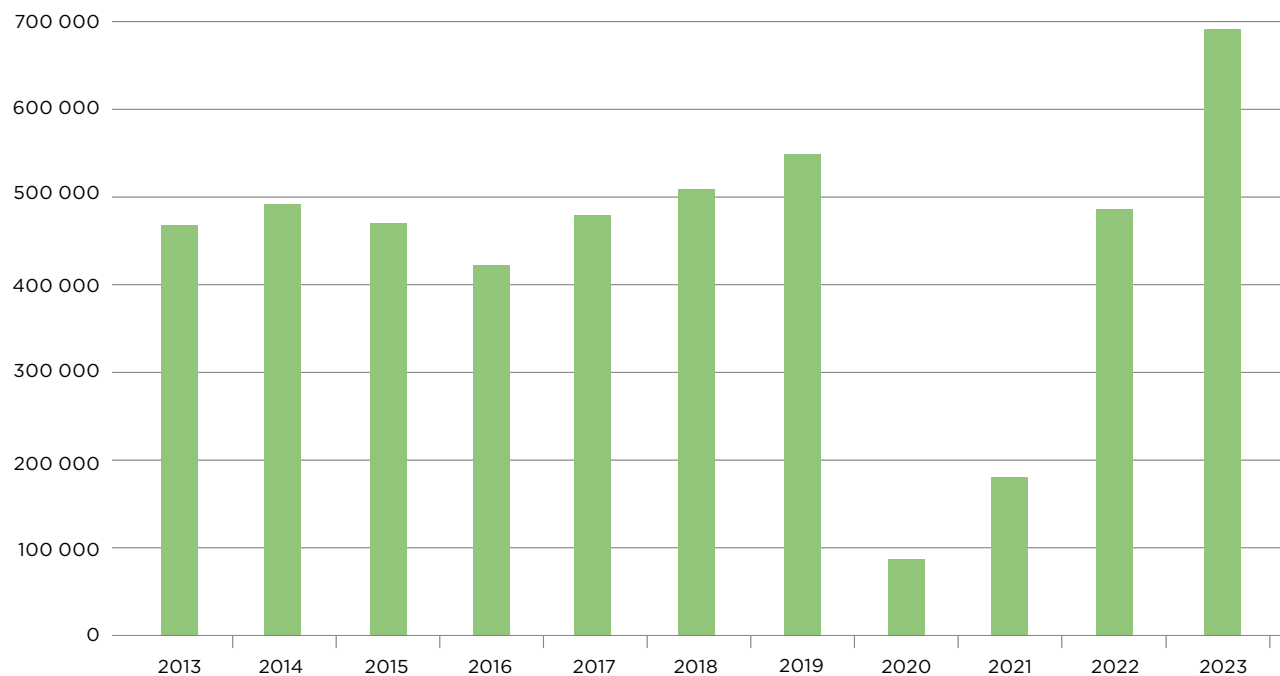
Letiště Brno odbavilo v roce 2023 celkem 686 867 cestujících. Tím dokonce překonalo doposud rekordní rok 2011, kdy bylo odbaveno 558 tisíc cestujících. Vydatná byla zejména letní sezóna, kdy od června do září letištěm prošlo téměř 550 tisíc cestujících, což je téměř 50% nárůst oproti stejnému období roku 2022. Mezi nejoblíbenější destinace se zařadil tradičně Londýn a následovala přímořská letoviska Antalya, Marsa Alam, Burgas a Hurghada. Dohromady byly v nabídce lety do 29 destinací.

Destinací s největším počtem odbavených cestujících během loňského roku byl opět Londýn. Tuto celoroční pravidelnou linku do Stanstedu využilo v průběhu roku více než 110 tisíc cestujících. Pomyslnou druhou příčku v oblíbenosti obsadila turecká Antalya, následovala egyptská Marsa Alam, egyptské letoviště Hurghada a bulharský Burgas. Další pravidelnou linku do italského Bergama využilo v období březen–říjen téměř 20 tisíc cestujících. Celkový počet pohybů letadel se na tuřanském letišti dohromady vyšplhal lehce nad 25 tisíc.

Nabídka letů z brněnského letiště by se měla v roce 2024 velmi podobat té loňské. Mezi novinky bude patřit například egyptská Marsa Matrouh, Larnaca na Kypru, Dalamán a Izmir v Turecku či nová destinace na Sicílii Comiso. V prosinci byl navíc odbaven historicky první dálkový let s cestujícími do thajského Phuketu.

Dále se po zimní přestávce vrací pravidelná linka do italského Bergama, provozovaná leteckou společností Ryanair, oproti roku 2023 nyní ovšem s vyšším počtem rotací.

Odbavení cestující



Airbus A220-300.



Boeing 737-800, v pozadí nakladní 737-400.

Čilý ruch se loni opět odehrával také v cargo sektoru, v rámci kterého operují svoje lety společnosti FedEx a DHL v každodenním spojení se svými centrálními překladišti v Paříži, Lutychu a Lipsku. Celkové číslo odbaveného nákladu za rok 2023 bylo 11 653 tun, což je mírný nárůst oproti roku 2022. Zásadní vliv na cargo sektor mělo zavedení pravidelné linky DHL v roce 2020, které letišti pomohlo překlenout náročné covidové období. Od roku 2021 se tedy objem v cargo sektoru takřka ztrojnásobil.

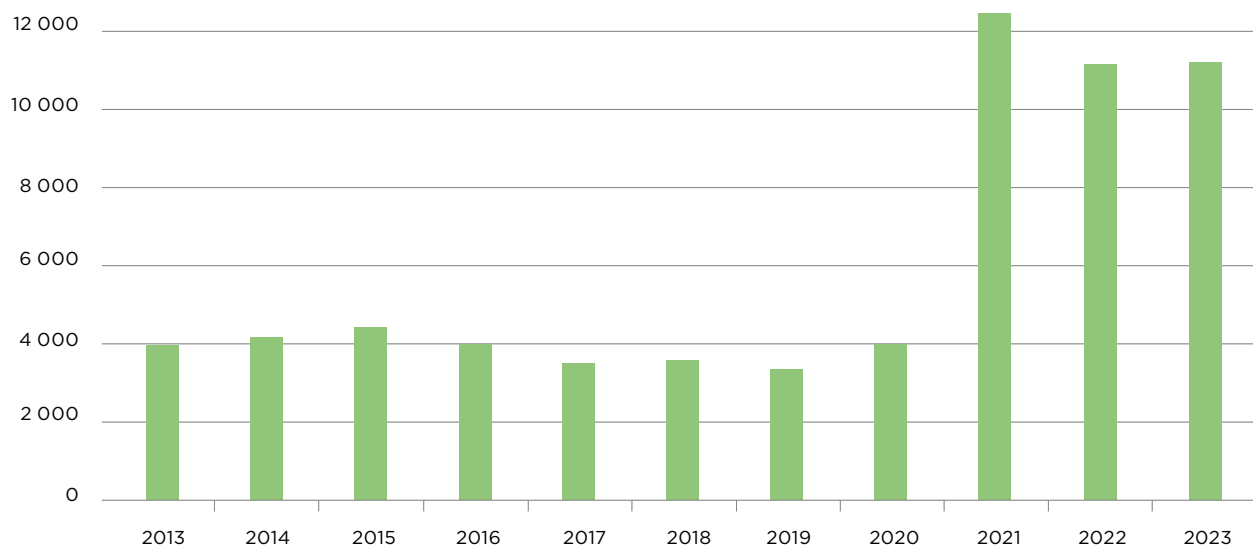


Boeing 787-9 Dreamliner.

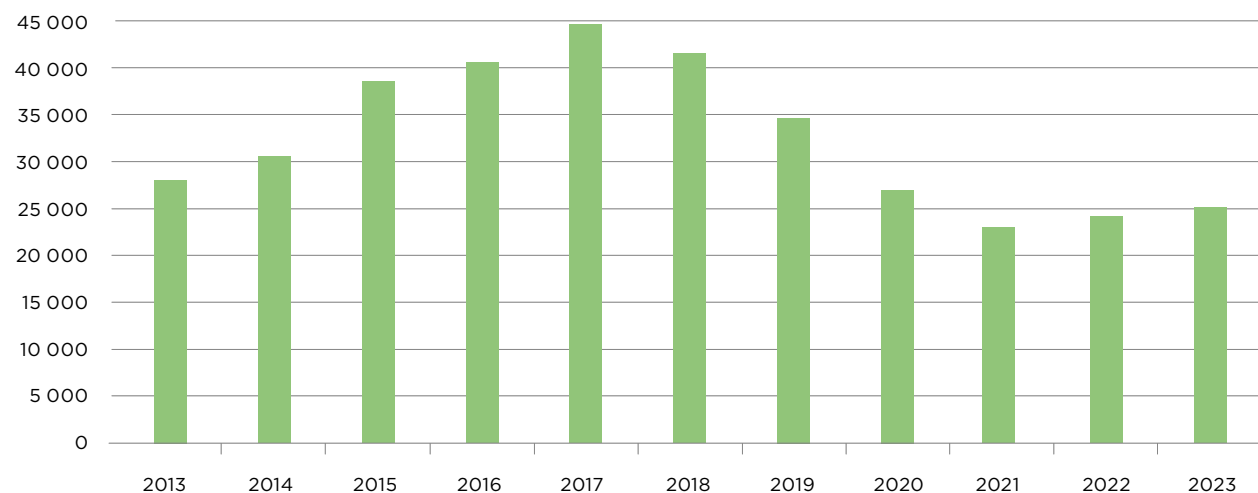


Nákladní Boeing 767-281.

Odbavený náklad



Pohyby letadel



13.2 Železniční doprava

Brno a železniční nákladní doprava ČD Cargo

Brno je významným železničním uzlem pro tranzitní i lokální nákladní dopravu a tuto roli potvrzovalo i v roce 2023. V Terminalu Brno probíhaly manipulace s námořními kontejnery – nejvíce jich bylo přepraveno z/do řeckého přístavu Pireus, tureckého Halkalı, jaderské Rijeky a vnitrozemského terminálu Mělník. Za rok 2023 přijelo do železniční stanice Brno jih 48 ucelených vlaků s určením do terminálu, které dosahovaly průměrného počtu 19,46 vozů, hmotnosti 825,93 tun a délky 505,01 m. Z vlečky Terminal Brno odjelo 52 ucelených vlaků s průměrným počtem 19,27 vozů, hmotností 628,86 tun a délkou 506,99 m.

Významným zákazníkem železnice v blízkém okolí Brna byla i v loňském roce cementárna Českomoravského cementu Mokrá připojená k celostátní dráze vlečkou ze stanice Blažovice. Zásilky cementu odtud putovaly tradičně do Berouna a Berouna-Závodí, ale i do dalších stanic, například Českého Těšína, Českých Budějovic, Holešova apod. Pokračovaly také přepravy komunálního odpadu ze Svitav do ZEVO Brno. Po železnici je odpad ve speciálních odvalovacích kontejnerech ACST přepravován do stanice Brno-Slatina, ze které jsou kontejnery na nákladních automobilech odváženy k dalšímu zpracování. Zlepšení nastalo u přeprav leteckého paliva na vlečku letiště Brno-Tuřany. V roce 2023 sem bylo dopraveno 232 vozů přepravujících 13,5 tisíce tun leteckého paliva Jet A-1, což je o zhruba pětinu více než v roce 2022; vrchol těchto přeprav je v letních měsících.

Počty vlaků ČD Cargo v roce 2023 výchozích, končících a tranzitních manipulujících v nejdůležitějších brněnských stanicích

Stanice	Výchozí	Končící	Tranzitní
Brno-Maloměřice	7 680	7 956	3 452
Brno dolní nádraží	389	394	202
Terminal Brno / LKW Walter	52	48	–
Blažovice	550	497	518

Uzel Brno - výkony ŽST v roce 2023

ŽST	Vozy			Tuny		
	podej	dodej	podej+dodej	podej	dodej	podej+dodej
Blažovice	3 611	6 745	10 356	188 329	247 133	435 462
Brno-Chrlice	130	75	205	5 064	2 072	7 136
Brno hlavní nádraží	373	282	655	11 377	8 320	19 697
Brno-Královo Pole	44	66	110	1 855	2 996	4 851
Brno-Maloměřice	1 154	1 199	2 353	25 262	29 457	54 719
Brno-Slatina	633	673	1 306	9 026	32 461	41 487
Terminal Brno	2 553	2 987	5 540	40 453	82 234	122 687
Celkový součet	8 498	12 027	20 525	281 366	404 673	686 039



Brno-Maloměřice je významnou seřadovací stanicí.

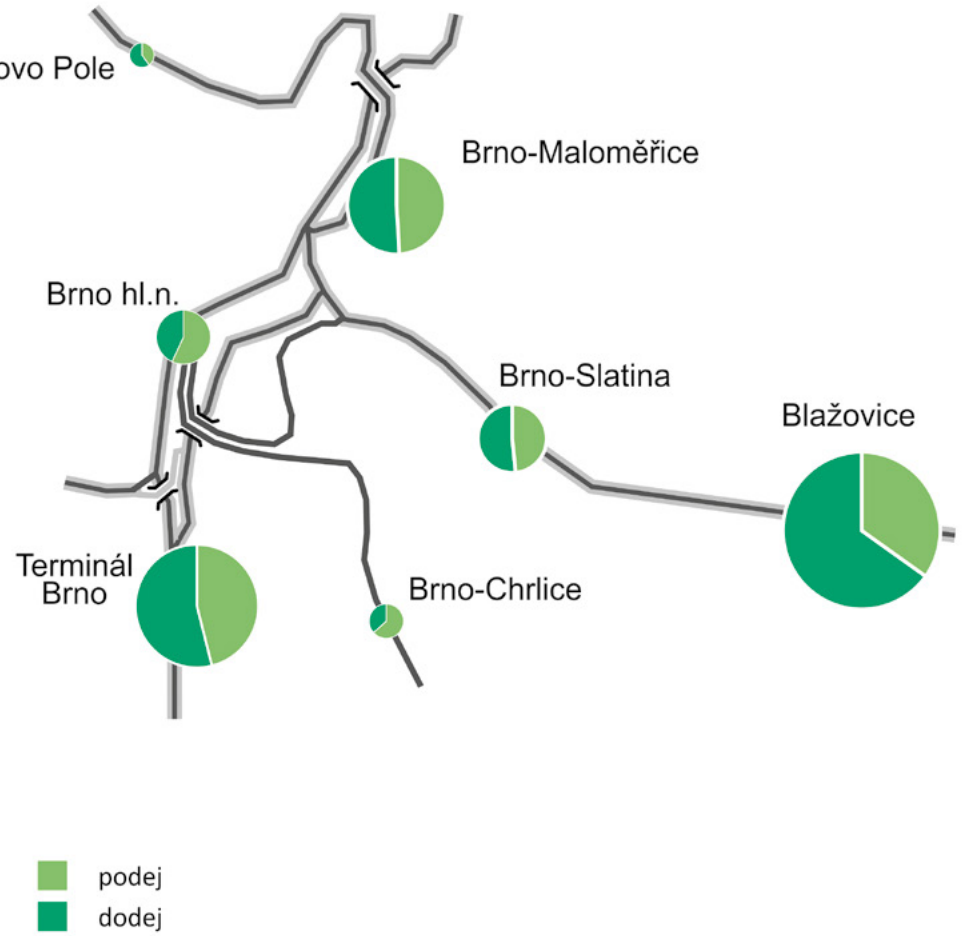
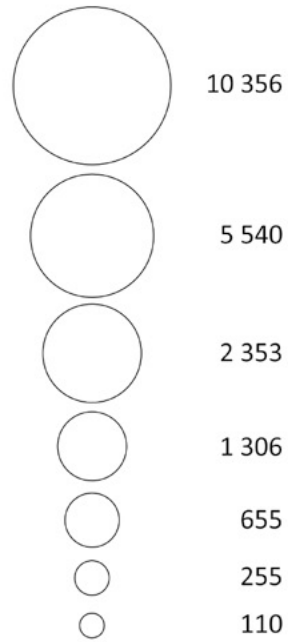


Setkání vozidel ČD Cargo a ČD v železniční stanici Brno-Královo Pole.



Manipulace s kontejnery s komunálním odpadem ve stanici Brno-Slatina.

Počet vozů



14

STRATEGICKÉ
PROJEKTY



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



Architektonická studie - hala.

V roce 2023 zástupci Ministerstva dopravy, Jihomoravského kraje, Správy železnic, statutárního města Brna a Státního fondu dopravní infrastruktury uzavřeli Memorandum o spolupráci při přípravě a realizaci modernizace Železničního uzlu Brno a souvisejících staveb. Zástupci statutárního města Brna a Správy železnic dále uzavřeli Smlouvu o spolupráci při zajištění realizace projektu Europoint Brno.

Vítězové mezinárodní architektonicko-urbanisticko-dopravní soutěže Benthem Crouwel a WEST 8 dokončili architektonickou studii nového hlavního nádraží. Studie byla detailně koordinována mezi oběma zadavateli (statutárním městem Brnem a Správou železnic), šlo o velmi úspěšnou spolupráci. Výsledky architektonické studie byly zapracovány do záměru projektu železničního uzlu Brno. Loni byla též dokončena Studie proveditelnosti severojižního kolejového diametru. Výsledky studie budou po zpracování oponentního posudku předloženy Centrální komisi Ministerstva dopravy. Jihomoravský kraj pokročil se zpracováním územní studie terminálu vysokorychlostních tratí.

V průběhu roku pokračovalo město i Správa železnic v přípravě a realizaci projektů dle platného územního rozhodnutí Železničního uzlu Brno. Na straně města se jednalo o ulice Uhelná, kde již probíhá realizace, ulice Kalová, která je ve fázi zpracování projektové dokumentace pro provedení stavby, Bulvár sever ve fázi povolování a Bulvár jih, kde běží proces schválení zadávací dokumentace projektu.



Budování ulice Uhelná.

Město též postoupilo v přípravě protipovodňových opatření, etap IX, X, XI, které úzce souvisí s projektem Železničního uzlu Brno. Správa železnic pokročila v přípravě projektů modernizace železniční stanice Židenice a úprav železniční stanice Maloměřice (most Bubeníčková) a modernizace traťového úseku Brno-Židenice – odbočka Brno-Černovice (Klíny-Nevrklova).

Pokračovaly práce na majetkoprávní přípravě území, probíhala i trojstranná majetkoprávní jednání mezi Správou železnic, Českými drahami a statutárním městem Brnem.

V neposlední řadě se město a Správa železnic zaměřily na intenzivní komunikaci aktuálního stavu projektu železničního uzlu. Dvoudenní odborná exkurze pro zaměstnance Správy železnic, města Brna, Dopravního podniku, politiky a další účastníky se uskutečnila na podzim, kromě nádraží v Amsterdamu, Rotterdamu, Utrechtu a Haagu, delegace navštívila i kanceláře Benthem Crouwel a WEST 8.

Putovní výstava o novém hlavním nádraží se v Brně představila nejprve v Křížové chodbě Nové radnice, poté v obchodním centru Galerie Vaňkovka a nakonec v Urban centru. Součástí výstavy byl i rozsáhlý katalog, komentované prohlídky a odborné přednášky pro širokou veřejnost. Výstavu navštívily tisíce Brňanů, stala se nejnavštěvovanější výstavou ze všech 130 výstav v celé historii Urban centra. V příštím roce se výstava včetně velkého fyzického modelu přesune do Prahy.



Putovní výstava v brněnském Urban centru.

© 2024 Brněnské komunikace a.s.

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

- **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., Městská policie Brno
- **Fotografie:** Magistrát města Brna, Dopravní podnik města Brna, a.s., KORDIS JMK, a.s., Městská policie Brno, LETIŠTĚ BRNO a.s., ČD Cargo, a.s., Brněnské komunikace a.s.
- **Výroba:** REEV s.r.o. • Vydáno v nákladu 80 ks • Brno 2024

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

B | R | N | O

kordis
jmk

DPMB
Dopravní podnik města Brna a.s.

 Brněnské komunikace

B | R | N | O