

Z9/35. zasedání Zastupitelstva města Brna
konané dne 19.5.2026

Informativní zpráva o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů členů ZMB ze zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z9/34 konaného dne 14. 4. 2026

Anotace

Pravidelně předkládaný materiál obsahující informace o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů členů ZMB z předchozího zasedání ZMB, vytvořený z podkladů poskytnutých příslušnými zpracovateli.

Návrh usnesení

Zastupitelstvo města Brna

1. bez usnesení

Podpis zpracovatele pro archivaci

Zpracovatel

Elektronicky podepsáno

Ing. Oliver Pospíšil MPA

tajemník - Vedení MMB

11.5.2026 v 12:16

Garance správnosti, zákonnosti materiálu

Spolupodepisovatel

Elektronicky podepsáno

JUDr. Rostislav Obrlík

vedoucí úseku - Úsek tajemníka

11.5.2026 v 13:47

Obsah materiálu

Návrh usnesení	1 - 1
Obsah materiálu	2 - 2
Příloha (Zprava-ZMB-34.pdf)	3 - 4
Příloha (260511 příloha_Evaluační zpráva plánu udržitelné městské mobility.pdf)	5 - 25

Informativní zpráva

o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů členů ZMB ze zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z9/34 konaného dne 14. dubna 2026

Mgr. Jasna Flamiková:

Tak ještě jednou. Já se teda moc omlouvám, kolegové, jsem se přehlédla. Každopádně teda ještě jednou bych chtěla poprosit o vyhodnocení toho akčního plánu mobility a naplňování těch jeho jednotlivých cílů.

Odpověď Ing. Petr Kratochvíla, člena Rady města Brna:

Reaguji na Vaše interpelace, které jste vznesla na jednání Zastupitelstva města Brna č. Z9/34 konaného dne 14. dubna 2026.

K Vašemu prvnímu dotazu zasílám Evaluační zprávu plánu udržitelné městské mobility, která obsahuje vyhodnocení sledovaných indikátorů Plánu udržitelné městské mobility města Brna. Indikátory jsou uvedeny vždy pro jednotlivé oblasti změny, doplněny jsou také realizované projekty.

A ten druhý bod je ten, že jsem zachytila, že paní s 16letým dítětem se ptala na to, že její dítě, které mělo koupenou poloviční jízdenku, dostalo pokutu a překvapilo mě, kolik dalších lidí se v té diskuzi ozvalo, že jejich dítěti se stalo to stejné a zjistila jsem, že zřejmě v našich přepravních řádech studenti mezi 15 až 18 lety nemají poloviční slevu, kdežto skoro všude jinde ji mají. Což potom znamená, že vlastně spousta nich si v dobré víře koupí poloviční jízdenku a dostává potom pokutu, což jako v rodině se studentem nemusí být úplně malá částka. Tak to předávám jako podnět k zamyšlení, jestli ta pravidla nějakým způsobem nesjednotit, děkuji.

Odpověď Ing. Petr Kratochvíla, člena Rady města Brna:

Váš druhý dotaz se týká jízdného. Dále uvádím sdělení Dopravního podniku města Brna a.s. (DPMB).

V Brně cestuje mládež ve věkové kategorii 15–18 let za plné jednorázové jízdné. V případě pořízení předplatní jízdenky mají nárok na slevu ve výši 50 % ze základního jízdného. Pro toto nastavení existují dva hlavní důvody. Je to jednak podpora předplatních jízdenek, které jsou pro cestující cenově výhodnější variantou a DPMB přináší stabilní zdroj tržeb. Druhým důvodem je jednoduchost. Prokazování věku cestujících by komplikovalo a zdržovalo průběh přepravní kontroly. Tato pravidla platí v MHD v Brně již od dávné minulosti a v posledních několika desetiletích nedošlo ke změně. Nelze je tedy považovat za překvapivá.

Vzhledem k tomu, že stanovení tarifních podmínek je v případě MHD plně v kompetenci příslušných měst, která financují ztrátu z provozování této veřejné služby, jsou podmínky v každém městě odlišné a nelze vyvozovat žádné obecně platné závěry. Například v Praze nebo Ostravě také cestuje mládež nad 15 let za plné jednorázové jízdné, zatímco v Olomouci nebo Plzni má slevu ve výši 50 % ze základního jízdného.

Množství veřejných prostředků, které máme k dispozici, není neomezené, a proto je třeba vždy posuzovat, kterou skupinu cestujících chceme podpořit více a kterou méně. V Brně tak mají, na rozdíl od regionu a dalších měst v republice, například děti až do 10 let věku nárok na přepravu zdarma.

Ceny jízdného jsou stanoveny platným Tarifem IDS JMK. Ten je dostupný na webových stránkách DPMB a na webových stránkách krajského koordinátora dopravy společnosti KORDIS JMK. Ve všech vozidlech DPMB je také vyvěšen Ceník, který obsahuje informaci o tom, kdo a za jakých podmínek má nárok na zlevněné jízdné. Piktogramy, informující o tom, pro koho zlevněná jízdenka platí (dítě pod 15 let věku, zavazadlo, pes) je uvedena přímo na zlevněných papírových jízdenkách pořízených v distribuční síti. Obdobné piktogramy jsou vylepeny i na všech jízdenkových automatech.

Na webu DPMB je kromě Tarifu a Ceníku zveřejněna i přehledná informace obsahující podrobné podmínky cestování pro všechny kategorie cestujících.

Mládež od 15 do 18 let



- **Mládež od 15 do 18 let se přepravuje v zónách 100+101 za základní plnocenné jednorázové jízdné nebo se zlevněnou předplatní nepřenosnou pro tuto věkovou skupinu.**
- V celém IDS JMK (mimo 100+101) se přepravují se zlevněnou jízdenkou jednorázovou či zlevněnou předplatní přenosnou nebo zlevněnou předplatní nepřenosnou pro tuto věkovou skupinu.
- **Předplatní nepřenosnou zlevněnou jízdenku lze zakoupit v eshopu Brno iD nebo na přepážkách DPMB, a.s.** po založení uživatelského účtu, ověřeného na základě OP (na základě rodného listu maximálně do 3 měsíců od 15.narozenin) a průkazové fotografie (pořídít foto lze i na přepážkách) bez prokazování studia. Doporučujeme zřídit mládeži **závislý účet k hlavnímu účtu zákonného zástupce**, který splňuje podmínky GDPR a nabízí jednoduchou možnost spravování závislého účtu včetně přehledu, možnosti nákupů či vratek jízdného). **Nárok na slevu se prokazuje do 5 kalendářních dní od přiřazení slevy. V případě nedoložení nároku na slevu v předepsané lhůtě, je jízdenka převedena do základního tarifu bez slevy.**
- Další nákupy lze provést už jen na základě předložení nosiče, případně online ze svého uživatelského účtu.
- Předplatní nepřenosná jízdenka umožňuje kombinaci jízdních dokladů, lze doplatit pouze chybějící zóny.
- Předplatní nepřenosná jízdenka umožňuje zdarma přepravu spoluzavazadla nebo psa.

Kompletní ceník IDS JMK najdete [zde](#).

Vzhledem k anonymitě jednorázových jízdenek bohužel neexistuje přehled o počtu cestujících v dané věkové kategorii, kteří jednorázové jízdné využívají. Můžeme ale uvést souhrnné údaje za předplatní jízdné. V roce 2025 bylo v kategorii Mládež 15–18 let prodáno 32 092 ks předplatních jízdenek na zóny 100 a 101 v celkové hodnotě 28 316 680 Kč. Pokud budeme předpokládat, že předplatní jízdenky využívá 75 % cestujících v této věkové kategorii (a s přihlédnutím k tomu, že kupují nezlevněné jednorázové jízdenky v základní kategorii), činí tržby za jednorázové jízdné odhadem 18,8 mil. Kč. Propad tržeb při zavedení slevy ve výši 50 % ze základního jízdného pro mládež nad 15 let by tak činil zhruba 9,4 mil. Kč za rok.

Mgr. René Černý, 1. náměstek primátorky:

Tak děkuji. Chápu to jako podnět k zamyšlení, který samozřejmě předáme, předáme někomu z dopravního, dopravního podniku a zatím nevidím. Nevidím nikoho jiného přihlášeného. Končím tím tedy zasedání dnešního Zastupitelstva města Brna a děkuji vám všem za trpělivost.

Z podkladů odpovědných řešitelů zpracovala:

Eva Hyttychová,

Organizační odbor MMB

Evaluační zpráva plánu udržitelné městské mobility

Obsah

Úvod: Kam kráčí brněnská mobilita?	3
Cesta k udržitelnosti.....	3
Brno jako klíčový uzel evropské sítě TEN-T.....	4
Hlavní pilíře a nové povinnosti pro Brno	4
Metodika a hodnocení	5
Naplňování plánu mobility od roku 2018	7
Oblast změny 1: PODÍL CEST UDRŽITELNÝCH DRUHŮ DOPRAVY	7
Analýza klíčových indikátorů:	7
Realizované projekty:	10
Přehled vybraných indikátorů, které nejsou sledovány.....	11
Oblast změny 2: KOMUNIKAČNÍ SÍŤ MĚSTA A KVALITA VEŘEJNÝCH PROSTOR.....	12
Analýza klíčových indikátorů:	12
Realizované projekty:	13
Přehled vybraných indikátorů, které nejsou sledovány.....	14
Oblast změny 3: ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY A POPTÁVKY PO DOPRAVĚ.....	15
Analýza klíčových indikátorů:	15
Realizované projekty:	16
Přehled vybraných indikátorů, které nejsou sledovány.....	17
Oblast změny 4: OCHRANA OBYVATEL PŘED NEGATIVNÍMI VLIVY DOPRAVY, ENERGETICKÁ NÁROČNOST DOPRAVY	18
Analýza klíčových indikátorů:	18
Realizované projekty	20
Přehled vybraných indikátorů, které nejsou sledovány.....	21
Závěr.....	21

Úvod: Kam kráčí brněnská mobilita?

Plán udržitelné městské mobility města Brna (zkráceně Plán mobility/PUMM) není jen strategickým dokumentem, ale především živým nástrojem pro zlepšování kvality života v našem městě. Jeho hlavním posláním je vytvořit z Brna do roku 2050 místo, kde je pohyb snadný, bezpečný a šetrný k životnímu prostředí, a to jak pro obyvatele samotného města, tak pro celou Brněnskou metropolitní oblast ¹(BMO), která zahrnuje 184 obcí a více než 732 000 obyvatel (2026).

Cesta k udržitelnosti

Příprava tohoto plánu započala již v roce 2013. Po rozsáhlých analýzách a expertních workshopech byla v roce 2015 schválena vize, na kterou v roce 2018 navázalo schválení samotné návrhové části Zastupitelstvem města Brna a následná certifikace Ministerstvem dopravy ČR. Plán mobility staví na široké shodě odborníků i veřejnosti, což dokládá i komunikační kampaň s mottem „*Jedeme v tom spolu!*“.²

Historické milníky přípravy:

- **2013–2014:** Příprava zadání a výběr zhotovitele strategického dokumentu.
- **2015:** Zahájení projednávání analytické části a expertní workshop, který definoval **Vizi Plánu mobility**, následně schválenou Radou města Brna.
- **2016–2017:** Zpracování návrhové části a průběh procesu **SEA** (posuzování vlivů na životní prostředí).
- **2018:** Oficiální schválení návrhové části Zastupitelstvem města Brna a následná **certifikace Ministerstvem dopravy ČR**.
- **2021–2022:** Zahájení monitoringu

Kde najít více informací?

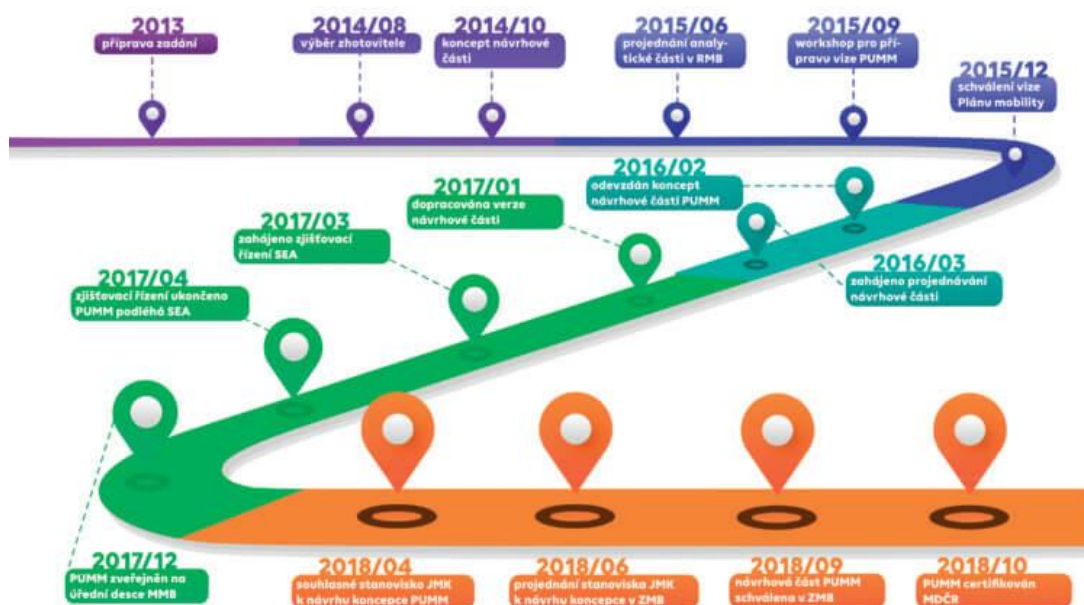
Pro ty, kteří se chtějí do problematiky ponořit hlouběji, doporučujeme navštívit:

- www.brnoinmotion.cz – oficiální web Plánu mobility, kde naleznete kompletní dokumentaci a novinky z oblasti dopravy v Brně.

¹ <https://metropolitni.brno.cz/>

² <https://urbancentrum.brno.cz/vystavy/jedeme-v-tom-spolu-plan-mobility-brno/>

Plán mobility – postup přípravy



Obr. 1 Plán mobility Časová osa (brnoinmotion.cz)

Brno jako klíčový uzel evropské sítě TEN-T

Dosavadní úsilí města Brna v oblasti mobility nyní získává nový, celoevropský rozměr. Klíčovým milníkem je **nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679**, které vstoupilo v platnost **18. července 2024**.

Toto nařízení nově definuje tzv. „**městské uzly**“ (**Urban Nodes**) – strategické body transevropské dopravní sítě, kde se potkává dálková doprava s regionální a městskou infrastrukturou.

Brno bylo v rámci České republiky potvrzeno jako jeden z **10 klíčových městských uzlů**. Tato pozice s sebou nese nové zákonné povinnosti, ale také výsadní postavení při čerpání evropských prostředků.

Hlavní pilíře a nové povinnosti pro Brno

1. Přejít na Integrovaný SUMP (ISUMP) a certifikace Evropská unie již nepohlíží na plány mobility jako na dobrovolné dokumenty. Pro Brno z nařízení vyplývá povinnost přijmout a realizovat **Integrovaný plán udržitelné městské mobility (ISUMP)**.

- **Termín 2027:** Do 31. prosince 2027 musí mít Brno tento plán schválený.
- **Soulad s metodikou:** Plán musí odpovídat novému metodickému rámci Ministerstva dopravy ČR³ (březen 2026), který klade důraz na sběr kvalitních dat a monitorování pomocí specifických indikátorů (např. emise skleníkových plynů, bezpečnost, hluk či dostupnost).
- **Pravidelná revize:** Nařízení vyžaduje aktualizaci plánu každých 10 let a kontinuální sběr dat o mobilitě, která budou poskytována do celoevropské databáze městských uzlů.

2. Funkční území: Od města k metropolitní oblasti (BMO) Nové pojetí mobility v rámci TEN-T vyžaduje, aby plánování přesáhlo administrativní hranice města.

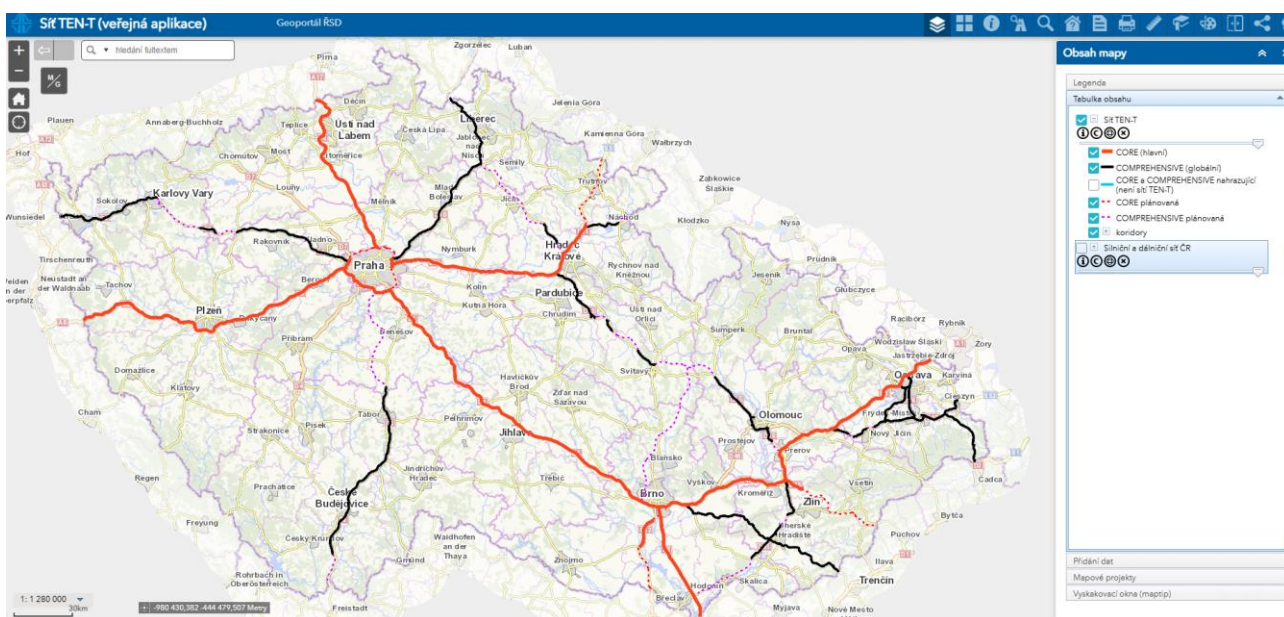
- **Geografický rozsah:** ISUMP musí pokrývat celé funkční městské území, tedy **Brněnskou metropolitní oblast**. To vyžaduje úzkou koordinaci se sousedními obcemi a Jihomoravským krajem.

³ https://md.gov.cz/MDCR/media/Dokumenty/Zavazna-metodika_ISUMP.docx

- **Multimodální propojení:** Prioritou je odstranění „úzkých hrdel“ a plynulé propojení dálkové dopravy (včetně budoucích vysokorychlostních tratí) s městskou hromadnou dopravou, cyklistickou a pěší infrastrukturou.
- **Městská logistika:** Nově je kladen velký důraz na udržitelnou nákladní dopravu a logistiku (tzv. SULP), která musí být pevnou součástí plánu mobility, aby se snížil dopad zásobování na život ve městě.

3. Podmínka pro financování (Klíč k investicím) Soulad s nařízením TEN-T a certifikovaným ISUMP je zásadní pro čerpání dotací po roce 2027.

- Bez schváleného plánu nebude možné žádat o podporu z programů jako **CEF (Nástroj pro propojení Evropy)**, **IROP** nebo **Operační program Doprava**.
- Dokumenty MD ČR jasně definují harmonogram, kde například u specifických výzev (č. 39) je datum ukončení příjmu žádostí o podporu stanoveno na březen 2027.



Obr. 2 Geoportál ŘSD (TEN-T) zdroj: https://geoportál.rsd.cz/apps/sit_ten-t_veřejna/

Metodika a hodnocení

Plán udržitelné městské mobility v dokumentu Analyzá konkrétních problémů a příležitostí s vazbou na sledované indikátory⁴ identifikuje klíčové problémy a příležitosti, které jsou úzce provázány se systémem sledovaných indikátorů. Tyto indikátory slouží k objektivnímu posouzení, zda navržená opatření skutečně vedou k naplnění stanovené vize a strategických cílů.

Pro každý indikátor je v návrhové části dokumentu stanovena **cílová hodnota pro horizont roku 2030**, přičemž je u nich definován i konkrétní způsob zjišťování dat (např. sociologické průzkumy, dopravní modely či statistiky DPMB a Policie ČR). Mezi vybrané klíčové ukazatele patří například:

- **Dělbá přepravní práce (modal split):** Cílem je zvýšit podíl veřejné hromadné dopravy na **54 % v roce 2030**.
- **Rychlost a kvalita dopravy:** Například zvýšení cestovní rychlosti MHD v segregovaných úsecích o více než **15 %** a zajištění standardů kvality dopravy na **95 %**.
- **Bezpečnost:** Snížení počtu usmrcených a těžce zraněných v dopravě do roku 2025 na polovinu (oproti roku 2015) s výhledem k nulovým hodnotám v roce 2050.

⁴ <https://brnoimotion.cz/wp-content/uploads/2020/05/plan-mobility-analyticka-cast-b-11062015.pdf>

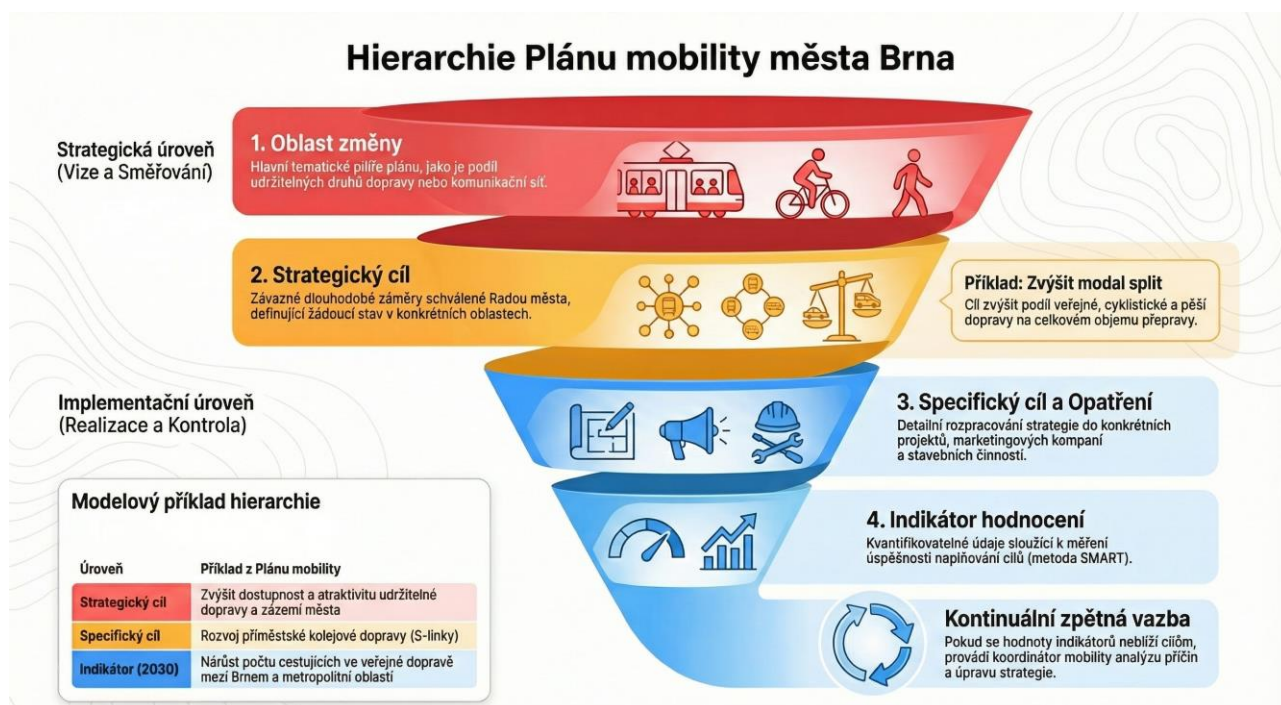
- **Životní prostředí:** Snížení počtu obyvatel trpících nadlimitním hlukem pod hranici 5 % do roku 2025 a ekologizace vozového parku MHD

<https://brnoimotion.cz/wp-content/uploads/2020/05/plan-mobility-analyticka-cast-b-11062015.pdf>

Struktura návrhové části Plánu mobility Brno je systematicky uspořádána tak, aby převáděla schválenou vizi do konkrétních a měřitelných kroků. Základním stavebním kamenem jsou **čtyři oblasti změn**, které definují hlavní směry rozvoje dopravy ve městě.

Podle dokumentace se hierarchie plánu od oblastí změn dolů člení následovně:

- **Strategické cíle:** Každá oblast změny obsahuje několik strategických cílů, které představují hlavní mety, jichž má město v dané oblasti dosáhnout. Například v oblasti podílu udržitelných druhů dopravy je strategickým cílem zvýšení podílu veřejné, cyklistické a pěší dopravy na dělbě přepravní práce.
- **Specifické cíle:** Pro větší podrobnost jsou strategické cíle dále rozpracovány do specifických cílů. Tyto cíle již konkrétněji adresují dílčí problémy, jako je například zrychlení veřejné dopravy, modernizace odbavování cestujících nebo rozvoj systémů P+R a B+R.
- **Opatření a vhodné činnosti:** Na úrovni specifických cílů jsou definována konkrétní opatření a aktivity, která budou vizi mobility naplňovat. Tato opatření se dělí na „**tvrdá**“ (**investiční**), zahrnující výstavbu infrastruktury (např. nové tramvajové tratě či cyklostezky), a „**měkká**“ (**neinvestiční**), zaměřená na management mobility, osvětu, marketingové kampaně a využívání inteligentních dopravních systémů.
- **Indikátory hodnocení:** Aby bylo možné sledovat úspěšnost naplňování plánu, je ke každému cíli přiřazen indikátor. U každého indikátoru je v dokumentaci uveden **způsob zjišťování či zdroj dat** (např. sociologické průzkumy, dopravní modely, statistiky DPMB) a stanovená **cílová hodnota pro rok 2030**. Samotné indikátory se však prolínají napříč cíli i Oblastmi změn. Není tak neobvyklé, že jeden indikátor se vyskytuje u více specifických cílů tak i například napříč oblastmi změn.



Obr. 3 Hierarchie Plánu mobility

Aby nezůstal Plán mobility pouze „vizí na papíře“, je nezbytné jeho naplňování průběžně sledovat a vyhodnocovat. Od schválení dokumentu procházejí jednotlivé indikátory pravidelnou revizí. Tento proces reflexe je klíčový, neboť v průběhu času bylo nutné některé ukazatele upravit – ať už z důvodu jejich původního nevyhovujícího nastavení, nedostupnosti relevantních dat pro validní vyhodnocení, nebo proto, že v rychle se měnícím městském prostředí ztratily svou původní relevanci.

Samotný dokument PUMM definuje široké spektrum potenciálních zdrojů dat. Využívány jsou jak lokální zdroje v rámci statutárního města Brna (např. data městských společností), tak rozsáhlé celorepublikové datové sady a statistiky.

Tyto zdroje dat pro sledování mobility lze rozdělit do tří základních pilířů:

- **Tvrdá data (Kvantitativní ukazatele):** Jedná se o objektivně měřitelné údaje přímo z terénu nebo z úředních evidencí. Patří sem zejména data z automatických sčítačů dopravy (automobilové, cyklistické i pěší), statistiky nehodovosti a dopravních přestupků od Policie ČR, data o intenzitách dopravy či technické parametry o stavu infrastruktury.
- **Sociologické a přepravní průzkumy (Kvalitativní ukazatele):** Tato data nám pomáhají pochopit chování a motivace obyvatel. Zahrnují rozsáhlé dotazníkové šetření o dělbě přepravní práce (Modal Split), směrové průzkumy v MHD nebo ankety zaměřené na spokojenost cestujících a pocit bezpečí v ulicích města.
- **Provozní a statistická data (Sekundární zdroje):** Zdroje čerpající z pravidelných výstupů odborných institucí. Jde především o Dopravní ročenky, data z registru vozidel a další.

Naplňování plánu mobility od roku 2018

Jak již bylo zmíněno výše město kontinuálně pracuje na monitoringu jednotlivých indikátorů v rámci plánu mobility a zda jsou dopravní projekty realizované na území města v souladu s tímto koncepčním dokumentem. Přehled vybraných indikátorů je možné nalézt na webu <https://brnoinmotion.cz/data-a-fakta/>, kde jsou zobrazeny jednotlivé oblasti jejich klíčové indikátory.

Oblast změny 1: PODÍL CEST UDRŽITELNÝCH DRUHŮ DOPRAVY

Souhrnný stav: MÍRNÝ POKROK

Tato oblast se věnuje klíčové strategické výzvě: změně dělby přepravní práce (modal split) ve prospěch udržitelných forem mobility – veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. Hlavním cílem je zastavit odliv cestujících k individuální automobilové dopravě (IAD) a systematicky budovat Brno jako město, které nabízí plnohodnotné a komfortní alternativy k přesunům osobním automobilem.

Analýza klíčových indikátorů:

Níže uvedené indikátory slouží k objektivnímu měření pokroku v rámci První oblasti změny (Podíl udržitelných druhů dopravy).

Modal Split (IAD)

- **Zdroj dat:** Opakující se dotazníkový průzkum **dělba přepravní práce**⁵(2010, 2012, 2014, 2019, 2022, 2025)
- **Sledovaný parametr:** Například Procentuální podíl IAD.
- **Trend a interpretace:** * Číslo: Cílová hodnota pro rok 2030 je snížení podílu IAD pod 30 %.
 - Trend: Mírně kolísavý. Po období pandemie dochází k postupnému návratu cestujících do VHD

Dostupnost zastávek MHD

- **Zdroj dat:** GIS analýza (data Registr obyvatel, zastávky MHD, silniční síť)
- **Sledovaný parametr:** % obyvatel žijících docházkové vzdálenosti 300 m
- **Cílová hodnota:** * **více než 75 % obyvatel**
- **Trend a interpretace:** * Číslo: Brno dlouhodobě dosahuje vysokých hodnot přesahujících 70 % trvale žijících obyvatel
 - Číslo: Aktuálně k 31. 12. 2025 žije přibližně 80 % lidí v docházkové vzdálenosti do 300 m od nejbližší zastávky
 - Trend: Pozitivní/Stabilní. V následujících letech je očekáván rozvoj infrastruktury tramvajových tratí

Podíl cyklistů (Modal Split - Cyklo)

- **Zdroj dat:** Opakující se dotazníkový průzkum **dělba přepravní práce**⁶(2010, 2012, 2014, 2019, 2022, 2025)
- **Sledovaný parametr:** Podíl cyklistů
- **Cílová hodnota:** **12 %**
- Trend a interpretace: *
 - Číslo: Dle posledního průzkumu v roce 2025 byl podíl cyklistů 3%
 - Trend: Stagnující. Výzvou zůstává zvýšení intenzit na radiálách směřujících do centra, což vyžaduje dobudování bezpečné oddělené infrastruktury.

Spokojenost uživatelů veřejné dopravy

- Zdroj dat: Sociologický průzkum Dopravní barometr společnosti KORDIS
- Sledovaný parametr: Skóre na škále spokojenosti (0–100)
- **Cílová hodnota:** **> 90 %**
- Trend a interpretace:
 - Číslo: Dlouhodobá spokojenost se pohybuje kolem 90 %. V roce 2025 byl zaznamenán mírný pokles na hodnotu 87 %.
 - Trend: Stabilní. Klíčovým faktorem spokojenosti je modernizace vozového parku (nizkopodlažnost) a široká nabídka spojů.

Délka tras pro cyklisty

- **Zdroj dat:** Pasport cyklistických opatření MMB
- **Sledovaný parametr:** Celková délka (km) segregovaných cyklostezek a vyhrazených pruhů.
- **Trend a interpretace:**
 - Číslo: V roce 2025 bylo na území města Brna 136 km cyklistických opatření. Od roku 2020 (90 km) tak toto představuje 50 % nárůst.
 - Trend: Pozitivní, ale nerovnoměrný.

⁵ <https://data.brno.cz/documents/c7997a9c351d41a9a360306eca7c6a55/explore>

⁶ <https://data.brno.cz/documents/c7997a9c351d41a9a360306eca7c6a55/explore>

Rozsah Zón 30

- Zdroj dat: Databáze dopravního značení BKOM, vlastní pasport MMB.
- Sledovaný parametr: Délka komunikací v režimu zóny 30
- Trend a interpretace:
 - **Číslo:** V roce 2025 dosahovala délka komunikací 378 km, což představuje více než 100 % nárůst oproti roku 2015 (168 km).
 - **Trend:** Výrazně rostoucí. Město volí strategii plošného zklidňování celých oblastí v rámci zavádění Rezidentního parkování

Vybavenost zastávek elektronickými informačními panely (ELP)

- **Zdroj dat:** Provozní statistiky Dopravního podniku města Brna (DPMB) a koordinátora IDS JMK (KORDIS).
- **Sledovaný parametr:** Absolutní počet a procentuální podíl zastávek vybavených panely (technologie LED/LCD) s on-line daty o odjezdech.
- **Cílová hodnota:** * **Celkově:** Vybavení > 70 % všech zastávek v Brně do roku 2030.
 - **Kolejová doprava:** Dosažení > 98% pokrytí u tramvajových zastávek.
- **Trend a interpretace:**
 - **Číslo:** Mezi lety 2020 (137 ks) a 2022 došlo k výraznému nárůstu o **46 %** (překročena hranice 200 instalovaných jednotek).
 - **Trend: Pozitivní / Stabilní.** Systém vykazuje kontinuální růst. Aktuálně probíhá technologická obnova a příprava na osazení dalších 84 nově vysoutěžených panelů v horizontu roku 2025.
 - **Interpretace:** Rozvoj informačních systémů v reálném čase přímo zvyšuje uživatelský komfort a atraktivitu VHD.

Rozvoj systému městských kol (Bikesharing)

- **Zdroj dat:** Provozní statistiky operátorů (Nextbike, Rekola) poskytované na základě Memoranda s městem, portál BrnoInMotion
- **Sledovaný parametr:** Počet proplacených jízd (v režimu podpory města), počet unikátních uživatelů a podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce.
- **Cílová hodnota 2030*:** Indikátor byl upraven na sledování počtu jízd a počtu uživatelů původní cíl > 95 % vytíženost není relevantní a ani dosažitelná.
 - **Uživatelská základna:** Kontinuální nárůst počtu aktivních uživatelů využívajících systém jako alternativu k IAD.
- **Trend a interpretace:**
 - **Číslo:** Od spuštění systematické podpory města v roce 2022 došlo k nárůstu počtu jízd o více než **75 %** (ze 102 tis. na 180 tis. v roce 2025). V sezóně 2025 systém využilo již cca **19 000 unikátních uživatelů**.
 - **Trend: Výrazně rostoucí.** Bikesharing se stal stabilní součástí brněnské mobility, zejména pro krátké cesty (průměrná délka 2 km) v pracovních dnech. Nejsilnější využití vykazují uzly s vazbou na VHD (Mendlovo náměstí, Hlavní nádraží).
 - **Interpretace:** Původní indikátor „využití kapacity systému“ byl nahrazen sledováním **intenzity jízd**. Klíčovým faktorem úspěchu je dotační titul města (2× 30 min zdarma)..

Realizované projekty:

A. Rozvoj infrastruktury a dostupnosti VHD

(Vazba na indikátory: *Modal Split, Dostupnost zastávek, Spokojenost uživatelů, Bezbariérovost*)

- **Tramvajová trať Osová – Nemocnice Bohunice (Kampus):** Nejdůležitější infrastrukturní stavba posledních let byla zahájena v roce 2019 a zprovozněna 11. prosince 2022. Trať o délce 912 metrů obsahuje nejdelší tramvajový tunel v ČR a napojuje strategický uzel (univerzita, nemocnice) přímo na centrum města, čímž umožnila nahradit neefektivní autobusové spoje tramvajovou dopravou.
- **Modernizace a obnova vozového parku DPMB:**
 - Tramvaje: Probíhá systematická obnova prostřednictvím vlastní kompletní nízkopodlažních tramvají EVO2 „Drak“ (celkem již přes 35 vozů). V roce 2022 byl zahájen nákup moderních obousměrných tramvají Škoda 45T určených primárně pro trať ke Kampusu; do konce roku 2026 jich město plánuje provozovat celkem 40.
 - Trolejbusy a autobusy: Bylo pořízeno 40 kloubových trolejbusů Škoda 27Tr a zahájen nákup parciálních trolejbusů Škoda 32Tr, které od dubna 2024 obsluhují bezemisně i úseky bez trolejového vedení (např. Sadová, Soběšice). Vozový park autobusů je doplňován o vozy na CNG a hybridní pohony.
 - Výsledek: Podíl nízkopodlažních (bezbariérových) vozidel v Brně dosáhl v roce 2024 úrovně 86,5 % (u autobusů a trolejbusů 100 %).
- **Elektronické odbavování cestujících (EOC):** V roce 2020 byl plošně spuštěn systém „Pípní a jed!“ , který umožňuje nákup jednorázových jízdenek bezkontaktní kartou přímo ve voze. V roce 2024 tento moderní kanál poprvé překonal hranici 50 % všech prodaných jednorázových jízdenek.
- **Regionální integrace (Jednotky Moravia):** V roce 2023 byly do plného provozu nasazeny nové elektrické vlakové jednotky Moravia vlastněné krajem, které výrazně zvýšily komfort a přesnost příměstské železnice na linkách S2 a S3.

B. Rozvoj aktivní mobility (Cyklo a pěší)

(Vazba na indikátory: *Délka tras pro cyklisty, Podíl cyklistů, Využití rekreačních tras, Bezpečnost*)

- **Strategické cyklostezky a podjezdy:** V rámci protipovodňových opatření a samostatných investic byly vybudovány klíčové úseky oddělující cyklisty od aut. Mezi ně patří podjezdy pod ulicí Sokolova (2020), podjezd Hladíkova u Svitavy (2022) a oprava poříční stezky Křenová–Tkalcovská.
- **Rozšiřování plošných opatření:**
 - V ulicích Libušina třída a Libušino údolí vzniklo v roce 2024 celkem 2,5 km nových cyklopruhů, čímž se vytvořilo souvislé opatření v délce 4 km.
 - Masivně jsou zaváděny cykloobousměrky (např. v Černých Polích, ulicích Bratislavská, Helfertova, Veselá), které zlepšují prostupnost centra a rezidenčních čtvrtí.
 - U osmi křižovatek byly v roce 2024 nově vyznačeny cykloboxy pro bezpečnější stání na světlech.
- **Podpora sdílené mobility (Bikesharing):** Město od roku 2022 dotuje prvních 2× 30 minut jízdy zdarma u poskytovatelů Nextbike a Rekola. Využití systému dynamicky roste: v roce 2024 bylo realizováno přes 160 000 jízd, což je meziroční nárůst o 20 %.
- **Pěší doprava a bezbariérovost:** Dochází k systematické modernizaci zastávek (např. Běloruská, Šumavská, Tomanova, Netroufalky) na bezbariérové standardy. Provoz v historickém jádru je chráněn automatickými výsuvnými sloupky zajišťujícími prioritu pěších.

C. Zklidňování dopravy a bezpečnost

(Vazba na indikátory: *Rozsah zón 30, Bezpečnost, Spokojenost uživatelů*)

- **Plošné zavádění Zón 30:** V návaznosti na rezidentní parkování jsou obytné čtvrti plošně zklidňovány. V roce 2024 bylo instalováno 52 vodorovných symbolů pro zdůraznění Zón 30 v 10 lokalitách.

Příkladem je rekonstrukce ulice Podpěrova (2023), která kombinuje Zónu 30 se zvýšenými křižovatkovými plochami a zpomalovacími polštáři.

- **Preference VHD na křižovatkách:** V rámci rozvoje telematiky dochází k instalaci palubní informatiky do všech vozů (RIS II), která komunikuje s řadiči SSZ. V roce 2024 byly rekonstruovány křižovatky (např. Kníničská–Veslařská, Gajdošova–Táborská) s cílem posílit dynamickou preferenci MHD. Strategickým cílem je dosáhnout preference na více než 98 % křižovatek na tramvajové síti.
- **Motivační a vzdělávací programy:** Město dlouhodobě poskytuje dotaci 1 425 Kč na roční „Šalinkartu“, o kterou v rekordním roce 2024 požádalo přes 41 000 občanů. Probíhá také kampaň Ohleduplnost zaměřená na bezpečné sdílení stezek chodci a cyklisty a celoroční dopravní výchova pro děti v areálu Riviéra.

Přehled vybraných indikátorů, které nejsou sledovány

Při evaluaci jsme narazili na skupinu indikátorů, které buď postrádají jasnou definici, nebo pro ně neexistuje relevantní datový zdroj. Pro budoucí aktualizaci plánu bude nutné tyto indikátory buď zcela redefinovat, nebo nahradit měřitelnými alternativami.

Počet uživatelů informačních portálů

- **Problém:** Cíl byl nastaven na zvýšení počtu uživatelů o 60 %. Ačkoliv máme data z Google Analytics (např. pro web *parkovanivbrne.cz*), sledování čisté návštěvnosti webu neodráží reálnou změnu dopravního chování.
- **Doporučení:** Nahradit tento indikátor měřením reálného využití digitálních služeb (např. počet transakcí v aplikacích, počet aktivních účtů v systému Brno iD).

Standardy kvality VHD

- **Problém:** Cíl (95 % standardů dle definice PUMM) jsou technicky obtížně uchopitelné. Naplňování standardů které jsou definovány jako přesnost provozu, nebo bezpečnost a osvětlení zastávek či funkčnost jízdenkových automatů je velmi obtížné měřit.
- **Doporučení:** Sjednotit metodiku reportingu se standardy kvality IDS JMK a DPMB.

Kvalita povrchu cyklostezek a odstraňování bariér

- **Problém:** Indikátory pracují s vágními pojmy jako "kvalitní povrch" (>90 %) nebo "odstranění nevhodných řešení" (>95 %). Bez přesného pasportu bariér a technické definice "kvality" (např. dle parametru drsnosti nebo typu materiálu) je hodnocení subjektivní a statisticky neověřitelné.
- **Doporučení:** Provést technický pasport cyklistické a pěší infrastruktury, který tyto pojmy exaktně definuje.

Počet domácností vlastních automobilů

- **Problém:** Cíl snížit vlastnictví aut o 20 % je v současnosti nezkontrolovatelný. ČSÚ ani registry vozidel neposkytují data v členění na domácnosti v rámci města Brna. Regionální průzkumy jsou příliš obecné.
- **Doporučení:** Tento parametr sledovat nepřímo skrze reprezentativní dotazníkové šetření "Dělba přepravní práce", kde lze zjišťovat vybavenost domácností automobily jako doplňkovou otázku.

Počet uživatelů carsharingu

- **Problém:** Cíl zvýšit počet uživatelů o 50 % naráží na fakt, že provozovatelé sdílených aut jsou soukromé subjekty, které svá obchodní data (počet klientů) městu neposkytují.
- **Doporučení:** Navázat užší spolupráci s poskytovateli carsharingu v rámci memorand o spolupráci, kde bude reporting anonymizovaných dat podmínkou podpory (např. vyhrazená parkovací stání).

Oblast změny 2: KOMUNIKAČNÍ SÍŤ MĚSTA A KVALITA VEŘEJNÝCH PROSTOR

Souhrnný stav: MÍRNÝ POKROK

Hlavním posláním této oblasti je optimalizace městské komunikační sítě a související zvyšování kvality veřejných prostranství. Strategie se zaměřuje na stabilizaci kapacity pro individuální automobilovou dopravu (IAD) v centrální části města a na rozvoj alternativ, zejména příměstské železnice. Cílem je transformovat dopravní infrastrukturu na bezpečný a estetický veřejný prostor.

Jak již bylo zmíněno výše v této oblasti je celá řada indikátorů, které se objevují i v dalších oblastech jako jsou počty cestujících VHD procento spokojených uživatelů a další indikátory.

Analýza klíčových indikátorů:

Níže uvedené indikátory slouží k objektivnímu měření pokroku v rámci druhé oblasti změny Komunikační síť města).

Podíl obyvatel zasažených nadlimitním hlukem

Zdroj dat: Strategické hlukové mapy (zpracovávají se jednou za 5 let), data z Registru obyvatel.

Sledovaný parametr: Počet a podíl obyvatel žijících v oblastech s překročenými hlukovými limity (L_{dn} > 55 dB).

Trend a interpretace:

- **Číslo:** V roce 2017 bylo hlukem zasaženo 96 000 obyvatel. Dle posledního měření z roku 2022 tento počet vzrostl na **101 981 obyvatel**.
- **Trend:** Mírně rostoucí / Negativní. Nárůst počtu zasažených osob je dán kombinací zvyšující se intenzity dopravy a zahušťování obytné zástavby v blízkosti hlavních tahů.
- **Interpretace:** Vzhledem k pětiletému cyklu aktualizace map není smysluplné provádět každoroční přepočty. Klíčovou výzvou zůstává realizace protihlukových opatření (tiché povrchy, protihlukové stěny) a zklidňování dopravy v rezidenčních čtvrtích.

Podíl registrovaných ekologických vozidel

Zdroj dat: Centrální registr vozidel Ministerstva dopravy ČR.

Sledovaný parametr: Počet registrovaných elektromobilů (BEV) na území města Brna.

Cílová hodnota: Zvýšení počtu/podílu o 30 % (vzhledem k dynamice trhu je cíl průběžně aktualizován).

Trend a interpretace:

- **Číslo:** Mezi lety 2020 (**400 ks**) a 2025 (**2 674 ks**) došlo k více než šestinásobnému nárůstu počtu registrovaných elektromobilů. Jen mezi lety 2024 a 2025 činí nárůst cca 25 %.
- **Trend:** Výrazně rostoucí / Pozitivní. Dynamika růstu odpovídá celoevropskému trendu a postupné obměně vozových parků firem i soukromých osob.
- **Interpretace:** Přestože počet ekologických vozidel strmě roste, jejich celkový podíl na vozovém parku města zůstává nízký. Pro udržení trendu je zásadní rozvoj veřejné dobíjecí infrastruktury v rámci projektů města.

Míra kongescí (Dopravní zpoždění)

Zdroj dat: TomTom Traffic Index (externí data o plynulosti provozu).

Sledovaný parametr: Průměrný čas potřebný k ujetí vzdálenosti 10 km v rámci městské sítě.

Cílová hodnota: Omezení kongescí o 50 % oproti výchozímu stavu (zkrácení zpoždění v dopravních špičkách).

Trend a interpretace:

- **Číslo:** V roce 2023 byla hodnota **15 min 20 s**. V roce 2024 došlo k nárůstu na **21 min 3 s** a v roce 2025 na **21 min 17 s**.
- **Trend:** Stagnující / Mírně negativní. Po výrazném zhoršení mezi lety 2023 a 2024 se situace v roce 2025 stabilizovala, nicméně hodnoty zůstávají vysoké.

- **Interpretace:** Nárůst času v roce 2024 byl pravděpodobně ovlivněn rozsáhlou stavební činností na klíčových tepnách (např. VMO).

Využití kapacity terminálů P+R

Zdroj dat: evidence parkovacích domů BKOM.

Sledovaný parametr: Průměrná roční obsazenost parkovacích kapacit vyjádřená v procentech.

Cílová hodnota: Dosažení průměrné naplněnosti parkovacích domů na úrovni **98 %**.

Trend a interpretace:

- **Číslo:** Mezi lety 2021 (**11 %**) a 2023 (**20 %**) byl zaznamenán setrvalý růst. V roce 2024 došlo k mírnému poklesu na **17 %**, následovanému opětovným nárůstem na **20 %** v roce 2025.
- **Trend:** Kolísavý / Mírně rostoucí. Celková naplněnost zůstává hluboko pod cílovou hodnotou, i když dlouhodobý zájem o řízené parkování vykazuje vzestupnou tendenci.
- **Interpretace:** Nízká průměrná obsazenost (pod 20 %) indikuje, že terminály P+R jsou stále využívány nárazově nebo v rámci konkrétních špiček, nikoliv však kontinuálně. Především P+R Zetor Líšeň dlouhodobě vykazuje velmi nízké vytížení

Realizované projekty:

A. Optimalizace komunikační sítě a doprava v klidu

(Vazba na indikátory: *Míra kongescí, Obsazenost parkovacích domů, Podíl ekologických vozidel*)

- **Dostavba Velkého městského okruhu (VMO):** Od roku 2020 probíhal zásadní pokrok na „nejvíce očekávané“ dopravní stavbě ve městě.
 - V závěru roku 2020 byla zprovozněna I. etapa VMO Žabovřeská, která odstranila úzké hrdlo rozšířením na dělený čtyřpruh a vybudováním lávky pro pěší.
 - U II. etapy VMO Žabovřeská byla v roce 2022 dokončena ražba tramvajového tunelu pod Wilsonovým lesem, přičemž 1. května 2023 jím projela první tramvaj, což umožnilo pokračovat v rozšiřování silniční části.
 - Masivně pokročila stavba VMO Tomkovo náměstí a VMO Rokytova, kde byla v roce 2023 dokončena mostní estakáda přes Maloměřické nádraží. Kompletní zprovoznění těchto úseků i úseku VMO Bauerova proběhlo na konci roku 2024.
- **Implementace a rozvoj Rezidentního parkování (OPS):** Systém se od roku 2020 kontinuálně rozšiřoval do desítek nových oblastí v městských částech Brno-střed, Žabovřesky, Královo Pole, Židenice, Černovice a Nový Lískovec. V roce 2020 byla poprvé zavedena návštěvnická zóna C s regulací pouze v nočních hodinách. Jen v roce 2024 přibýlo 8 nových oblastí a byl schválen plán pro dalších 12 oblastí na rok 2025.
- **Výstavba parkovacích domů a P+R terminálů:** V květnu 2021 byla dokončena výstavba parkovacího domu P+R RIVER PARK (Polní) s kapacitou 110 míst pro auta a 25 pro kola. V roce 2023 byla zahájena výstavba strategického parkovacího domu na Akademickém náměstí (u ulice Šumavská), který nabídne stovky nových míst.
- **Podpora infrastruktury pro elektromobilitu:** Síť parkovacích stání u dobíjecích stanic se do roku 2023 rozšířila na 39 lokalit. Tato místa spadají do zóny E a jsou regulována přes mobilní aplikaci ParkSimply pro zajištění jejich obrátkovosti. V roce 2024 město obnovilo vozový park nákupem dvou plně elektrických vozů Volkswagen ID. Buzz.

B. Zvyšování kvality a atraktivity veřejných prostor

(Vazba na indikátory: *Spokojenost obyvatel s veřejným prostorem, Podíl obyvatel zasažených hlukem*)

- **Humanizace uličních prostor a bezbariérovost:** Systematicky dochází k bezbariérovým úpravám zastávek (např. Tomanova, Zemědělská, Semilasso, Netroufalky, Výletní). V roce 2021 byla dokončena rozsáhlá rekonstrukce ulice Plotní, která přinesla zklidnění oblasti přesunem tramvajové

trati. V roce 2022 byly realizovány bezbariérové úpravy v ulici Pellicova a v roce 2024 začala kompletní rekonstrukce ulice Údolní.

- **Revitalizace nábřeží a rekreační funkce:** Probíhá rozsáhlá realizace protipovodňových opatření na řece Svratce (úsek Výstaviště – Uhelná), která vytvoří nové promenády pro pěší a cyklisty. V roce 2023 byla zahájena stavba nové lávky Táborského nábřeží.
- **Snížení hlukové zátěže:** Při rekonstrukcích tratí v ulicích Lesnická (2021) a Veverí (2020) byly použity asfaltobetonové kryty a pryžové bokovnice pro snížení hluku a vibrací. V rámci zklidňování dopravy je rozšiřován systém Zón 30, přičemž v roce 2024 bylo doplněno 52 symbolů vodorovného značení pro zdůraznění těchto oblastí (např. v ulicích Matzenauerova či Plovdivská).

C. Inteligentní řízení dopravy a telematika

(Vazba na indikátory: *Míra kongescí, Snížení doby hledání parkování*)

- **Rozvoj Dopravního informačního centra (DIC Brno):** DIC Brno od roku 2023 poskytuje ucelené informace o stavu dopravy prostřednictvím webu a mobilní aplikace. Systém byl modernizován, aby mohl v reálném čase přebírat data o stavu světelných signalizací a uzavírkách.
- **Modernizace řízení křižovatek (ITS):** V rámci projektu Rozvoj dopravní telematiky dochází k průběžné obnově světelných signalizačních zařízení (SSZ). V roce 2024 byla instalována nová SSZ (např. Šmahova – Řípská) a 5 stávajících bylo rekonstruováno s podporou dynamického řízení a preference MHD.
- **C-ITS systém (C-ROADS):** V letech 2019–2021 bylo v Brně nasazeno 31 lokalit s kooperativními inteligentními dopravními systémy, které umožňují datovou výměnu mezi infrastrukturou a vozidly (např. varování před kolonou, pracemi na silnici či preferenci vozidel IZS).
- **Otevřená data a monitoring:** Město Brno aktivně publikuje dopravní data na portálu data.brno.cz, kde jsou od roku 2021 dostupné sady o parkování, nehodovosti či datech z cyklodetektorů. Dohled je zajištěn rozsáhlým kamerovým systémem (přes 200 kamer na komunikacích a 240 v silničních tunelech) napojeným na Centrální technický dispečink (CTD).

Přehled vybraných indikátorů, které nejsou sledovány

Při evaluaci Druhé oblasti změny jsme narazili na skupinu indikátorů, které postrádají metodické ukotvení, relevantní datový zdroj nebo jejichž sledování v nastavené formě nepřináší vypovídající hodnotu. Pro budoucí aktualizaci plánu je nutné tyto parametry revidovat.

Doba hledání volného parkovacího místa

- **Problém:** Cíl byl nastaven na zkrácení doby hledání o 20 %. V současné době však neexistuje technický nástroj ani metodika, jak tento čas objektivně a plošně měřit (vyžadovalo by to kontinuální sledování pohybu vozidel v klidové dopravě). Indikátor je v této podobě nerelevantní a prakticky nezjistitelný.

Snížení tranzitní dopravy v centru města

- **Problém:** Cíl snížit tranzit o 10 % naráží na absenci aktuálních dat. Poslední rozsáhlé kordonové průzkumy jsou zastaralé a běžné sčítače dopravy nedokážou rozlišit mezi tranzitem a cílovou dopravou.
- **Doporučení:** Vyčkat na realizaci projektu společnosti BKOM, která připravuje osazení Malého městského okruhu (MMO) inteligentním kamerovým systémem. Tento projekt (výhled 2027/2028) umožní přesnou identifikaci tranzitujících vozidel pomocí analýzy registračních značek.

Bezbariérovost veřejných budov

- **Problém:** Cíl dosáhnout 100% bezbariérovosti je sice ambiciózní, ale postrádá komplexní datový zdroj. Existující pasporty jsou fragmentované (např. pouze budovy v přímé správě MMB) a nezahrnují všechny veřejné instituce na území města.

- **Doporučení:** Definovat seznam prioritních veřejných budov (úřady, nemocnice, klíčové kulturní instituce) a sledovat pokrok v odstraňování bariér u těchto konkrétních objektů v souladu s metodikou NIPI (Národní institut pro integraci osob s omezenou schopností pohybu).

Podíl relaxačních zón ve městě

- **Problém:** Indikátor vychází z ploch definovaných v Územním plánu města Brna (ÚPMB) jako „zvláštní plochy pro rekreaci“. Problémem je velmi nízká frekvence aktualizací územního plánu, která nereflektuje reálný stav v území (např. dočasné využití brownfieldů nebo nově vzniklou zeleň v rámci menších projektů).
- **Doporučení:** Namísto statického územního plánu využívat data z pasportu zeleně (Veřejná zeleň města Brna) a sledovat reálnou dostupnost kvalitního veřejného prostoru v docházkové vzdálenosti (např. pomocí GIS analýzy dostupnosti parků a hřišť).

Oblast změny 3: ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY A POPTÁVKY PO DOPRAVĚ

Souhrnný stav: mírný pokrok

Tato oblast se zaměřuje na moderní nástroje řízení mobility, které přesahují rámec pouhé stavby silnic. Klíčovou výzvou je integrace dopravního a územního plánování a aktivní ovlivňování poptávky po dopravě. Hlavním pilířem je zavádění tzv. „měkkých opatření“, které vedou ke změně dopravního chování obyvatel i návštěvníků města.

Analýza klíčových indikátorů:

Níže uvedené indikátory slouží k objektivnímu měření pokroku v rámci třetí oblasti změny (Organizace a řízení dopravy a poptávky po dopravě).

Zlepšení kvality ovzduší (Částice PM10)

Zdroj dat: Odbor životního prostředí MMB (OŽP), data z 5 dopravních měřicích stanic.

Sledovaný parametr: Počet dní v roce, kdy došlo k překročení stanoveného imisního limitu pro prachové částice PM10.

Cílová hodnota: Naplnění strategie Akčního plánu pro zlepšení kvality ovzduší z 95 %.

Trend a interpretace:

- **Číslo:** Mezi lety 2015 (**159 dní**) a 2023 (**29 dní**) byl patrný výrazně pozitivní pokles. Nicméně v posledních dvou letech došlo k opětovnému nárůstu na **78 dní** (2024) a **84 dní** (2025).
- **Trend:** Kolísavý / Mírně negativní (v posledním období). Po dlouhodobém zlepšování se hodnoty vrací k úrovním z roku 2020.
- **Interpretace:** Výrazné výkyvy mohou být způsobeny specifickými meteorologickými podmínkami (inverze) a intenzitou stavební činnosti v blízkosti stanic. Limitem dat je metodika platnosti měření – pokud stanice není v provozu dostatečný počet dní v roce, nelze data oficiálně vykázat, i když vykazovala vysoké hodnoty a stanice by neměla být do statistiky zahrnuta.

Počet obyvatel města Brna

Zdroj dat: Český statistický úřad (ČSÚ).

Sledovaný parametr: Celkový počet obyvatel s trvalým pobytem na území města.

Cílová hodnota: 397 000 obyvatel.

Trend a interpretace:

- **Číslo:** Počet obyvatel soustavně roste z **378 358** (2017) na **402 739** v roce 2024. Cílová hodnota 397 000 byla překročena již v roce 2023. Za rok 2025 zatím nejsou data k dispozici.

- **Trend:** Výrazně rostoucí / Pozitivní (z hlediska rozvoje města). Brno vykazuje vysokou atraktivitu pro nové obyvatele.
- **Interpretace:** Skokový nárůst mezi lety 2019 a 2022 souvisí s metodikou sčítání lidu a migračními vlnami. Růst populace zvyšuje nároky na organizaci dopravy a kapacitu VHD, což potvrzuje nutnost integrace dopravního a územního plánování.

Bezpečnost dětí v dopravě (Počet nehod)

Zdroj dat: Policie ČR (PČR).

Sledovaný parametr: Počet dopravních nehod, jejichž účastníky byly děti.

Cílová hodnota: 0 (Vize nula).

Trend a interpretace:

- **Číslo:** Po historickém minimu v roce 2016 (**59 nehod**) a poklesu během pandemie (62 v roce 2020) dochází k opětovnému nárůstu na **65** (2024) a **71** (2025).
- **Trend:** Mírně rostoucí / Negativní. Nedaří se udržet klesající trend z předchozích let a hodnoty se vzdalují ambicióznímu cíli nulové nehodovosti.
- **Interpretace:** Nárůst nehodovosti dětí v posledních dvou letech je varovným signálem. Ukazuje na nutnost posílení preventivních opatření, bezpečné infrastruktury v okolí škol a intenzivnější dopravní výchovy.

Podíl škol zapojených do systému dopravní výchovy

Zdroj dat: Evidence výuky dopravní výchovy hrazené městem Brnem.

Sledovaný parametr: Počet a podíl základních škol zapojených do systematické dopravní výchovy.

Cílová hodnota: 60 % zapojených škol.

Trend a interpretace:

- **Číslo:** Počet zapojených škol stabilně roste z **48** (2022) na **64** v roce 2025. Při odhadovaném celkovém počtu cca 70–80 škol se podíl aktuálně pohybuje kolem **80–90 %**.
- **Trend:** Výrazně rostoucí / Pozitivní. Cílová hodnota (60 %) byla v roce 2025 výrazně překonána.
- **Interpretace:** Vysoký zájem škol o dopravní výchovu placenou městem je klíčovým nástrojem pro zlepšení bezpečnosti.

Realizované projekty:

A. Management poptávky a motivace k udržitelné mobilitě (Vazba na indikátory: Snížení podílu IAD, Snížení emisí CO2)

- Dotační program „Šalinkarta“: Město dlouhodobě motivuje k využívání VHD příspěvkem 1 425 Kč na roční jízdenku. V roce 2024 bylo dosaženo rekordu 41 646 podaných žádostí, což je nárůst o 10 tisíc oproti roku 2017.
- Projekt #PřipravBrno: V roce 2022 byl zaveden celoplošný polep tramvaje a informační kampaň zaměřená na závazek města snížit emise CO2 do roku 2030 o 40 %.
- Firemní plány mobility: Systematická podpora velkých zaměstnavatelů při tvorbě plánů pro dojíždění zaměstnanců udržitelnými módy dopravy namísto auty.

B. Inteligentní řízení a analytická práce s daty (Vazba na indikátory: Snížení kongescí, Plynulost dopravy)

- Parkovanivbrno.cz a dic.brno.cz: Provoz portálu poskytující v reálném čase informace o nehodách, uzavírkách a obsazenosti parkovacích domů.
- Využití geolokačních dat operátorů: Brno využívá big data ke zpřesnění dopravních modelů; analýzy ukázaly, že se v Brně v dopravní špičce reálně pohybuje až 491 000 osob.

- Systém C-ITS (Projekt C-ROADS): Instalace kooperativních jednotek na 31 lokalitách (především VMO), které umožňují přímou varovnou komunikaci mezi infrastrukturou a vozidlem (např. varování před koncem kolony).

C. Bezpečnost, vzdělávání a prevence (Vazba na indikátory: Nehodovost dětí, Podíl zapojených škol, Bezpečnost dětí)

- Projekt SCHOOLHOODS⁷ (URBACT): Mezinárodní projekt zaměřený na koncept 15minutových čtvrtí a zvyšování bezpečnosti dětí při cestách do školy bez aut rodičů.
- Ucelená dopravní výchova⁸: Programy pro školy (Empík, Koblížek) a komentované vycházky pro bezpečný pohyb dětí v okolí škol; v roce 2024 bylo proškoleno 12 524 žáků ze 64 brněnských škol.

D. Ochrana zdraví a životního prostředí (Vazba na indikátory: Zlepšení kvality ovzduší, Snížení hlukové zátěže)

- Monitoring imisní situace: Provoz pěti automatických stanic a zveřejňování dat o kvalitě ovzduší na portálu data.brno.cz pro efektivní cílení nízkoemisních opatření.

Přehled vybraných indikátorů, které nejsou sledovány

Při evaluaci Třetí oblasti změny jsme identifikovali indikátory, které jsou metodicky nejasné, nebo pro ně neexistuje objektivní a kontinuální sběr dat. Pro efektivní řízení mobility v Brně je nutné tyto parametry v příští aktualizaci PUMM buď zcela nahradit, nebo pro ně vytvořit jasný metodický rámec.

Zvýšení dostupnosti cílů cest pro pěší a cyklisty

- **Problém:** Indikátor s cílovou hodnotou > 80 % je definován velmi vágně. Není jasné, zda se jedná o prostorovou dostupnost (vzdálenost v metrech), časovou dostupnost, nebo subjektivní pocit bezpečnosti při cestě k cíli. Bez přesné definice, co je „cílem cesty“ a jak se „dostupnost“ měří, je tento parametr statisticky neuchopitelný.
- **Doporučení:** Možné nahrazení indikátorem sledující dostupnost cyklistické infrastruktury k bydlišti obyvatel.

Počet firemních plánů mobility

- **Problém:** Cíl zvýšit počet plánů o 100 % naráží na absenci centrální evidence. Firmy tyto plány zpracovávají interně a nemají zákonnou povinnost je městu reportovat. Bez aktivní spolupráce se soukromým sektorem není možné tento indikátor relevantně sledovat.

Oblast změny 4: OCHRANA OBYVATEL PŘED NEGATIVNÍMI VLIVY DOPRAVY, ENERGETICKÁ NÁROČNOST DOPRAVY

Souhrnný stav: Mírný pokrok

Tato oblast se zaměřuje na zvyšování kvality života v Brně skrze eliminaci negativních dopadů dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí. Klíčovou výzvou je zvyšování bezpečnosti silničního provozu s ambicí snížení počtu obětí nehod a ochrana rezidentů před nadlimitním hlukem a emisemi. Současně oblast řeší energetickou transformaci dopravy a její odolnost vůči mimořádným událostem, s dlouhodobým cílem výrazného snížení uhlíkové stopy města do roku 2050.

⁷ <https://brnoinmotion.cz/projekt-schoolhoods/>

⁸ <https://brnoinmotion.cz/dopravni-vychova/>

Analýza klíčových indikátorů:

Níže uvedené indikátory slouží k měření pokroku v rámci Čtvrté oblasti změny (Ochrana obyvatel před negativními vlivy dopravy, energetická náročnost dopravy).

Rozsah Zón 30 a Obytných zón

Zdroj dat: Pasport MMB, data z projektů Rezidentního parkování (RP), historická studie 2015.

Sledovaný parametr: Celková délka komunikací (km) v režimu Zóna 30 a Obytná zóna.

Cílová hodnota: Zvýšení rozsahu na 90 % vhodných oblastí. **Trend a interpretace:**

- **Číslo:** V roce 2015 činil rozsah **168 km**, v roce 2023 se zvýšil na **366 km** a v roce 2025 dosáhl **378 km**. Jedná se o více než 100% nárůst oproti výchozímu stavu.
- **Trend:** Výrazně rostoucí / Pozitivní.
- **Interpretace:** Rozvoj zón je úzce spjat se zaváděním Rezidentního parkování, v jehož rámci dochází k plošnému zklidňování dopravy.

Počet dopravních nehod se smrtelným a těžkým zraněním

Zdroj dat: Policie České republiky (Statistiky nehodovosti).

Sledovaný parametr: Počet osob usmrčených nebo těžce zraněných při dopravních nehodách na území města.

Cílová hodnota: Snížení o 100 % (Vize nula).

Trend a interpretace:

- **Číslo:** Od roku 2010 (**82**) do roku 2018 (**126**) vykazoval indikátor kolísavý až rostoucí trend. Zásadní zlom nastal v roce 2025, kdy počet klesl na historické minimum **33 případů**.
- **Trend:** Pozitivní / Výrazně klesající (v posledním období).
- **Interpretace:** Přestože je cílem úplná eliminace (0), pokles v roce 2025 na téměř třetinu hodnot z roku 2023 (101) značí mimořádný úspěch v oblasti bezpečnosti, pravděpodobně díky kombinaci zklidňování dopravy (Zóny 30) a modernizace kritických míst a dalších nepřímých faktorů.

Počet veřejných dobíjecích stanic pro elektromobily

Zdroj dat: Teplárny Brno, MPO (Evidence dobíjecích stanic), OpenChargeMap.

Sledovaný parametr: Celkový počet instalovaných a provozovaných dobíjecích bodů pro veřejnost.

Cílová hodnota: Zvýšení o 50 % oproti výchozímu stavu (původní cíl byl stanoven v době, kdy v Brně nebyla téměř žádná stanice).

Trend a interpretace:

- **Číslo:** V roce 2025 je v Brně v provozu již **170 stanic**, což představuje nárůst o tisíce procent oproti výchozímu stavu. Hlavním tahounem rozvoje jsou Teplárny Brno.
- **Trend:** Exponenciálně rostoucí / Pozitivní.
- **Interpretace:** Původní cíl byl v kontextu rychlého rozvoje infrastruktury mnohonásobně překonán. Brno se stává lídrem v rozvoji dobíjecí sítě, což přímo podporuje nárůst počtu registrovaných ekologických vozidel.

Počet dopravních nehod s účastí cyklistů

Zdroj dat: Policie České republiky (Statistiky nehodovosti).

Sledovaný parametr: Celkový počet evidovaných nehod s účastí cyklisty.

Cílová hodnota: 0 (Vize nula).

Trend a interpretace:

- **Číslo:** Dlouhodobý trend byl rostoucí s maximem v roce 2022 (**139 nehod**). V posledních letech dochází k mírné stabilizaci a poklesu na **107 nehod** v roce 2025.
- **Trend:** Kolísavý / Stagnující.
- **Interpretace:** I přes nárůst počtu cyklistů ve městě se daří zastavit růst nehodovosti. K dosažení výraznějšího poklesu směrem k nule je však nezbytné pokračovat v budování cyklistické infrastruktury.

Délka segregovaných tras nemotorové dopravy

Zdroj dat: Pasport Odboru dopravy MMB.

Sledovaný parametr: Celková délka (km) cyklostezek a tras fyzicky oddělených od motorové dopravy.

Cílová hodnota: 95 % plánovaného rozsahu.

Trend a interpretace:

- **Číslo:** Od roku 2017 (**30,4 km**) dochází k postupnému růstu, který v roce 2025 dosáhl **43,98 km**. Mezi lety 2024 a 2025 je patrné zrychlení tempa výstavby.
- **Trend:** Pozitivní / Rostoucí.
- **Interpretace:** Nárůst délky segregovaných tras je klíčovým faktorem pro snížení nehodovosti cyklistů a zvýšení pocitu bezpečí. Tempo výstavby je sice stabilní, ale pro dosažení cílového podílu bude nutné urychlit přípravu strategických cyklostezek.

Podíl autobusů MHD s ekologickým pohonem (CNG)

Zdroj dat: Ročenka dopravy, provozní data DPMB.

Sledovaný parametr: Počet autobusů s pohonem na stlačený zemní plyn ve vozovém parku DPMB.

Cílová hodnota: 70 % z celkového počtu vozů.

Trend a interpretace:

- **Číslo:** Podíl ekologických vozidel (CNG) se dlouhodobě drží na stabilní úrovni. V roce 2021 činil podíl **51 %**, v roce 2022 to bylo **48 %**, v roce 2023 se hodnota udržela na **48 %** a v roce 2024 došlo k mírnému poklesu na **47 %**.
- **Trend:** Stagnující.
- **Interpretace:** Cíl 70 % zůstává v současnosti vzdálený. Mírný pokles počtu CNG vozů v posledních letech může být dán vyřazováním starších kusů a přechodem k jiným ekologickým technologiím (např. parciální trolejbusy nebo testování vodíku/elektromobility), které tento specifický indikátor nezachycuje.

Realizované projekty

A. Zvyšování bezpečnosti a ochrana zranitelných účastníků (Vazba na indikátory: Počet dopravních nehod, Podíl bezpečných přechodů, Počet nehod s chodci)

- **Nová světelná signalizace na přechodech:** Instalace SSZ pro bezpečné přecházení v ulicích **Rokytova (2020)**, **Bělohorská (2021)** a **Hviezdoslavova (2022)**.
- **Stavební úpravy pro zklidnění dopravy:**
 - **Zvýšené křižovatkové plochy a prahy:** Realizace v ulicích **Viniční a Soběšická (2020)**, **Brechtova a Musilova (2021)** a v křížení **Lomená × Pompova (2024)**.
 - **Dělicí ostrůvky:** Doplnění ostrůvků a nasvětlení přechodů v ulicích **Kaštanová (2021)**, **Řezáčova a Černoorská (2023)**.

B. Snižování hlukové zátěže a vibrací (Vazba na indikátory: Počet obyvatel zasažených hlukem, Podíl odhlučněných tratí, Tiché povrchy)

- **Odhlučnění tramvajových tratí:** Použití pryžových bokovnic, antivibračních rohoží a moderních upevňovadel při rekonstrukcích ulic **Merhautova, Veverí a Nové sady (2020)**, **Mendlovo náměstí (2022)** a **Obvodová (2024)**.
- **Protihlukové stěny:** Výstavba prosklených stěn v ulici **Svatopetrská (v rámci stavby Plotní)** a nové protihlukové clony v ulici **Obvodová (2024)**.
- **Zatravnění kolejových pásů:** Realizace „zelených plic“ na **Nových sadech (2020)** s lučním trávnikem a závlahou pro pohlcování hluku a prachu.

C. Ekologizace vozového parku a energetická účinnost (Vazba na indikátory: Podíl ekologických vozidel MHD, Emise skleníkových plynů)

- **Bezemisní trolejbusová doprava:** Nákup a nasazení **parciálních trolejbusů Škoda 32Tr**, které od roku 2024 zajišťují tichý a bezemisní provoz v oblastech bez trolejí (**Sadová, Soběšice**).
- **Elektrifikace služebních vozidel:** Obnova vozového parku města nákupem plně elektrických vozů **VW ID. Buzz (2024)**.
- **Modernizace SSZ:** Plošná náhrada klasických žárovek v návěstidlech za energeticky úsporné **LED zdroje** (např. 45 křižovatek v roce 2021).

D. Spolehlivost systému a podpora složek IZS (Vazba na indikátory: Rychlost reakce systému na krizovou situaci, Spolehlivost při mimořádných událostech)

- **Priorita pro záchranné složky:** Modernizace výjezdu HZS v ulici **Lidická (2020)**, která díky kamerové detekci a dynamické preferenci zajišťuje plynulý průjezd hasičů křižovatkou Lidická – Pionýrská.
- **Inteligentní monitoring tunelů:** Provozování moderního dohledu v pěti brněnských tunelech z Centrálního technického dispečinku pro okamžitou reakci na nehody či požáry.

Přehled vybraných indikátorů, které nejsou sledovány

V rámci evaluace Čtvrté oblasti změny byla identifikována skupina indikátorů, které v současné době nelze objektivně měřit, neboť se vážou na systémy a regulace, které doposud nebyly implementovány, případně pro ně neexistuje metodika sběru dat.

Intenzita dopravy v obytných čtvrtích (zbytná vs. nezbytná doprava)

- **Problém:** Cíl byl nastaven na pokles nezbytné dopravy o 20 % a zbytné dopravy o 80 %. V praxi však neexistuje způsob, jak pomocí běžných sčítačů dopravy či telematiky rozlišit „zbytnou“ a „nezbytnou“ dopravu (např. jízda za zábavou vs. zásobování či cesta do práce). Bez detailního a nákladného dotazování každého řidiče v dané lokalitě je tento indikátor neměřitelný.

Rozsah nízkoemisních zón

- **Problém:** Cíl počítal se 100% naplněním záměru zavedení nízkoemisních zón. Do dnešního dne však nízkoemisní zóny na území města Brna nebyly legislativně zavedeny.

Podíl komerčních aktivit zapojených do systému citylogistiky

- **Problém:** Strategický cíl předpokládal zapojení více než 95 % komerčních aktivit v centru do organizovaného systému městské logistiky. Jelikož komplexní systém citylogistiky nelze tento podíl měřit.

Spokojenost provozovatelů komerčních aktivit

- **Problém:** Cíl nastavený na > 90 % spokojenosti provozovatelů s fungováním dopravy a logistiky v centru města není v současnosti měřen. Chybí reprezentativní sociologický průzkum zaměřený specificky na tuto cílovou skupinu (podnikatele a obchodníky v centru).
- **Doporučení:** Realizovat pravidelné dotazníkové šetření.

Závěr