



ČERVENEC 2010

# GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ BRNĚ

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA, DOMINIKÁNSKÉ NÁM. 1, 601 67 BRNO

**ADOS**   
Alternativní Dopravní Studio

MOTIVACE  
PODMÍNKY  
STRATEGIE  
SYSTEM  
METODIKA  
OPATŘENÍ  
ETAPIZACE  
KOORDINACE

DOKLADY

OBJEDNATEL  
STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO, MAGISTRÁT MĚSTA BRNA,  
ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE,  
KOUNICOVA 67, 601 67 BRNO

ZPRACOVATEL  
ING. ADOLF JEBAVÝ  
ADOS, ALTERNATIVNÍ DOPRAVNÍ STUDIO, GORKÉHO 9, 602 00 BRNO

ING. LENKA ŠRÁMKOVÁ  
ING. JAN JOKL  
ING. LUKÁŠ ČERNÝ  
BC. JAKUB KUTÍLEK

ODBORNÁ SPOLUPRÁCE  
ING. ARCH. TOMÁŠ CACH  
ING. KVĚTOSLAV SYROVÝ  
TOMÁŠ PROUSEK  
ING. DAN BÁRTA  
MGR. JIŘÍ DUFEK

ČERVENEC 2010

# GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ BRNĚ

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA, DOMINIKÁNSKÉ NÁM. 1, 601 67 BRNO

**ADOS**   
AlternativníDopravníStudio

MOTIVACE

PODMÍNKY

STRATEGIE

SYSTEM

METODIKA

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

KOORDINACE

DOKLADY

DŮVODY PRO ZMĚNU 01

PŘÍKLADY TÁHNOU 02

NEW YORK 02

BERLIN 04

BUDAPEST 07

LUND 08

COPENHAGEN 09

PRAHA CYKLISTICKÁ 13

**MOTIVACE**

**PODMÍNKY**

**STRATEGIE**

**SYSTEM**

**METODIKA**

**OPATŘENÍ**

**ETAPIZACE**

**KOORDINACE**

**GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ BRNĚ**

**DOKLADY**

VNĚJŠÍ PODMÍNKY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU	01
PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA	01
KLIMATICKÉ PODMÍNKY	01
ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ CEST	02
ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM MĚSTA	03
SILNIČNÍ SÍŤ NA ÚZEMÍ MĚSTA	04
PENTLOGRAM INTENZIT INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY	05
ORGANIZACE DOPRAVY V CENTRÁLNÍ OBLASTI MĚSTA	06
CYKLISTICKÁ DOPRAVA - PRŮZKUMY A ROZBORY	07
CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA	07
DÁLKOVÉ CYKLISTICKÉ KORIDORY - SÍŤ EUROVELO	08
DÁLKOVÉ CYKLISTICKÉ KORIDORY - JIHOMORAVSKÝ KRAJ	09
SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ	10
PENTLOGRAM INTENZIT CYKLISTŮ	11
TERÉNNÍ PRŮZKUMY	12
NEHODY ZA ÚČASTI CYKLISTŮ	13
MODEL CYKLISTICKÉ DOPRAVY	14
PŘIPRAVOVANÉ ZMĚNY V LEGISLATIVĚ	17
BRNO NA KOLE - KUDY JEZDÍŠ	20
BRNO NA KOLE - BARIÉRY A PŘEKÁŽKY PRO CYKLODOPRAVU V BRNĚ	21
BRNO NA KOLE - PRŮJEZD JEDNOSMĚRNÝMI ULICEMI MĚSTA	22

MOTIVACE

**PODMÍNKY**

STRATEGIE

SYSTÉM

METODIKA

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

KOORDINACE

# GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ BRNĚ

DOKLADY

POLITICKÁ VŮLE	01
POLITICKÉ DEKLARACE NA ÚROVNI ČESKÉ REPUBLIKY	01
POLITICKÉ DEKLARACE NA ÚROVNI MĚSTA BRNA	01
ÚZEMNÍ PLÁN	02
STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	03
ÚLOHA GENERELU	03
ZÁKLADNÍ CÍLE ŘEŠENÍ	03
HLAVNÍ SMĚRY ROZVOJE	03

MOTIVACE

PODMÍNKY

**STRATEGIE**

SYSTEM

METODIKA

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

KOORDINACE

**GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ BRNĚ**

DOKLADY

SYSTEM CYKLOTRAS	01
ZASADY NAVRHOVANI SITE	01
CELOMESTSKY SYSTEM CYKLOTRAS	02
ZAKLADNI SYSTEM CYKLOTRAS	03
ZAKLADNI SYSTEM REKREAČNICH CYKLOTRAS	04
ZAKLADNI SYSTEM DOPRAVNICH CYKLOTRAS	05
DOPLŇKOVY SYSTEM CYKLOTRAS	06
MIRA UPLATŇOVANI OPATŘENÍ	07
SYSTEMOVÁ OPATŘENÍ NA PODPORU CYKLISTICKÉ DOPRAVY	08
CYKLISTICKÁ DOPRAVA V MĚSTSKÉ PAMÁTKOVÉ REZERVACI	08
SYSTEM PŮJČOVEN KOL - BIKE SHARING SYSTEM	10
SYSTEM PARKOVÁNÍ KOL	12
SYSTEM PŘEPRAVY KOL V PROSTŘEDCÍCH VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	13
SYSTEM VEŘEJNÝCH OPRAVEN KOL	14
INFORMAČNÍ SYSTEM	14
SYSTEM SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ	14
SYSTEMOVÁ OPATŘENÍ V PROCESU PLÁNOVÁNÍ A PŘÍPRAVY STAVEB	15
FUNKCE CYKLOKOORDINÁTORA	15
AKČNÍ PLÁN REALIZACE VYBRANÉ SITE PRO NEJBLIŽŠÍ OBDOBÍ	16
FINANCOVÁNÍ OPATŘENÍ PRO NEJBLIŽŠÍ OBDOBÍ	16
PRŮMĚT CYKLISTICKÝCH OPATŘENÍ DO MĚSTEM PŘIPRAVOVANÝCH INVESTIC/OPRAV	17
DOPROVODNÉ PROGRAMY PRO PODPORU CYKLISTICKÉ DOPRAVY	25
PODPORA BEZPEČNÝCH CEST DO ŠKOL	25
PODPORA CEST DO ZAMĚSTNÁNÍ	25

MOTIVACE

PODMÍNKY

STRATEGIE

**SYSTEM**

METODIKA

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

KOORDINACE

**GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ BRNĚ**

DOKLADY

VZOROVÉ LISTY DOPORUČENÝCH OPATŘENÍ	01
VZOROVÉ LISTY VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ	01
DETAILY ZÁKLADNÍCH ŠÍŘKOVÝCH USPOŘÁDÁNÍ V14 A V20	04
VZOROVÉ ŘEZY – MINIMÁLNÍ ŠÍŘKY PROFILŮ	06
PRINCIPY ZNAČENÍ, PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ	12
V 19 – PROSTOR PRO CYKLISTY	22
ÚPRAVY ŘAZENÍ	24
NEPŘÍMÉ LEVÉ ODBOČENÍ	27
VEŘEJNÁ DOPRAVA – AUTOBUSY (VJP A ZASTÁVKY)	29
VEŘEJNÁ DOPRAVA – TRAMVAJE (MĚSTSKÉ PROFILY)	33
CYKLOOBOUSMĚRKY – ŘEZY	38
CYKLOOBOUSMĚRKY – SITUACE	42
PRAVIDLA SPOLEČNÉHO PROVOZU NA CYKLOSTEZCE	44
PRAVIDLA PROVOZU V PĚŠÍ ZÓNĚ	45

MOTIVACE

PODMÍNKY

STRATEGIE

SYSTEM

**METODIKA**

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

KOORDINACE

# GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ BRNĚ

DOKLADY

DOPORUČENÁ REALIZAČNÍ OPATŘENÍ NA SÍTI CYKLOTRAS	01
ZÁSADY	01
SITUACE	02
TABULKA PŘÍRAZENÍ ŘEZŮ	11
CHRAKTERISTICKÉ PŘÍČNÉ ŘEZY	13

MOTIVACE

PODMÍNKY

STRATEGIE

SYSTEM

METODIKA

**OPATŘENÍ**

ETAPIZACE

KOORDINACE

**GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ BRNĚ**

DOKLADY



ORIENTAČNÍ SÍŤ CYKLOTRAS PRO JEDNOTLIVÁ NÁVRHOVÁ OBDOBÍ	01
STAV SÍŤE 2010	01
STAV SÍŤE 2012	02
STAV SÍŤE 2015	03

MOTIVACE

PODMÍNKY

STRATEGIE

SYSTEM

METODIKA

OPATŘENÍ

**ETAPIZACE**

KOORDINACE

# GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ BRNĚ

DOKLADY

KOORDINACE ZÁMĚRU	01
MILADY HORÁKOVÉ - KOLIŠTĚ	01
DOBROVSKÉHO	02
JANA BABÁKA	03
VEVEŘÍ	04
SEIFERTOVA	05

MOTIVACE

PODMÍNKY

STRATEGIE

SYSTEM

METODIKA

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

**KOORDINACE**

# GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ BRNĚ

DOKLADY

DOKLADY 01  
ZÁZNAMY Z VÝROBNÍCH VÝBORŮ 01  
VYJÁDŘENÍ MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ 05

**MOTIVACE**

**PODMÍNKY**

**STRATEGIE**

**SYSTEM**

**METODIKA**

**OPATŘENÍ**

**ETAPIZACE**

**KOORDINACE**

# **GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ BRNĚ**

**DOKLADY**



ČERVENEC 2010

# GENEREL

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

**ADOS**   
Alternativní Program Studio



ČERVENEC 2010

# GENEREL

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

**ADOS**   
Alternativní Program Studio



ČERVENEC 2010

# GENEREL

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

**ADOS**   
Alternativní Program Studio



ČERVENEC 2010

# GENEREL

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

**ADOS**   
Alternativní Program Studio

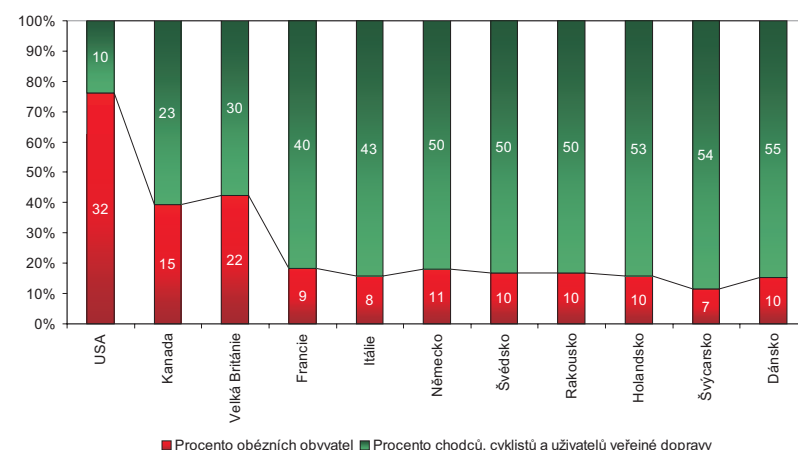
## DŮVODY PRO ZMĚNU

Existuje tisíc dobrých důvodů proč chtít být městem otevřeným cyklo dopravě. Ty nejdůležitější z nich jsou však tyto: Cyklo doprava je **ZDRAVÍ PROSPĚŠNÁ** a **UDRŽITELNÁ** forma dopravy, která pomůže **VYŘEŠIT PROBLÉM UCAPANÝCH MĚST**.

### ZDRAVÍ

Město chce být bezpečné, přívětivé a zdravé. Kromě jiného zde musí být spousta příležitostí jak se pohybovat ve veřejném prostoru, procvičit se a zapojit se do sportu či jakéhokoliv pohybu. Toto se dá udělat různými formami, ta nejjednodušší a nejlevnější je učinit město příjemným, bezpečným a rychle průjezdným pro kolo. Při volbě mezi autem a kolem by kolo mělo být rychlejší, pohodlnější svobodnější. Jakkoliv není jízda na kole bez rizika, lidé kteří jej používají cítí, že výhody zdravějšího a delšího života daleko převažují.

Souvislost mezi použitým dopravním prostředkem a zdravím obyvatel



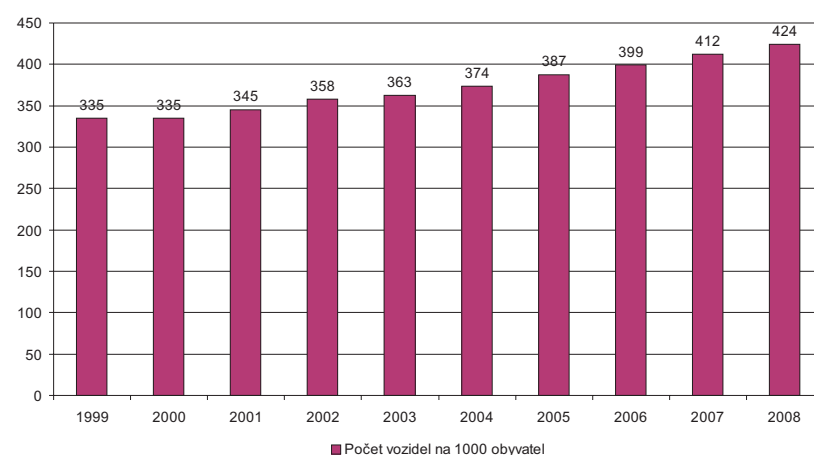
### KVALITA OVZDUŠÍ

Doprava je stále významnějším zdrojem znečištění vzduchu, emisí CO<sub>2</sub>, hluku. Zpevněné povrchy způsobují lokální záplavy, přehřívání měst atd. Jakkoliv se budou města snažit o omezení negativních vlivů dopravy na klima ve městech, řešení se neobejde bez cyklo dopravy.

### KVALITA MĚSTSKÉHO PROSTŘEDÍ

Počet aut parkujících a pohybujících (či lépe stojících) na ulicích města se neustále zvětšuje. Doprava je umrtvena, průchodnost města umenšena. Podporou a propagací cyklo dopravy lze do značné míry přesvědčit obyvatele o výhodách nepoužívání auta k dennímu dojíždění. Cyklo doprava ponechá více místa pro život obyvatel města.

Počet vozidel na 1000 obyvatel



Městské prostředí plní řadu funkcí. Kromě dopravní i funkci bytovou, resp. sociální, obchodně společenskou, hygienickou a estetickou. Pro vytvoření kvalitního městského prostředí je potřeba udržovat všechny tyto funkce v rovnováze.

Klíčovou roli v tomto procesu hraje územní plánování. Nejde jen o to, vymezit plochy bydlení, plochy pro práci a plochy pro rekreaci. Takový přístup vytváří monofunkční zóny a obyvatelům nezbyvá, než mezi nimi neustále cestovat tak, naplnily svoje základní potřeby. Zvýšené požadavky na mobilitu, které jsou důsledkem rozvoje města podle soudobých zásad, jsou stále více naplňovány individuální automobilovou dopravou. Ulice, náměstí, tyto základní skladebné prvky městského prostoru jsou zaplaveny hlukem, zplodinami a auty samými a obyvatelům nezbyvá, než se stěhovat za klidem a prostorem pryč z města. Tím se ovšem požadavky na mobilitu jen zvyšují.

Ne všechny druhy dopravy však mají na životní prostředí v našich městech a krajíně tak neblahý vliv jako individuální automobilová doprava. Nejpřirozenější způsob dopravy, totiž chůze a hned vzápětí cyklo doprava jsou naopak činnosti, které mají nejen praktický význam přesunu z místa na místo, ale jsou i tzv. místotvorné. Infrastruktura pro chodce a cyklisty je neinvazivní, tj. nepotřebuje tolik místa, je schopna vyhýbat se překážkám, tyto neodstraňuje atd. Navíc, uživatelé, tj. chodci, a lidé na kolech atd., jsou schopni bezprostředně vnímat své okolí, vlastní městské prostředí, včetně detailů. Jedině pomalejší pohyb nebo stav bez pohybu umožňuje plně si uvědomit umělecké dílo, strom, architekturu (ale i výkladní skříň obchodu).

### MOŽNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY V BRNĚ

Neustále vzrůstající podíl automobilové dopravy na dělbě dopravní práce má za následek vzrůstající zatížení území města hlukem, exhalacemi a v neposlední řadě parkujícími auty. K omezení negativních účinků je třeba využít potenciálu, který skýtají ostatní druhy dopravy. Možnosti cyklistické a pěší dopravy spočívají v realizaci krátkých cest. Více jak 70% obyvatel města Brna (cca 270 tis.) potřebuje k dosažení největšího cíle cest (centrální část města) méně než 7 km. U většiny těchto cest je možné plnohodnotně nahradit automobil pěší chůzí (cca 10%) nebo jízdou na kole (cca 40%). U vzdálenějších cílů cest je nejhodnější alternativou automobilu veřejná doprava. I tady však zůstává poměrně široký prostor pro využití kola. Vytvoření podmínek pro bezpečný a atraktivní pohyb po městě je nezbytnou podmínkou. Ve srovnání s automobilovou, ale i hromadnou dopravou se jedná o méně ekonomicky náročný proces.

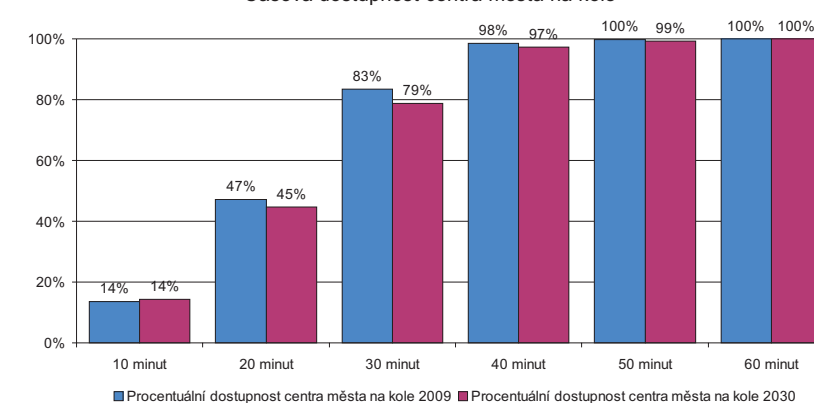
Pro kompaktně zastavěnou část města platí, že rychlost dosažení cíle je při použití kola srovnatelná s autem i s hromadnou dopravou.



Teď je správný čas na změnu. Mnoho mladých lidí je rádo, že přichází krize, protože vidí, že to může vyvolat zásadní změny. ... může to vyvolat velký pozitivní otřes, který ovlivní životní styl i životní hodnoty. Mladí lidé jsou dnes chytřejší. Chytřejší, než si většina starých lidí myslí. Teď cítí, že mají nějakou naději...

Gary Fisher (jeden ze zakladatelů horského kola) Mladá fronta Dnes 15. 6. 2009

Časová dostupnost centra města na kole



### ZMĚNY V KONCEPCI

Studie cyklistických stezek v Brně z roku 1993, která byla podkladem pro územní plán z roku 1994 zastarala. Představy o 300 km dlouhé síti cyklostezek se ukázaly nereálné. Soustředění cyklistů na cyklostezky resp. do složitého systému zklidněných obslužných komunikací bez možnosti přímého průjezdu územím jako chybne. Rychlost budování cyklostezek společně s podrobnými průzkumy pohybu cyklistů po městě to potvrdily. Bylo třeba změnit základní koncept. Pokusit se definovat skutečné potřeby cyklistů. A najít způsob jak tyto potřeby naplnit. Za pomoci existující dopravní infrastruktury a vhodné integrace místo striktního oddělování. S využitím odpovídajících legislativních prostředků

Úlohou návrhové části tohoto generelu je v první řadě přispět k návratu obytné funkce města. Příklady z jiných míst v Evropě i ve světě ukazují cestu, jak pomocí opatření na podporu cyklo dopravy zvrátit negativní tendence, které pozorujeme i v našich městech. Tento generel tedy nelze vnímat jako nástroj prosazování zájmu určité skupiny obyvatel, která používá kolo, ale jako nástroj pro zlepšení životních podmínek ve městě obecně.

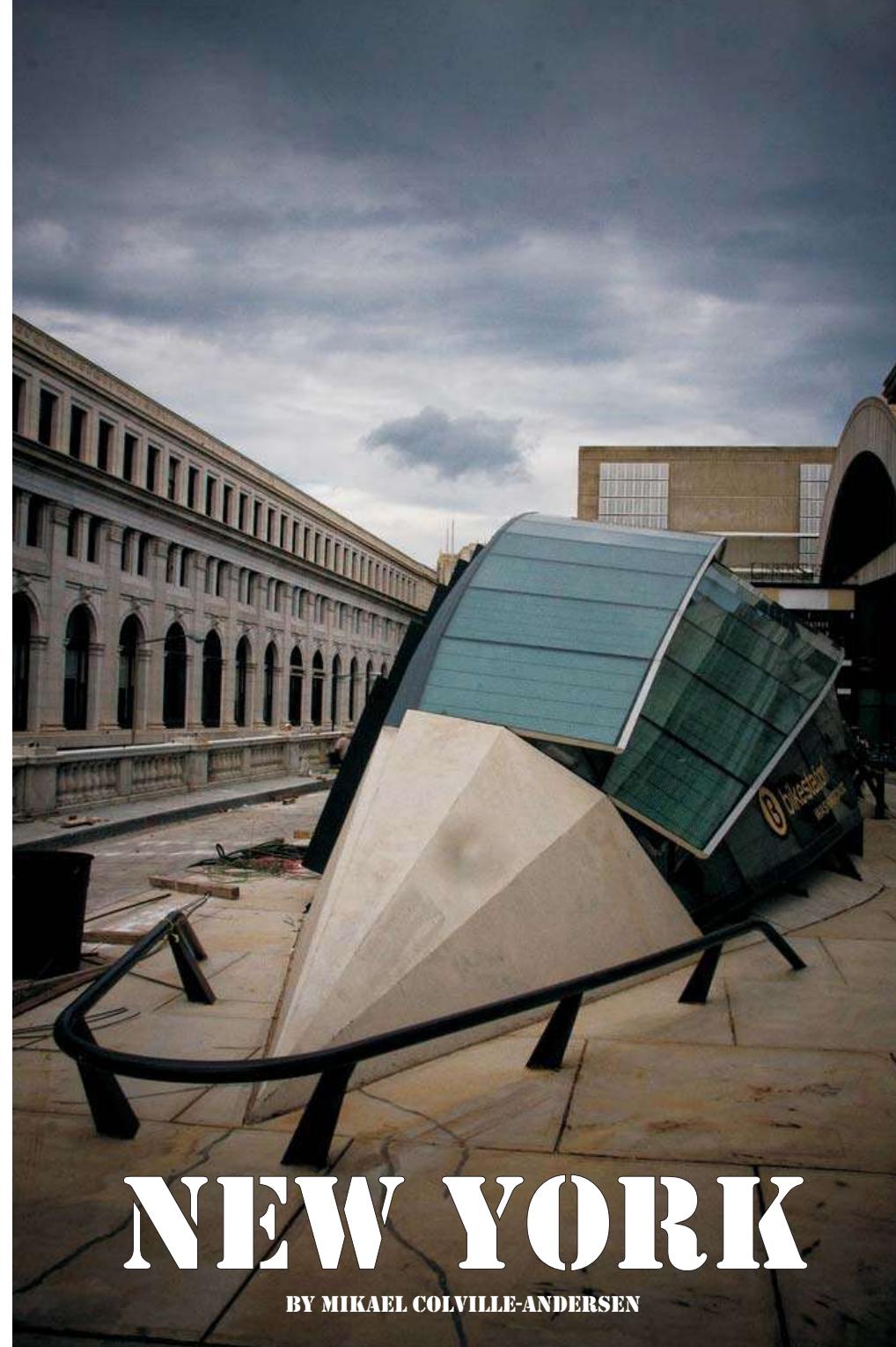
## PŘÍKLADY TÁHNOU

Paříž, Londýn, Berlín. Tokyo, Sydney, NewYork a Bogotá. Všechna tahle velkoměsta se zaměřila na podporu cyklistické dopravy. Ale nejen ta. Českým příkladem za všechny je „Praha cyklistická“. Tedy vesměs města bez cyklistické historie. Ale města, která adoptovala kolo, jako městský dopravní prostředek. Důvodů k tomuto kroku měla mnoho. Počínaje globální finanční krizí, přes změny klimatu až po zvýšení zdraví obyvatel. Ale hlavní důvod souvisí se změnou životního stylu, který přinášejí mladí.

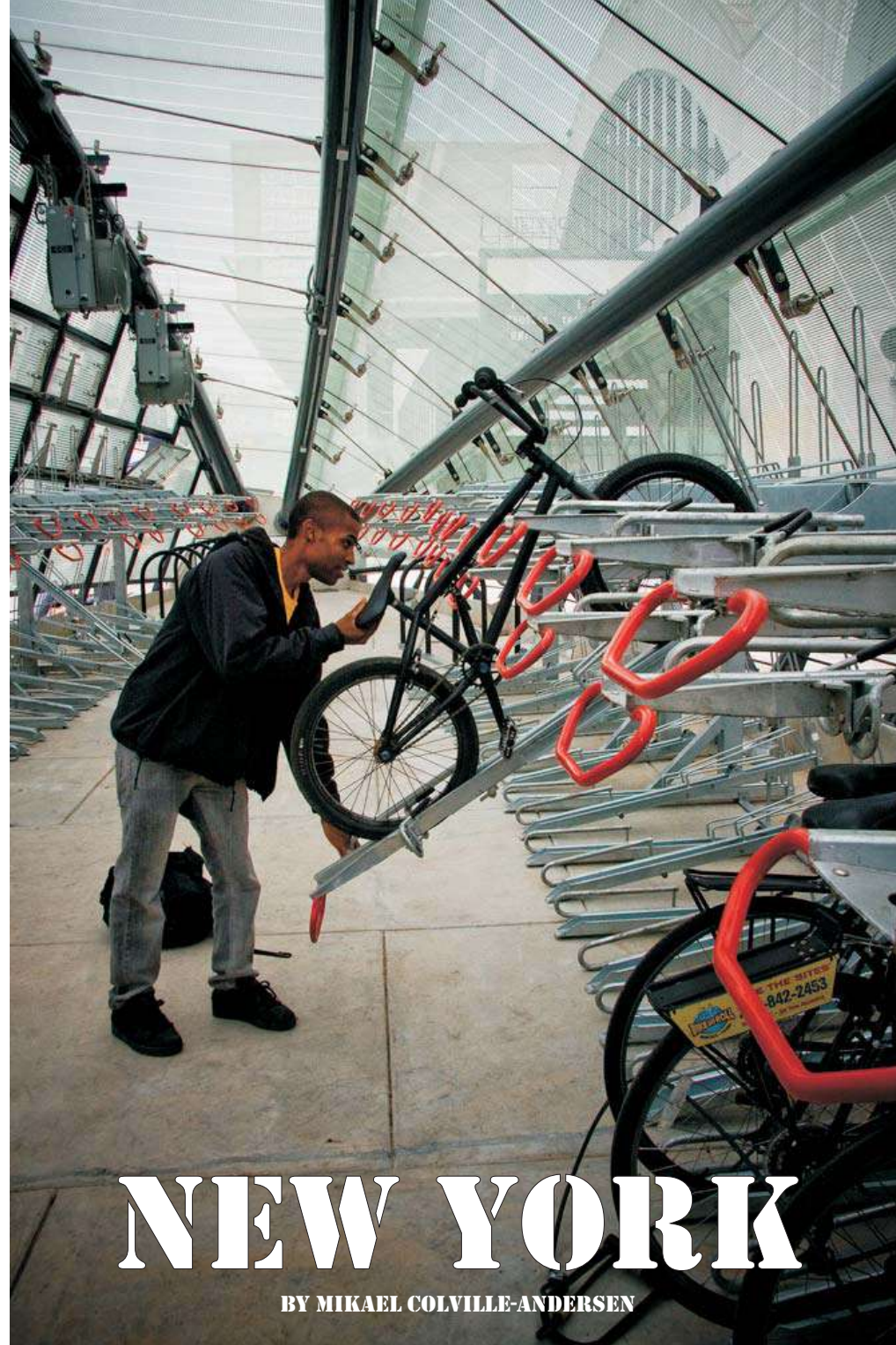
Mikael Colville-Andersen born (January 29th, 1968). Writer/director/Photographer. His debut feature, *Zakka West* (2003), premiered at the Copenhagen International Film Festival. It represents one of the few examples of independent film to come out of Denmark. He has written and directed several short films, including the award-winning short *Breaking Up* in 1999 and founded the first pan-European organisation for screenwriters Euroscreenwriters in 1997. He won the prestigious Prix Italia award at the 57th Prix Italia for Best Website. The Hans Christian Andersen Bicentenary Website was produced for The Danish Broadcasting Corporation (DR) He is most well-known for his bicycle advocacy with the Cycle chic movement based on the Copenhagen Cycle chic streetstyle blog. Called *The Sartorialist on Two Wheels* by *The Guardian* he is Denmark's leading bicycle culture ambassador.



Mikaela jsem poprvé potkal na Česko-dánském semináři "Ve městech na kole a pěšky", konaného letos na jaře v Brně. Toto a následná další setkání s tímto propagátorem cyklistické dopravy poznamenalo celou mou práci natolik, že jsem si dovolil Vám přiblížit některá z míst, kde lidé používají kolo jako běžnou součást svého života, očima Mikaelovými... tedy nejenom.



# PŘÍKLADY TÁHNOU



# PŘÍKLADY TÁHNOU



**BERLIN**  
BY ADOLF JEBAVÝ

Brno už není město bez tváře. Nový slogan "Žít Brno" má jihomoravskou metropoli dostat do povědomí zbytku světa jako bezpečné, rozvíjející se, nápadité a otevřené místo... tolik citace ze serveru iDnes. Jak by se dalo "žít Brno" ukazují příklady. Berlín jak jsem ho poznal na své cestě za inspirací...





# BERLIN

BY ADOLF JEDAVY



... ŽÍT BERLIN









# COPENHAGEN

BY ADOLF JEBAVY



# COPENHAGEN

BY ADOLF JEBAVY





# COPENHAGEN

BY ADOLF JEBAVY





# COPENHAGEN

BY ADOLF JEBAVY

















# CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ MĚSTA

## PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA

Město Brno je centrem jižní Moravy a zároveň druhým největším městem České republiky. Sestává se z 29 samosprávných městských částí, většinou někdejších samostatných obcí přičleněných k městu v minulém století.

Z pohledu zhodnocení jeho potenciálu pro cyklisty je důležitým kritériem jeho rozlehlost a prostorová členitost. Brno se rozkládá na ploše zhruba 230 km<sup>2</sup> z větší části v Brněnské kotlině. Nejvzdálenější části města leží cca 14,5 km od centra (Bystrc, Útěchov), kompaktně zastavěné území sahá do vzdálenosti cca 7 km od středu města.

Vzdálenost okrajových částí ve směru východ-západ činí cca 21,8 km, ve směru sever-jih cca 23,7 km.

Nejnižší místo leží v Přízřenicích na soutoku řeky Svratky se Svitavou v nadmořské výšce cca 190 m.n.m., nejvyšší v Líšni v oblasti Velké Klajdovky ve výšce 425 m.n.m.

Protékají tudy Svratka se Svitavou. Vody Svratky jsou na severozápadním okraji města zadržovány v Brněnské přehradě. Brno se rozprostírá na rozmezí Hercynského a Alpsko - Himalájského systému. Prvně jmenovaný systém dominuje většině území - jihozápadu, západu, středu, severu a severovýchodu města a okolí, jehož široký oblouk zvlněného reliéfu náleží celku jménem Brněnská vrchovina. Ta je na severu města dělena komunikačně významným



BY MIKAEL COLVILLE-ANDERSEN

Řečkovicko - Kuřimským prolomem ve dvě oblasti - Dražanskou vrchovinu a Bobravskou vrchovinu. Dražanská vrchovina k Brnu na severu vybíhá dvěma částmi: za Líšni se zvedají kopce Moravského krasu s dominantním útesem lomu pod Hády; k Lesné se sklání svahy kopců, jež náleží Adamovské vrchovině. Bobravská vrchovina zasahuje na jihozápadním a západní území Brna svou severní částí - Lipavskou vrchovinou (na území Brna pokrývá převážně lesy PP Podkomorské lesy). Středovou část města vyplňují sníženiny (Žabovřeská kotlina, Pisárecká kotlina) oddělené hřbety (Petrov, Špilberk, Kraví hora...), tento prostor mezi okrajem Dražanské vrchoviny a Bobravskou vrchovinou se souhrnně nazývá Brněnská kotlina. Dyjsko - svratecký úval, náležící k Západním Vněkarpatským sníženinám a tedy Alpsko - Himalájskému systému.

Poměrně značná prostorová členitost města klade vyšší nároky na cyklisty, zároveň však vede k využívání sklonově nejpříjemnějších propojení, tedy obvykle sběrných komunikací v území. Mezi složitěji dostupné lokality se řadí například Bystrc-Kamechy, Kraví Hora, Vinohrady, Líšeň, Kamenný vrch či Kohoutovice. Vesměs tedy území vytvářející tzv. Brněnskou podkovu v severozápadním, severním a severovýchodním okraji města.

## ADMINISTRATIVNÍ ROZDĚLENÍ OKRESU BRNO-MĚSTO - STAV K 1.1.2008



## KLIMATICKÉ PODMÍNKY

Díky své poloze na rozmezí Českomoravské vysočiny a nížiny na jižní Moravě má město Brno rozsáhlé a rozmanité přírodní zázemí a příjemné klimatické podmínky pro rekreaci a bydlení. Území Brna je dobře ventilováno, což zaručuje velmi dobrou kvalitu ovzduší.

V Brně nebyly dlouhodobě zaznamenány žádné klimatické kalamity.

Klimatologie města

Teplota vzduchu

Průměrná (roční) + 9,4° C

Absolut.max.teplota (1952, 1957) + 36,2° C

Absolut.min.teplota (1920) - 26,4° C

Přůměrné denní teploty v letním období ( v měsících červen - srpen )

dlouhodobý průměr + 17,8° C

Průměrné denní teploty v zimním období ( v měsících prosinec - únor)

dlouhodobý průměr - 1,0° C

Za poslední období (1992 - 1995) + 0,4° C

Průměrné množství srážek za rok 505 mm

Průměrný sluneční svit za rok 1 771 hod.

Průměrný počet dnů se srážkami 150 dnů

Převládající směry větrů severozápadní

Příznivé klimatické podmínky v průběhu větší části roku umožňují

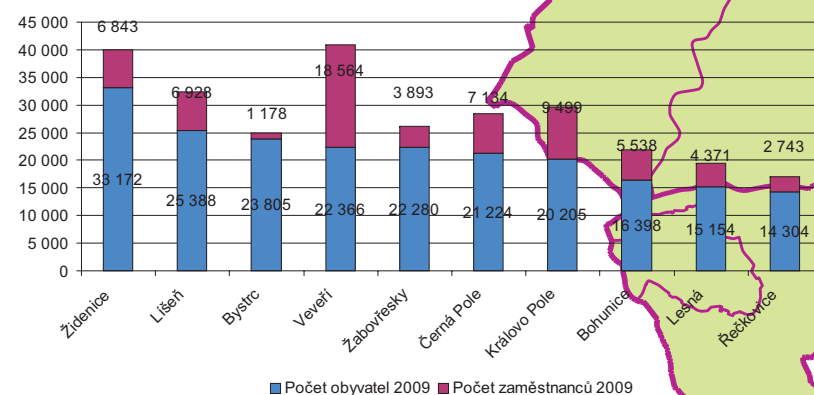
zařadit kolo mezi plnohodnotné dopravní prostředky. Zkušenosti ze zemí s rozvinutou cyklistickou kulturou navíc potvrzují, že existuje přímá úměra mezi kvalitou cyklistické infrastruktury a celoročním využíváním kola pro každodenní cesty za prací.



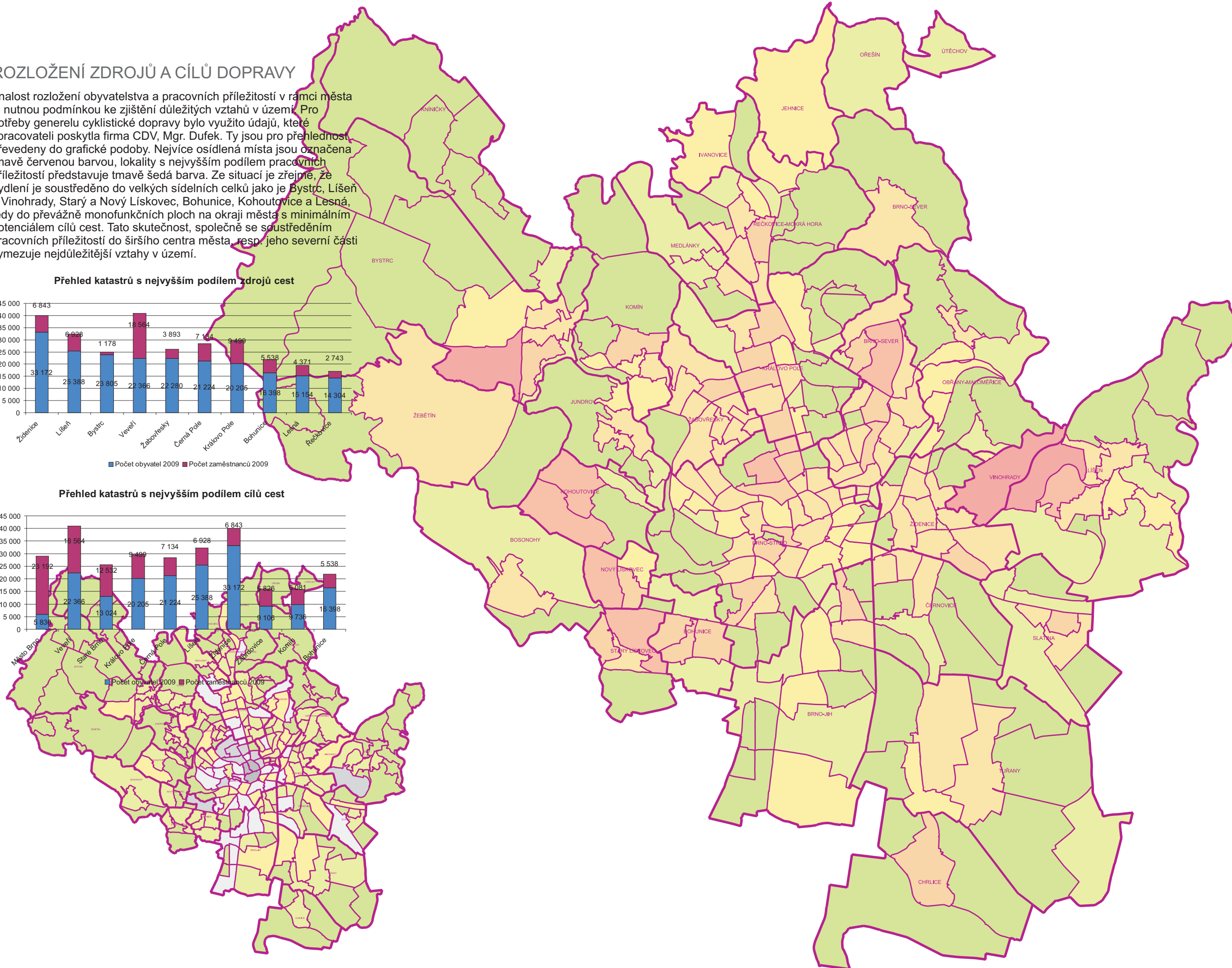
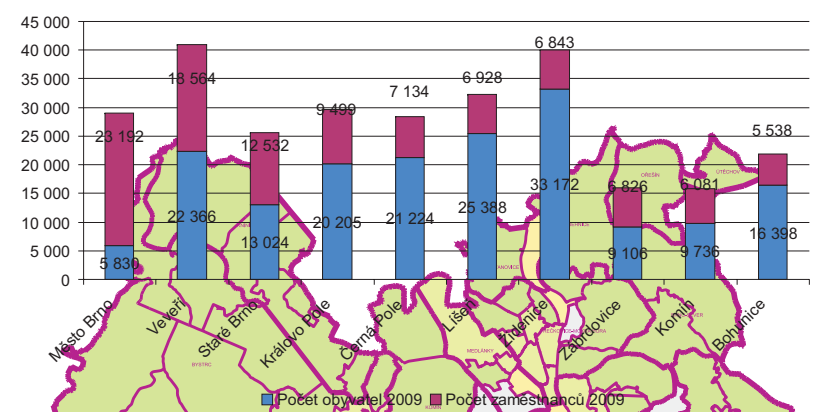
## ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ DOPRAVY

Znalost rozložení obyvatelstva a pracovních příležitostí v rámci města je nutnou podmínkou ke zjištění důležitých vztahů v území. Pro potřeby generelu cyklistické dopravy bylo využito údajů, které zpracovateli poskytla firma CDV, Mgr. Dufek. Ty jsou pro přehlednost převedeny do grafické podoby. Nejvíce osídlená místa jsou označena tmavě červenou barvou, lokality s nejvyšším podílem pracovních příležitostí představuje tmavě šedá barva. Ze situace je zřejmé, že bydlení je soustředěno do velkých sídelních celků jako je Bystrc, Líšeň a Vinohrady, Starý a Nový Lískovec, Bohunice, Kohoutovice a Lesná, tedy do převážně monofunkčních ploch na okraji města s minimálním potenciálem cílů cest. Tato skutečnost, společně se soustředěním pracovních příležitostí do širšího centra města, resp. jeho severní části vymezuje nejdůležitější vztahy v území.

Přehled katastrů s nejvyšším podílem zdrojů cest



Přehled katastrů s nejvyšším podílem cílů cest



## ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM MĚSTA

Vychází ze základního členění místních komunikací podle dopravního významu dle ČSN 736110.

### Komunikace funkční skupiny A

Rychlostní komunikace v obcích nad 50 tisíc obyvatel, zajišťují vazbu na vnější síť dálnic a rychlostních silnic na hranici vyšších urbanistických útvarů vyloučení (případně omezení) přímého styku s okolním územím. Termín rychlostní komunikace pro místní komunikace funkční skupiny A odpovídá jejich příčnému uspořádání, které vychází z příčného uspořádání dálnic a rychlostních silnic, na které místní rychlostní komunikace v území zastavěném obvykle navazují. Účelem místní rychlostní komunikace je zajistit dostatečnou kapacitu a plynulost dopravy v přijatelné úrovni kvality. Rychlost je podle zvláštního předpisu omezena na těchto komunikacích na nejvýše 80 km/h, může být v odůvodněných případech dále omezena a není tedy dominantním prvkem. Na tomto typu komunikací se s cyklistickým provozem nepočítá, ale vzhledem ke skutečnosti, že ve většině případů tvoří rychlostní komunikace liniovou bariéru v území, je nezbytné, aby se o to více řešila doprovodná obslužná infrastruktura z důrazem na nemotorovou dopravu.

### Komunikace funkční skupiny B

Sběrné komunikace obytných útvarů, spojení obcí, průtahy silnic I., II. a III. třídy a vazba na tyto komunikace na hranici nižších urbanistických útvarů, nebo mezi nimi, částečné omezení přímé obsluhy. Sběrné místní komunikace přivádí dopravu obce (města) na vnější silniční síť nebo na místní rychlostní komunikace, tvoří hlavní dopravní osy obcí a spolu s rychlostními komunikacemi mohou vytvářet hlavní komunikační systém obcí. Jsou hlavním nositelem tras veřejné hromadné dopravy. Mohou sloužit jako průtahy silnic. Plní také funkci obsluhy přilehlé zástavby. Tato funkce se v odůvodněných případech může omezit. Vedení cyklistické dopravy po těchto komunikacích nemůže být ze zákona vyloučeno, o to větší důraz je však potřeba věnovat zajištění dostatečné bezpečnosti.

### Komunikace funkční skupiny C

Obslužné komunikace ve stávající i nové zástavbě. Mohou jimi být průtahy silnic III. třídy a v odůvodněných případech i II. třídy mezi zónami obce (města) a uvnitř těchto zón umožnění přímé obsluhy všech staveb všech staveb. Obslužné místní komunikace plní obslužnou funkci, zpřístupňují území a stavby. Nemají umožňovat zbytečné průjezdy obytnými okrsky. Sběrná dopravní funkce je nežádoucí, ale mohou sloužit jako průtahy silnic III. i II. třídy v malých obcích. Vedení veřejné dopravy je možné. Na obslužných místních komunikacích mají být v co největší míře aplikována opatření pro regulaci rychlosti ve smyslu zvláštních předpisů. Jsou tudíž společně se stezkami pro cyklisty nejvhodnější variantou pro cyklistický provoz.

### Komunikace funkční skupiny D

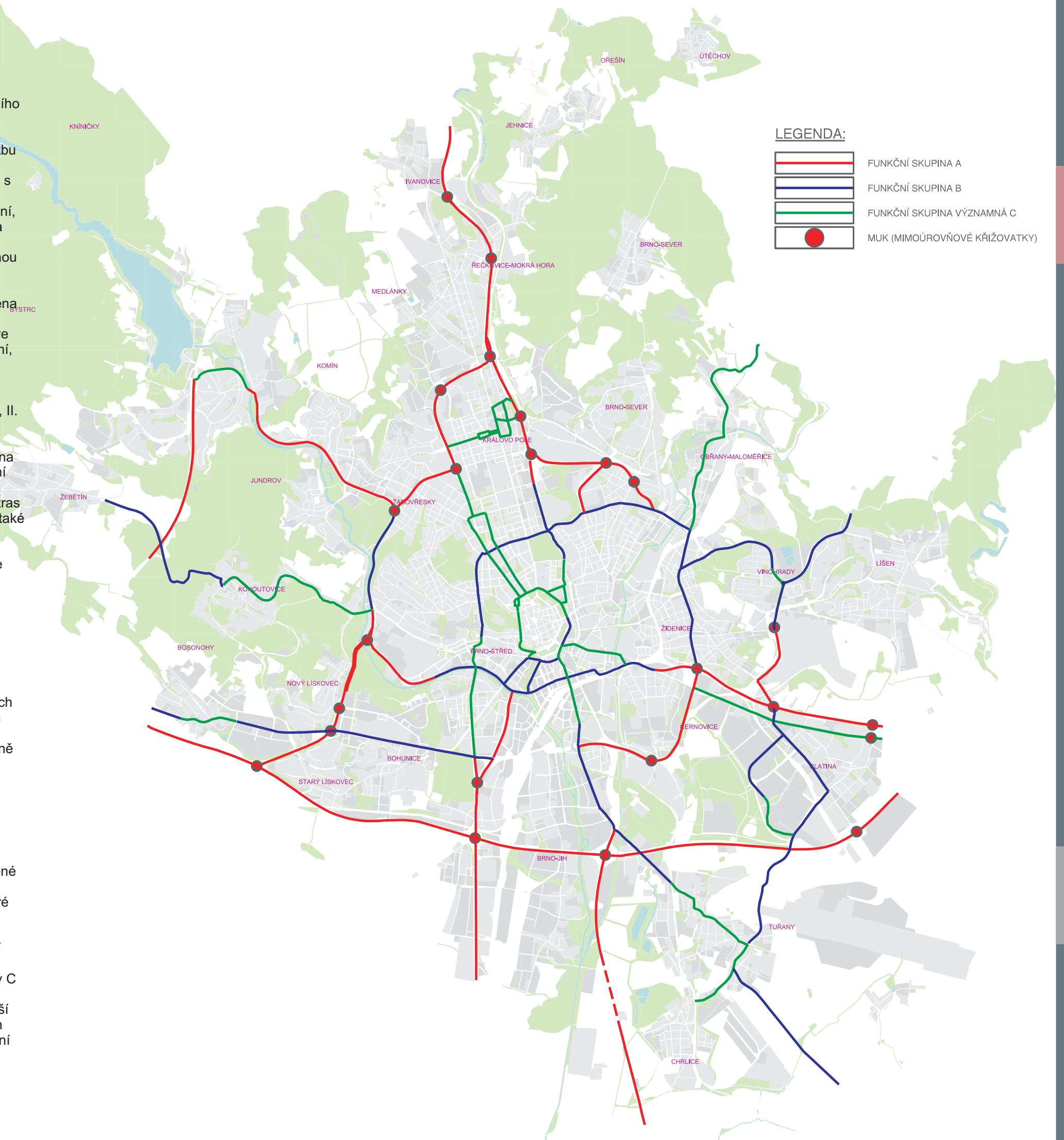
Komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel a komunikace, na kterých je umožněn smíšený provoz.

D1 – komunikace s přístupem dopravy za stanovených podmínek podle zvláštních předpisů (zejména pěší zóny a obytné zóny)

D2 – komunikace s vyloučeným přístupem motorové dopravy, určené především pro provoz chodců nebo cyklistů.

Základní komunikační systém obce tvoří vybrané komunikace, které plní převážně dopravní funkci. Podle velikosti obce (města) to jsou komunikace funkčních skupin A a/nebo B případně C. Na komunikacích funkčních skupin B a C se mohou použít zklidňovací prvky podle zvláštních předpisů.

Ostatní komunikační síť tvoří zejména komunikace funkční skupiny C a D. Na komunikacích funkční skupiny C a podskupiny D1 (v odůvodněných případech i funkční skupiny B) musí být v co největší míře aplikovány zklidňovací principy a prvky uvedené ve zvláštních předpisech. Mezi významné zklidňovací principy patří také uplatnění plošných dopravních omezení v ucelených zónách obcí, např. rychlostních limitů 30 km/h.



### LEGENDA:

	FUNKČNÍ SKUPINA A
	FUNKČNÍ SKUPINA B
	FUNKČNÍ SKUPINA VÝZNAMNÁ C
	MUK (MIMOÚROVŇOVÉ KŘIŽOVATKY)

## SILNIČNÍ SÍŤ NA ÚZEMÍ MĚSTA BRNA

Rozdělení silniční sítě na území města se řídí zákonem 13/1997 o pozemních komunikacích."

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly (tedy i koly) a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.) Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- a) dálnice,
- b) silnice,
- c) místní komunikace,
- d) účelová komunikace

### Dálnice

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Není tedy použitelná pro jízdu na kole.

### Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly (tedy i koly) a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

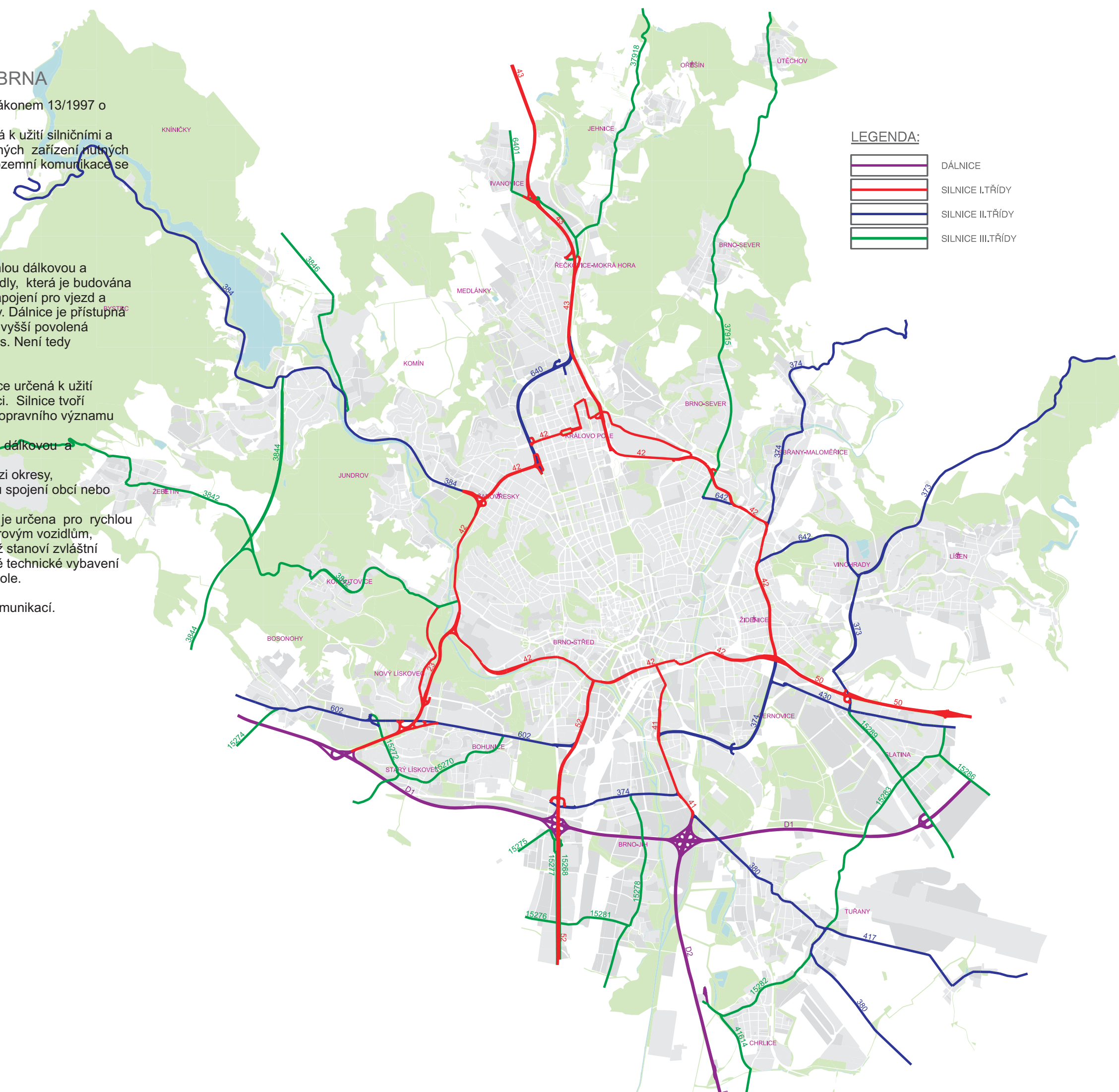
Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. Není tedy použitelná pro jízdu na kole.

### Cyklistická stezka

Je místní komunikací IV. třídy nebo účelovou komunikací.

### LEGENDA:

	DÁLNIČE
	SILNICE I.TŘÍDY
	SILNICE II.TŘÍDY
	SILNICE III.TŘÍDY



# PENTLOGRAM INTENZIT INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY 2008

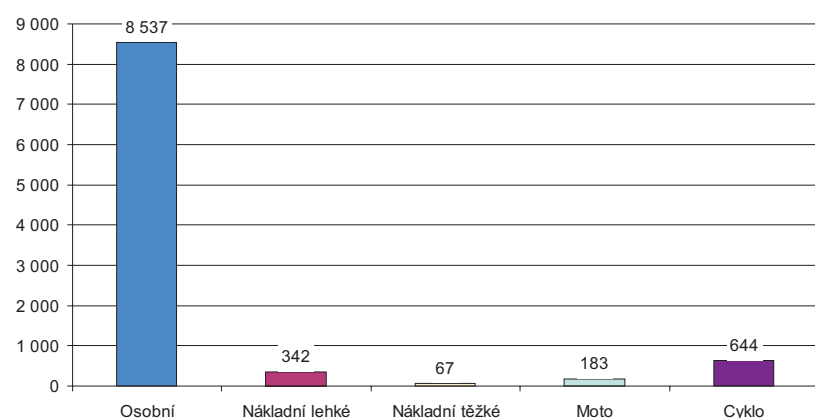
Intenzity individuální dopravy hrají důležitou roli při výběru vhodného opatření pro zajištění dostatečné bezpečnosti pro cyklisty.



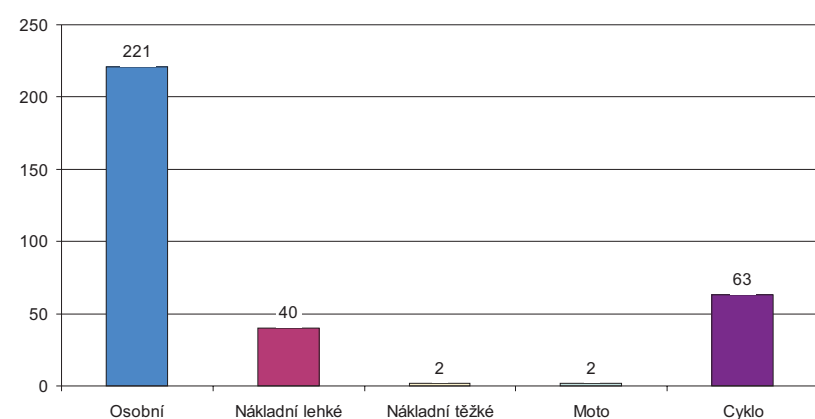
## ORGANIZACE DOPRAVY V CENTRÁLNÍ OBLASTI MĚSTA

Organizace dopravy v centrální části města Brna podléhá zvláštním předpisům. Má směřovat k zamezení vjezdu zbytné dopravy po větší část dne. Součástí tohoto území je i pěší zóna, kde je povolen vjezd dopravní obsluze a cyklistům v době od 17.00 - 9.00, resp. zásobování vybranými potravinami od 11.00 - 13.00. Obecně platí, že tyto časy nejsou ze strany řidičů respektovány.

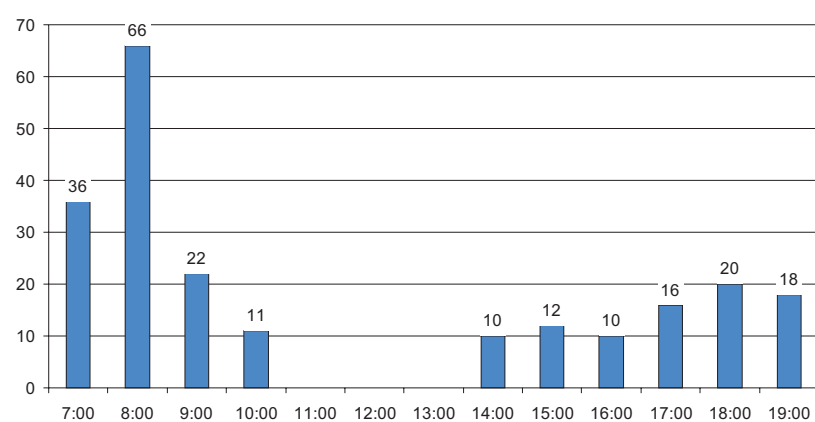
Počet vjezdů do dopravně omezených zón 2006



Počet vjezdů do ulice Masarykovy 2006



Denní průběh vjezdů do pěší zóny 2006



## ORGANIZACE DOPRAVY CENTRÁLNÍ OBLASTI MĚSTA BRNA

V HISTORICKÉM JÁDRU PLATÍ ZÁKAZ VJEZDU NÁKLADNÍCH VOZIDEL, JEJICHŽ CELKOVÁ HMOTNOST PŘESÁHNE 3,5 t. ZVLÁŠTNÍ REŽIM PLATÍ PRO OBLASTI UL.: VESELÁ, DOMINIKÁNSKÉ NÁMĚSTÍ, DOMINIKÁNSKÁ, ŠILINGROVO NÁMĚSTÍ, PETRSKÁ, ZELNÝ TRH, RADNICKÁ, PÁNSKÁ, NOVOBRANSKÁ A OBLASTÍ, KDE JE VJEZD UPRAVEN DLE AKTUÁLNÍHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ.

B R N O

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO







### LEGENDA:

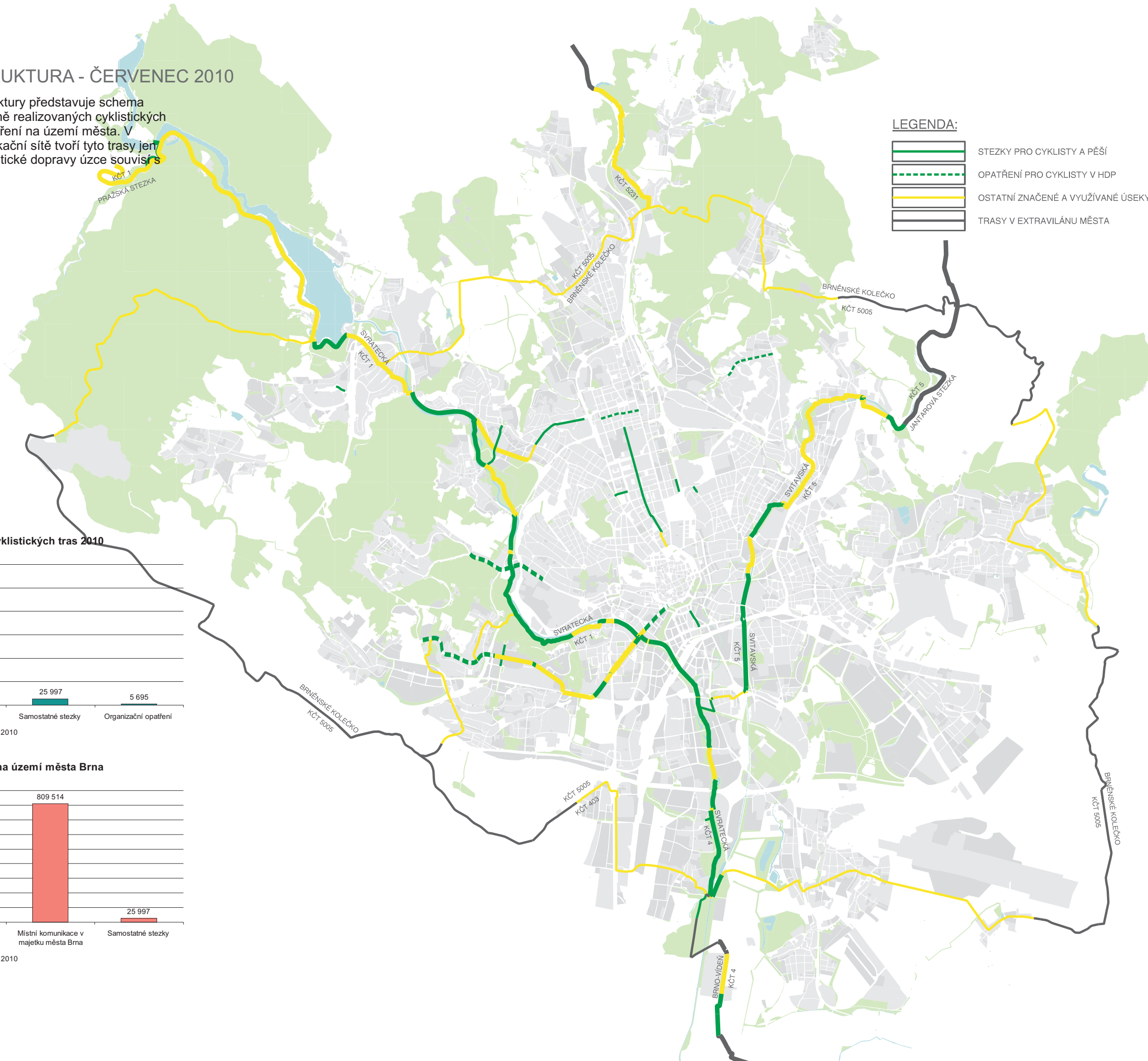
- VJEZD POVOLEN BEZ OMEZENÍ
- PĚŠÍ ZÓNA  
DOPRAVNÍ OBSLUZE VJEZD POVOLEN OD 17 DO 9 HODIN,  
ZASOBOVÁNÍ VYBRANÝMI POTRAVINAMI POVOLENO  
OD 11 DO 13 HODIN
- ZÓNA S DOPRAVNÍM OMEZENÍM  
DOPRAVNÍ OBSLUZE VJEZD POVOLEN OD 0 DO 24 HODIN
- ZÓNA S DOPRAVNÍM OMEZENÍM
- PARKOVIŠTĚ S PARKOVACÍM AUTOMATEM
- PARKOVIŠTĚ NEZPOPLATNĚNÉ
- PARKOVACÍ GARÁŽ
- PROFIL S VÝSUVNÝM SLOUPKEM
- PROFIL S PEVNÝM I SLOUPKY
- VOLNÝ VJEZD DO ZÓNY
- VJEZD VESELÁ  
DOPRAVNÍ OBSLUZE VJEZD POVOLEN  
PO-PÁ 16-06 HODIN  
06-16 HODIN (LEN NA POVOLENÍ)  
SO, NE 0-24 HODIN  
OSTATNÍM VOZIDLŮM VJEZD POVOLEN  
PO-PÁ 16-06 HODIN  
SO, NE 0-24 HODIN
- VJEZD ŠILINGROVO NÁMĚSTÍ  
DOPRAVNÍ OBSLUZE VJEZD POVOLEN 0-24 HODIN  
OSTATNÍM VOZIDLŮM VJEZD POVOLEN  
PO-SO 16-06 HODIN  
NE 0-24 HODIN
- VJEZD PETRSKÁ  
DOPRAVNÍ OBSLUZE VJEZD POVOLEN  
PO-SO 16-06 HODIN  
06-16 HODIN (LEN NA POVOLENÍ)  
SO, NE 0-24 HODIN  
OSTATNÍM VOZIDLŮM VJEZD POVOLEN  
PO-SO 16-06 HODIN  
NE 0-24 HODIN
- VJEZD NOVOBRANSKÁ  
DOPRAVNÍ OBSLUZE VJEZD POVOLEN 0-24 HODIN  
OSTATNÍM VOZIDLŮM VJEZD POVOLEN  
PO-PÁ 16-06 HODIN  
SO, NE 0-24 HODIN

# CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA - ČERVENEC 2010

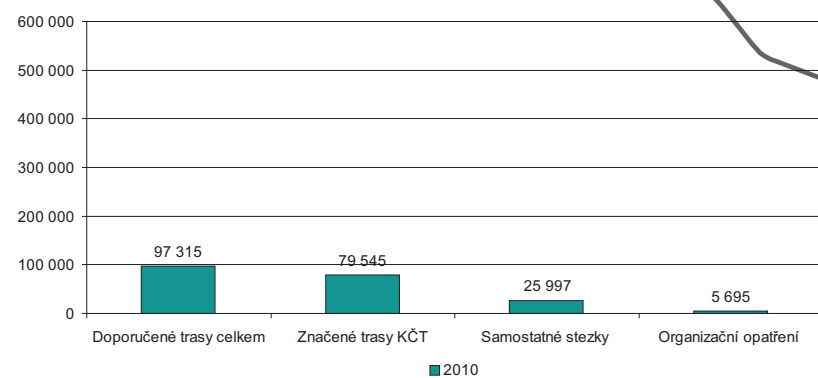
Aktuální stav sítě cyklistické infrastruktury představuje schema doporučených cyklistických tras včetně realizovaných cyklistických stezek, či jiných procyklistických opatření na území města. V porovnání s celkovou délkou komunikační sítě tvoří tyto trasy jen zanedbatelné procento. Rozvoj cyklistické dopravy úzce souvisí s nabídkou cyklistické infrastruktury.

## LEGENDA:

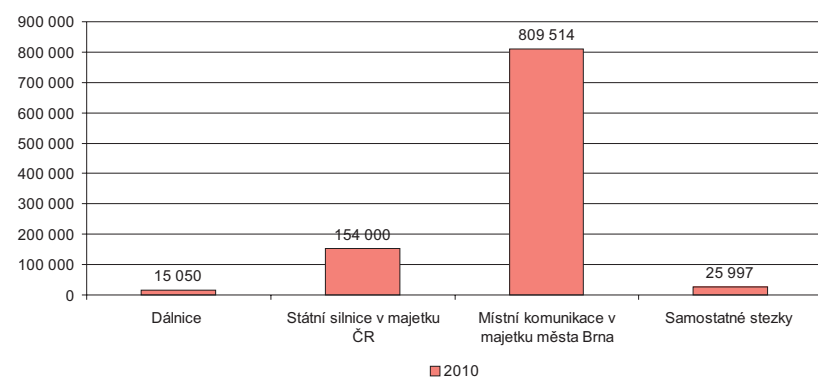
-  STEZKY PRO CYKLISTY A PĚŠÍ
-  OPATŘENÍ PRO CYKLISTY V HDP
-  OSTATNÍ ZNAČENÉ A VYUŽÍVANÉ ÚSEKY
-  TRASY V EXTRAVILÁNU MĚSTA



Přehled realizovaných cyklistických tras 2010



Délka komunikační sítě na území města Brna



## DÁLKOVÉ CYKLISTICKÉ KORIDORY

V letech 1995 až 1997 vypracovala pracovní skupina Evropské cyklistické federace (ECF) návrh projektu pro vytvoření panevropské sítě cyklotras pod názvem EuroVelo. Ačkoliv je tato síť míněna jako liniová pro cykloturisty na dovolené, bude samozřejmě výhodná i pro obyvatele všech sídel a regionů pro každodenní používání. Projekt EuroVelo zahrnuje nejrůznější aspekty silniční dopravy: cestovní ruch, rekreaci, ochranu životního prostředí, plynulost provozu a jeho bezpečnost, ale i rozvoj regionální infrastruktury a zdraví občanů. Základem projektu EuroVelo se stávají existující trasy. Tím se ušetří finančně náročná konstrukční práce. Distribuce informačních materiálů a značení cest by mělo probíhat na evropské úrovni. Příslušné mapy, brožury a průvodcovská literatura mají být přizpůsobeny situaci na národní, regionální a lokální úrovni. První trasa byla otevřena v červnu 2000 v Anglii, nejuspěšnější trasou je v současné době budovaná trasa EuroVelo 6 spojující Atlantický oceán s Černým mořem.

Celá síť má být hotova mezi lety 2011 a 2016. Jednotlivé trasy mají být oficiálně otevřeny, až dosáhnou určité „uspokojivé“ úrovně. Po předání se má trasa dále vylepšovat, až bude mít „žádoucí“ úroveň. Poté vstoupí v platnost procesy, které budou pečovat o stálou údržbu, eventuálně o zlepšování dosaženého standardu. Zkušenosti s Dunajskou cyklistickou cestou (DonauRadVeg – EuroVelo č.6) v Rakousku už ukázaly, že cykloturistika v sobě má enormní potenciál k obnovení turistiky vůbec. Na cyklisty tu připadá až 90 % noclehů. Díky cykloturistice je možno objevit zcela nové turistické oblasti, jak to jasně dokazuje rychlý úspěch Sea to sea Cycle Route v severní Anglii. Právě tak výrazný je nárůst pracovních míst v malých podnicích, které jsou s tím spjaty. Dánsko a Nizozemí využívají už dlouho výhod, které přináší investice do cykloturistiky.

### Severojižní trasy

- EV 1 – Trasa po pobřeží Atlantiku: North Cape – Sagres (8 186 km)
- EV 3 – Poutnická trasa: Trondheim – Santiago de Compostela (5 122 km)
- EV 5 – Via Romea Francigena: Londýn – Brindisi (3 900 km)
- EV 7 – Středoevropská trasa: North Cape – Malta (6 000 km)
- EV 9 – Od Baltu k Jadranu (Jantarová cesta): Gdaňsk – Pula (1 930 km)
- EV 11 – Východoevropská trasa: North Cape – Atény (5 964 km)

### Západovýchodní trasy

- EV 2 – Cesta hlavními městy: Galway – Moskva (5 500 km)
- EV 4 – Roscoff – Kiev (4 000 km)
- EV 6 – Od Atlantiku k Černému moři (Říční trasa): Nantes – Constanta (3 653 km)
- EV 8 – Středomořská trasa: Cádiz – Atény (5 388 km)

### Okruhy

- EV 10 – Trasa kolem Baltského moře (Hanzovní okruh) (7 930 km)
- EV 12 – Trasa kolem Severního moře (5 932 km)

Celá síť: 63 505 km



## DÁLKOVÉ CYKLISTICKÉ KORIDORY

Na základě plánů Evropské cyklistické federace, koordinátora projektu EuroVelo na celoevropské úrovni, a Centra dopravního výzkumu, koordinátora projektu EuroVelo na úrovni ČR, je územím Jihomoravského kraje plánováno vedení dvou tras a to EV4 a EV9. Konkretizace detailního průběhu obou tras Jihomoravským krajem přitom vychází ze schválených plánovacích celostátních a regionálních materiálů:

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy
- Strategie rozvoje Jihomoravského kraje
- Program rozvoje Jihomoravského kraje
- Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji
- Vyhledávací studie mezinárodních cyklokoridorů.

### Eurovelo 9 (EV9)

Podle původních předpokladů měl být pro vedení severojižní trasy EuroVelo 9 využit koridor podél řeky Moravy ve směru (Polsko –) Olomouc – Uherské Hradiště – Břeclav (– Rakousko), kam jsou směřovány významné investice do budování cyklistických stezek ze strany Jihomoravského kraje a současně kraje Zlínského a Olomouckého. Na základě politického rozhodnutí představitelů Jihomoravského kraje však bylo schváleno vedení Eurovela 9 v koridoru Jantarové stezky ve směru (Polsko –) Olomouc – Blansko – Brno – Mikulov – Břeclav (– Rakousko). Trasa tak propojuje atraktivní území Moravského krasu, Brna, Pálavy a Lednicko-valtického areálu. Trasa EuroVelo 9 využívá již navržených mezinárodních koridorů (dle Vyhledávací studie mezinárodních cyklokoridorů)

- Koridor A1 v úseku Brno – Blansko – Suchý
- Koridor Cyklostezky Brno – Vídeň v úseku Brno – Nový

### Přerov

- Koridor E2 v úseku Nový Přerov – Mikulov – Břeclav.

K hraničnímu přechodu Poštorná u Břeclavi je v současné době z rakouské strany vybudována cyklostezka od Vídně vyznačená jako EuroVelo 9. Na straně Jihomoravského kraje se připravuje vyznačení trasy a investice v hodnotě cca 100 milionů korun na dobudování kvalitní a bezpečné cyklistické stezky z Brna na hraniční přechod s Rakouskem.

### Eurovelo 4 (EV4)

Koridor západovýchodní trasy EuroVelo 4 směřující z Německa přes Prahu do Brna a dále podél Moravy, Bečvy, Krakov není na území ČR v současnosti zatím definitivně určen. Zejména v trasování z Prahy do Brna existuje několik variant, z nichž jedna představuje vedení v koridoru Labe, Orlice a Svitavy a druhá v koridoru Vltavy, Sázavy a Svatky.

Na území Jihomoravského kraje je preferováno vedení Brno – Kuřim – Tišnov – Štěpánovice – Nedvědice. Jedná se o navržený mezinárodní koridor (dle Vyhledávací studie mezinárodních koridorů Jihomoravského kraje) písmeno B1. V případě vedení trasy podél řeky Svitavy je možné využít již navržený mezinárodní koridor A v úseku Brno – Blansko a koridor A1 v úseku Blansko – Stvolová. Z hlediska vedení trasy jsou tak obě varianty již dostatečně popsány ve Vyhledávací studii mezinárodních koridorů Jihomoravského kraje a tudíž nejsou součástí řešeného úkolu v této vyhledávací studii.

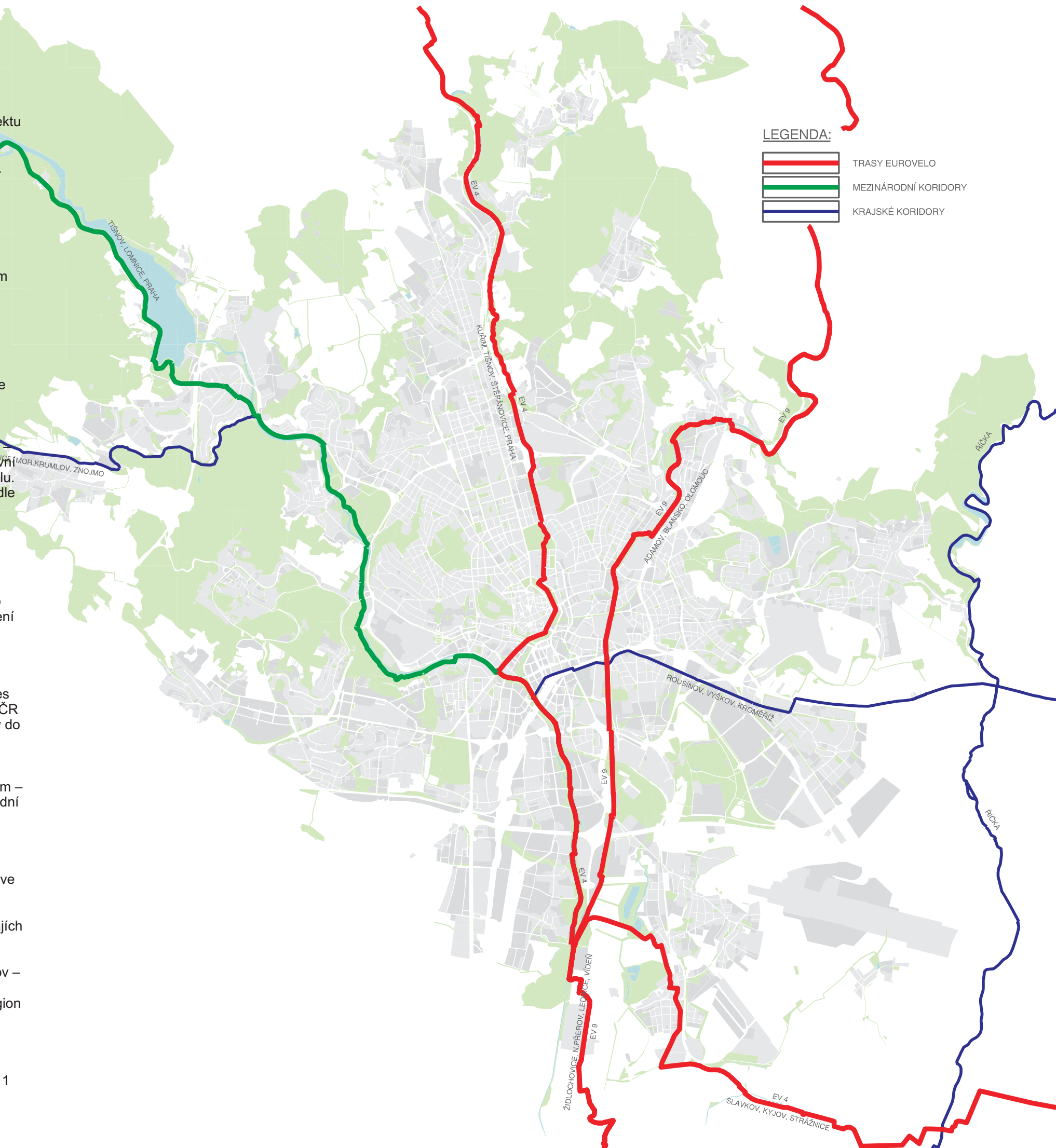
Pro vedení trasy východně od Brna v Jihomoravském a dalších krajích se nabízí využití koridorů řek Moravy, Bečvy a Odry do Ostravy a odtud dále do Krakova. V rámci Jihomoravského kraje jsme se rozhodli doporučit koridor Brno – Slavkov u Brna – Bučovice – Kyjov – Strážnice – Veselí nad Moravou, neboť je vhodný pro tvorbu mezinárodního turistického produktu – trasu tématicky naplňuje region Slavkovského bojiště, region folkloru a vína Slovácko a také v ČR ojedinělý cyklisticko-vodácký produkt Baťův kanál

### Mezinárodní koridor B

Je veden z Brna směrem na severozápad podél řeky Svatky do Tišnova a dále na Lomnici a Nedvědice. Využívá stopy trasy KČT 1

### LEGENDA:

	TRASY EUROVELO
	MEZINÁRODNÍ KORIDORY
	KRAJSKÉ KORIDORY





## PRŮZKUMY A ROZBORY - SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ

Podstatná část prací přípravné fáze projektu byla věnována doplnění dopravně inženýrských informací.

Průzkumová část se zaměřila na tyto hlavní aspekty cyklistické dopravy:

- Intenzity cyklistické dopravy na vybraných profilech
- Aktualizace pentlogramu cyklistů na komunikační síti města
- Využívání cyklistických stezek v řidružeém dopravním prostoru
- Aktualizace dělby dopravní práce (modal split)

Průzkumy prokázaly fakt výrazného zvýšení počtu cyklistů využívajících kolo jako dopravní prostředek. Byl zaznamenán výrazný nárůst cyklistů na komunikační síti plošně na celém území města (cca 25%). Byl potvrzen i nárůst cyklistů pohybujících se v hlavním dopravním prostoru v místech se souběžně vybudovanými úseky v přidruženém dopravním prostoru.

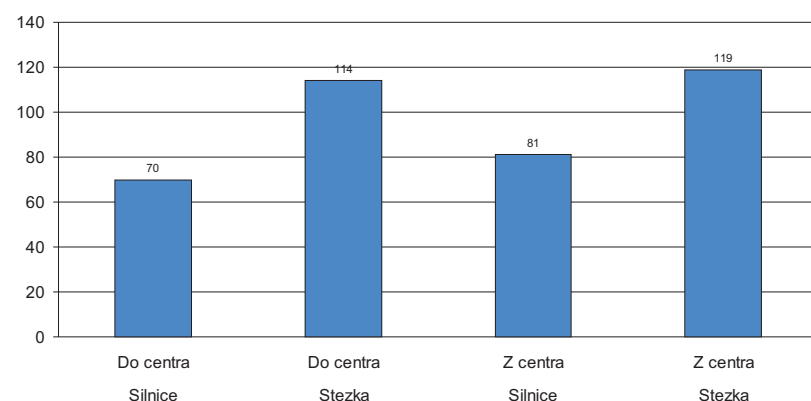
Naopak došlo k určité stagnaci počtu cyklistů na existujících cyklostezkách podél řek.

Je zřetelný posun od rekreační funkce cyklistiky, kdy hlavním cílem je krátkodobá rekreace, tzn. odpočinek a posílení zdraví, k funkci dopravní, kdy prioritu tvoří dosažení cíle cesty, tedy rychlost a způsob dosažení tohoto cíle.

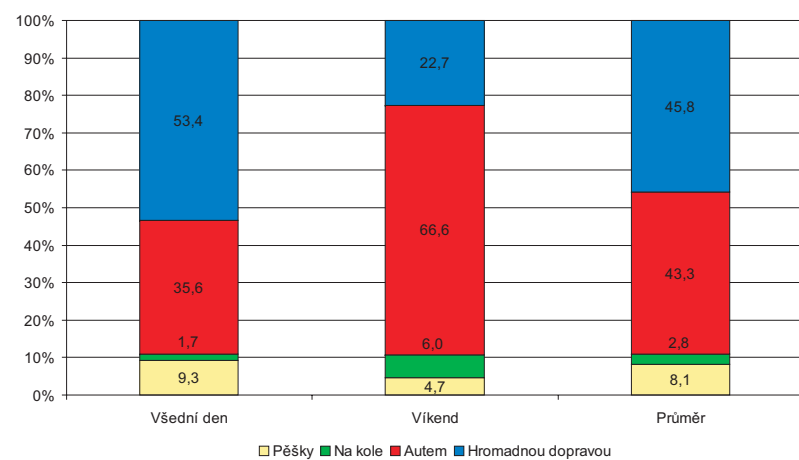
Je zřejmý odklon od využívání těch úseků cyklostezek, kde dochází ke kapacitním a z toho plynoucím bezpečnostním problémům (Renneská-soutok Svratky a Svitavy)

V podílu dopravní práce zaujímá cyklistická doprava stále poslední příčku. V porovnání s městy podobné velikosti v sousedních zemích je co dohánět.

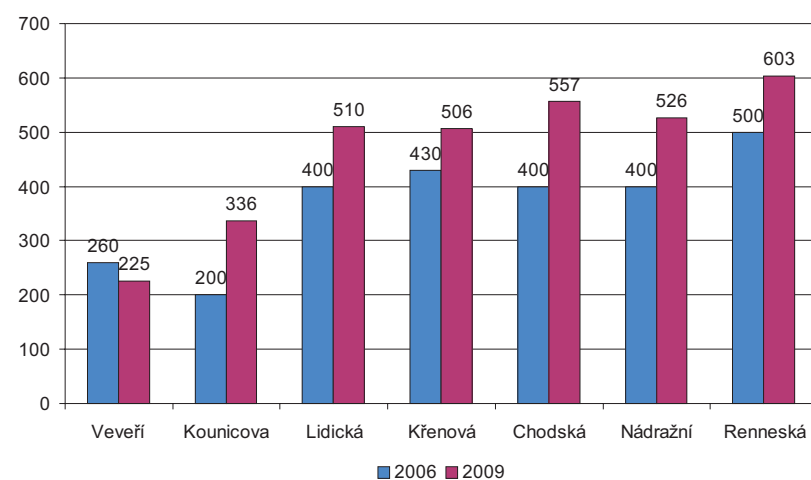
### Využití stezek v přidruženém prostoru



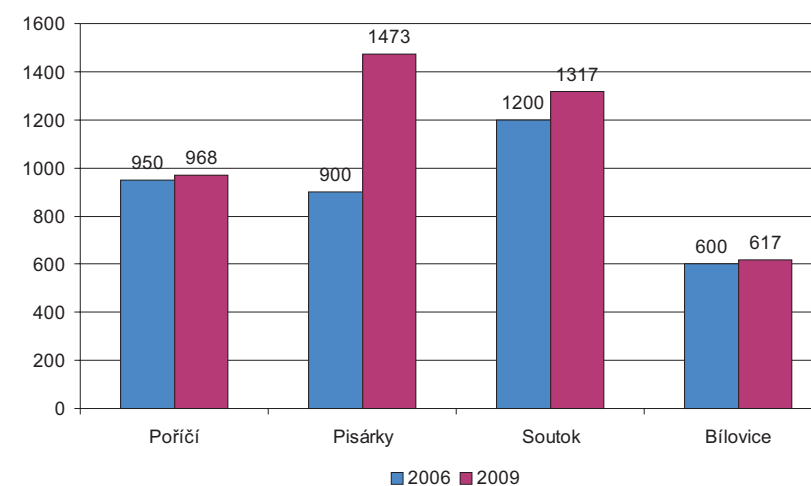
### Modal split 2008



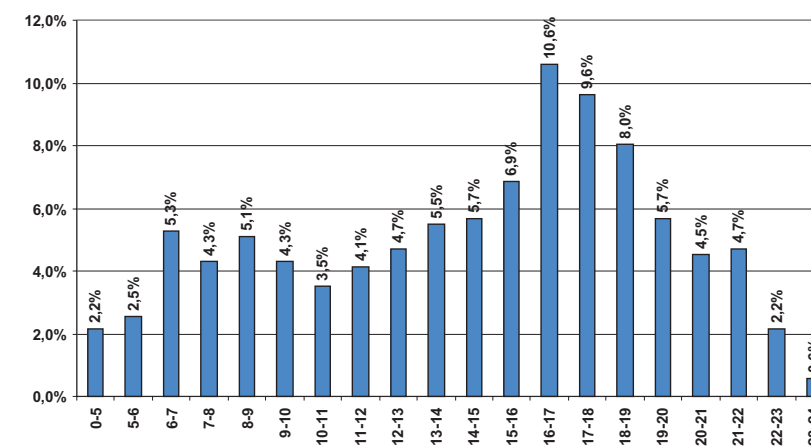
### Sčítání cyklistů na místních komunikacích



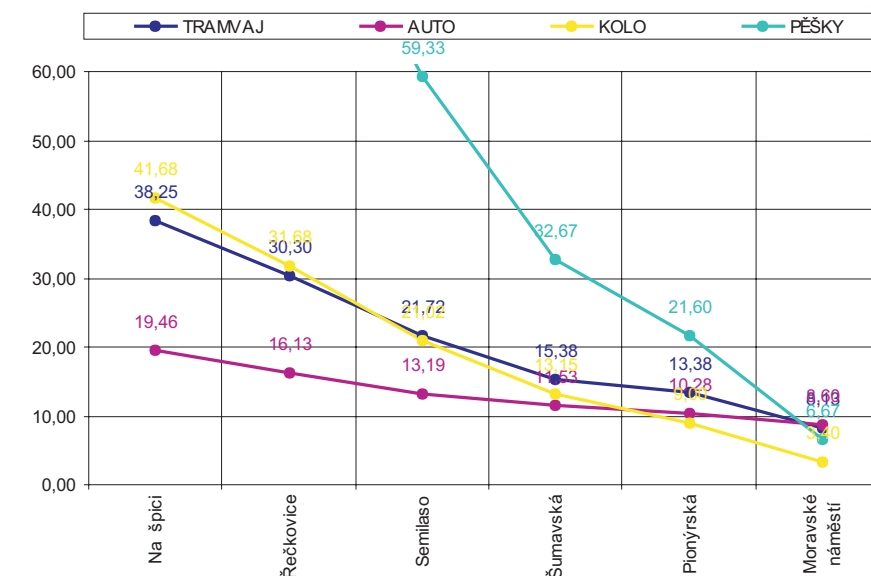
### Sčítání cyklistů na stezkách



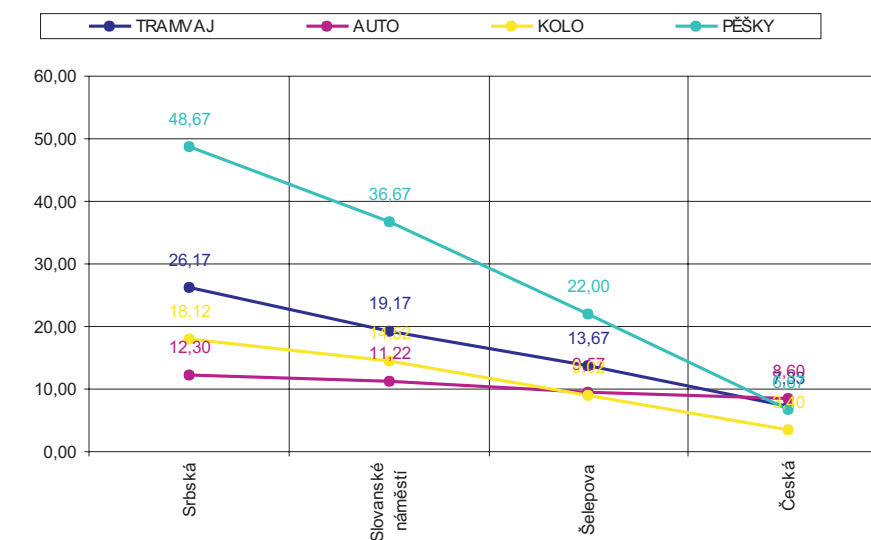
### Přepočet na 24 hod.



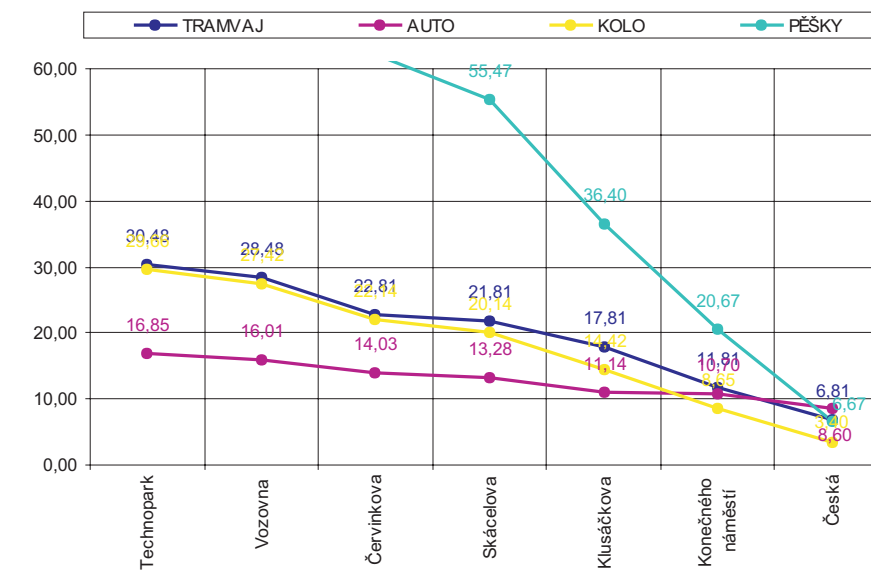
### SKUTEČNÁ ČASOVÁ DOSTUPNOST



### SKUTEČNÁ ČASOVÁ DOSTUPNOST



### SKUTEČNÁ ČASOVÁ DOSTUPNOST



# INTENZITOGRAM INTENZIT CYKLISTŮ

Intenzitogram cyklistů na komunikační síti města dává orientační představu o potřebu cyklistů po městě. Intenzity odpovídají dělbě dopravní síťe.



## PRŮZKUMY A ROZBORY - TERÉNNÍ PRŮZKUMY

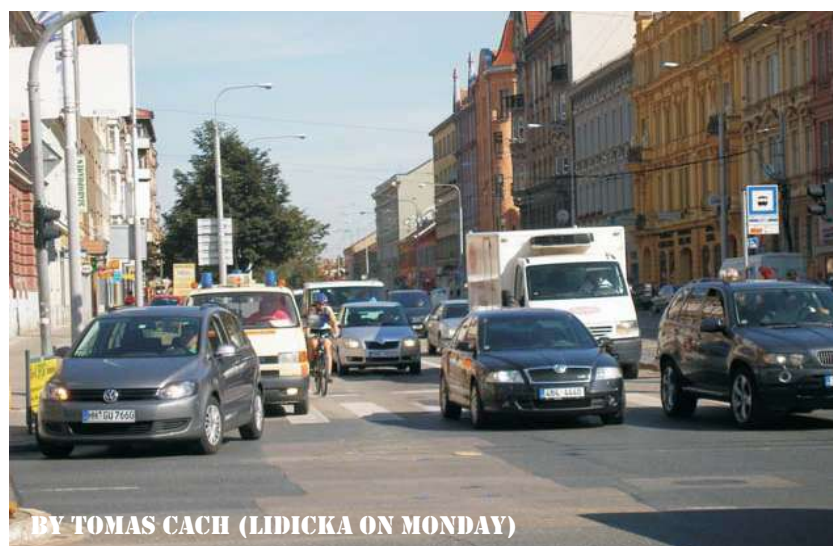
Terénní průzkum na kole doprovázel sčítání cyklistů a teoretické výpočty. Potvrdil skutečnost, že ten kdo jezdí na kole pravidelně, jezdí všude a především po vozovce. Kolo je na cestě do práce především o rychlosti dosažení cíle a to i za cenu snížené bezpečnosti dané intenzivním provozem souběžné motorové dopravy. Naopak rekreace je především o stezkách a o víkendů o prázdném městě...



BY TOMAS CACH (PISARKY ON SUNDAY)



BY TOMAS CACH (UVOZ ON MONDAY)



BY TOMAS CACH (LIDICKA ON MONDAY)



BY TOMAS CACH (VEVERI ON SUNDAY)



BY TOMAS CACH (KOBILIZNA ON MONDAY)



BY TOMAS CACH (PISARKY ON MONDAY)



BY TOMAS CACH (HLINKY ON MONDAY)



BY TOMAS CACH (HLINKY ON MONDAY)



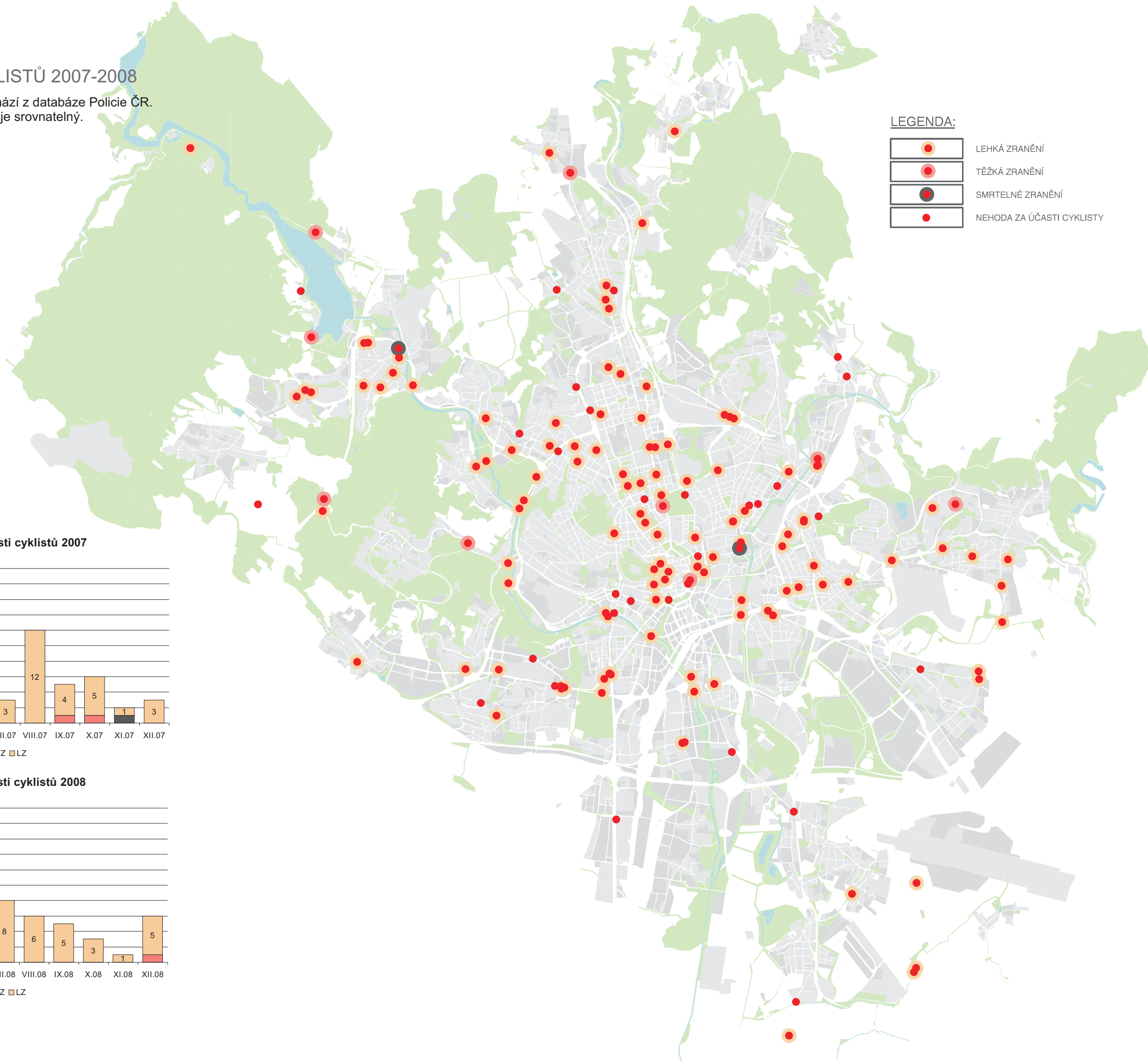
BY TOMAS CACH (PORICI ON MONDAY)

# NEHODY S ÚČASTÍ CYKLISTŮ 2007-2008

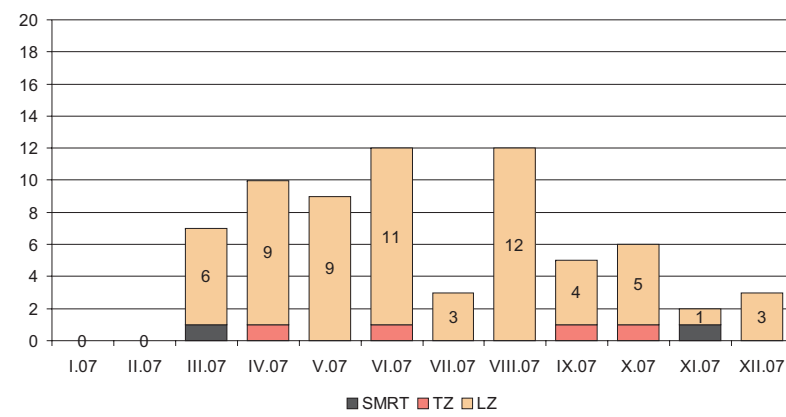
Přehled nehod za účasti cyklistů vychází z databáze Policie ČR. Množství nehod za jednotlivá období je srovnatelný.

## LEGENDA:

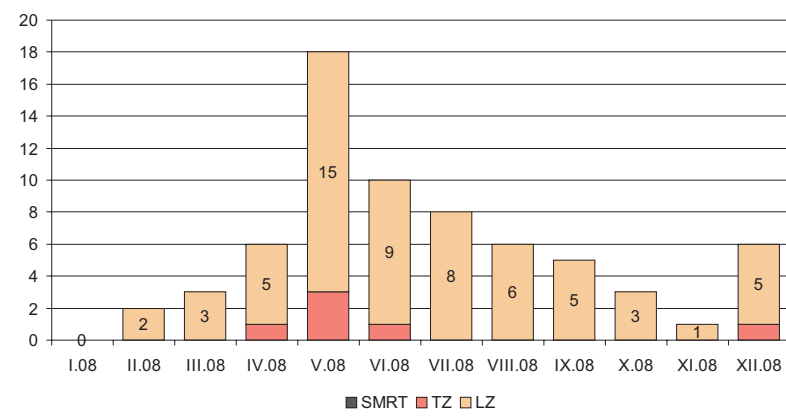
- LEHKÁ ZRANĚNÍ
- TĚŽKÁ ZRANĚNÍ
- SMRTELNÉ ZRANĚNÍ
- NEHODA ZA ÚČASTI CYKLISTY



Nehodovost za účasti cyklistů 2007



Nehodovost za účasti cyklistů 2008



## MODEL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Při modelování dopravy, cyklistickou dopravu nevyjímáme, vždy máme na paměti, že modelujeme dopravní chování lidí a snažíme se v modelu simulovat zákonitosti, podle kterých se lidé rozhodují kam, jakým druhem dopravy a po jakých trasách se budou přepravovat. Na rozdíl od automobilové a veřejné dopravy se cyklistická doprava běžně nemodeluje. Dále, kritéria výběru trasy jsou jiné než u IAD a MHD. Proto bylo v rámci modelování nutno nalézt vlastní postupy, které by reálně postihovaly dopravní chování cyklistů.

V rámci modelování bylo vytvořeno několik scénářů současného stavu. Každý scénář vždy zohlednil specifické parametry mající vliv na výběr trasy. V následujících krocích budou popisovány jednotlivé kroky modelování cyklistické dopravy, které byly provedeny od nejjednodušších k těm složitějším.

### 1. krok:

Doplnění módu cyklistů do dopravního modelu

Nejprve bylo nutno začlenit mód cyklistů do vlastního dopravního modelu a to nikoli do celé sítě nýbrž jen tam kam cyklisté mají přístup. Dopravní model má multimodální charakter a je zpracován v softwarovém prostředí EMME. Tento software neobsahuje předdefinované dopravní módy, nýbrž si uživatel definuje jednotlivé módy sám v příslušném modulu. Mód cyklistické dopravy byl přiřazen na všechny úseky kam cyklisté mají přístup, tj. na celou síť kam mají přístup auta kromě dálnic, rychlostních silnic, nových úseků velkého městského okruhu (VMO) a tunelů. Co se týče jednosměrných silnic, tam byl mód cyklistické dopravy povolen pouze pro směr kudy mohou auta (opačný směr je pouze pro pěší dopravu, která má v modelu funkci navazující dopravy k MHD).

Dále byly do modelu zadány cyklostezky, kde byl definován pouze přístup cyklistické a pěší dopravy.

### 2. krok:

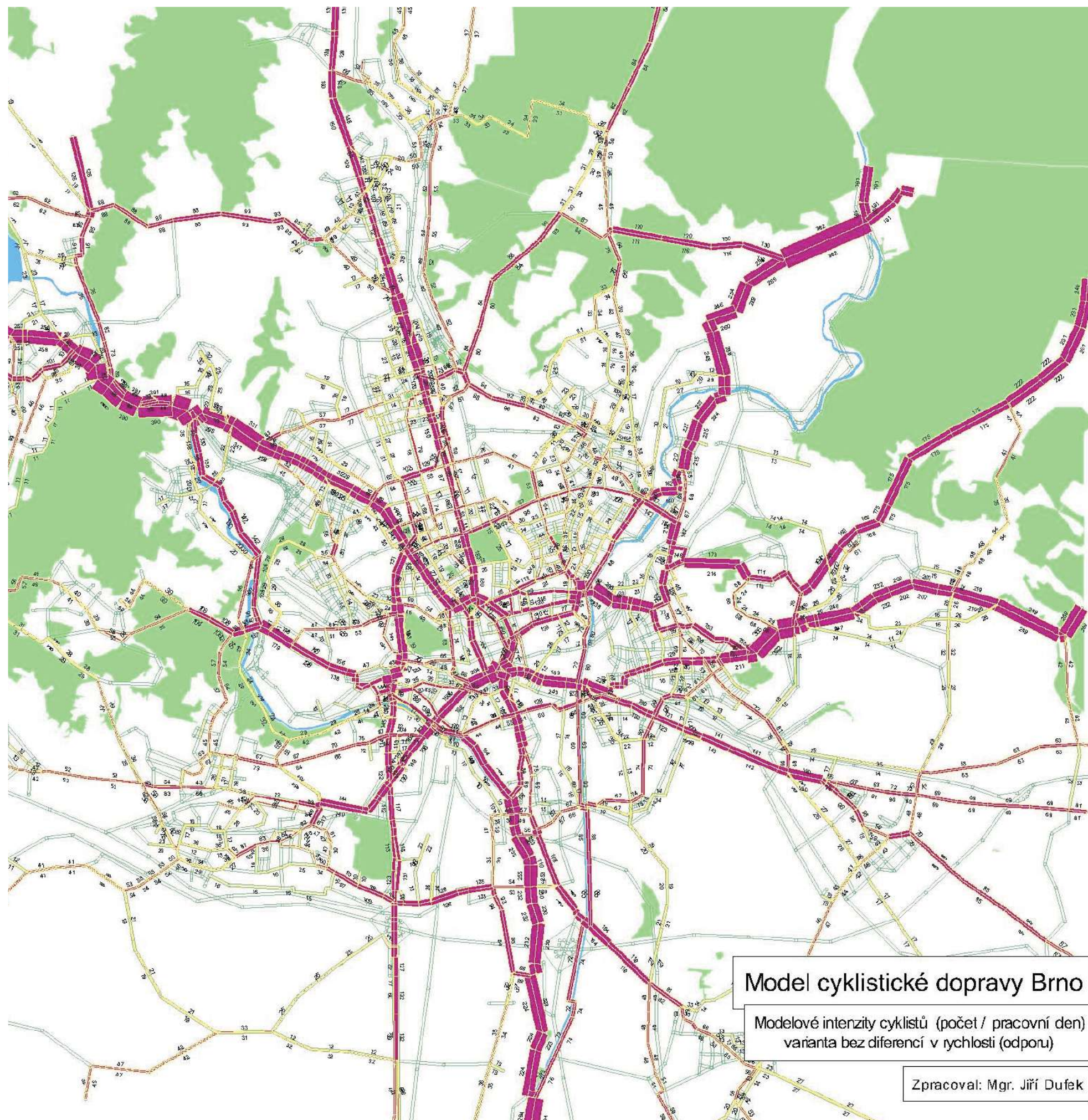
Stanovení matice přepravních vztahů cyklistické dopravy

Matice přepravních vztahů cyklistické dopravy byla zpracována zvlášť pro vnitřní a vnější dopravu. Vnitřní doprava cyklistů byla odvozena od celkové matice přepravních vztahů s pomocí podílu cyklistů na dělbě přepravní práce, která je průměrně 2,2 % (průměr pracovních dnů a víkendů). Jako zóny jsou definovány základní sídelní jednotky města (ZSJ). Matice vnější cyklistické dopravy byla vypočítána s pomocí modelování distribuce produkce vnějších zón modelu (tj. počet cyklistů který vjíždí na jednotlivých komunikacích do modelového území), podle modelu ENTROPY, což je specifický případ gravitačního modelu. Celková matice přepravních vztahů cyklistů byla následně vypočítána součtem matic vnitřní dopravy (odpovídá přibližně cestám z bydliště na pracoviště), transponované vnitřní dopravy (pracoviště - bydliště), vnější dopravy (cyklisté dojíždějící do Brna) a transponované vnější dopravy (cyklisté vracející se z Brna).

### 3. krok:

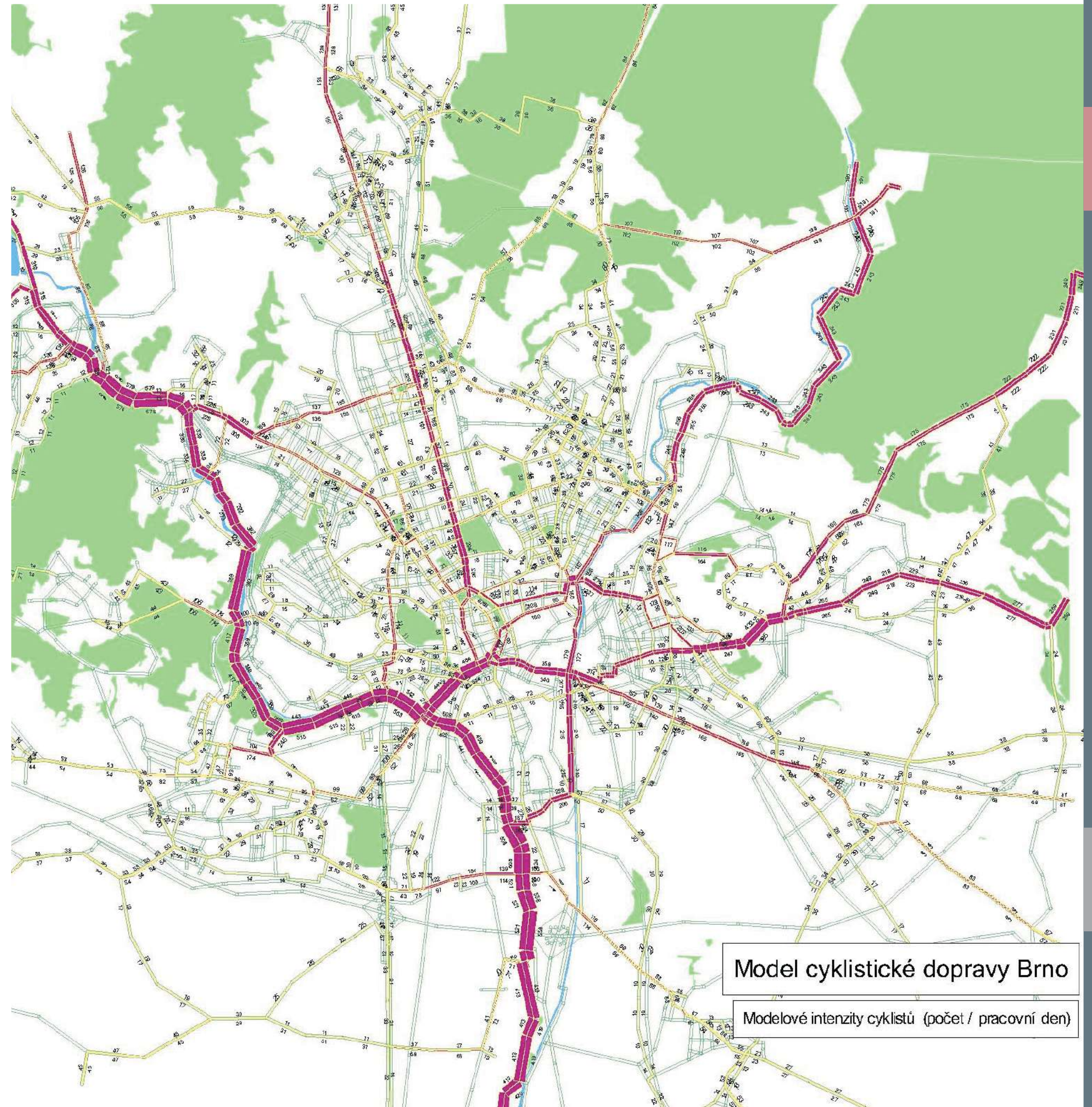
Zpracování scénáře s konstantními odpory

Tento výchozí, spíše teoretický scénář byl zpracován tak, že každý úsek modelové sítě měl definovanou stejnou atraktivitu pro cyklisty, tj. stejnou rychlost 18 km/h. Z této rychlosti a délky úseku (v km) byl poté vypočítán pro každý úsek cestovní čas (v minutách). Dopravní toky cyklistů byly následně stanoveny s pomocí procesu zatěžování - přidělení matice přepravních vztahů na časově nejkratší trasy.



## MODEL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

4. krok:  
Zpracování scénáře kalibrovaného na dopravní průzkumy  
Dle kartogramu intenzit cyklistické dopravy z dopravních průzkumů (zpracoval B-kom), vychází nejvyšší intenzity cyklistů na stezkách podél řeky Svratky. V tomto scénáři byly zvýšeny atraktivitu (rychlosti cyklistů) na nejvíce používaných cyklostezkách (zejména podél řek Svratky a Svitavy). Po provedení zatěžování se výsledné modelové intenzity nejvíce přibližovaly hodnotám z dopravních průzkumů.



## MODEL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

### 5. krok

Zpracování scénáře zohledňujícího sklonové parametry  
Přestože předchozí scénář vychází po kalibraci při porovnání modelových intenzit cyklistů a intenzit z průzkumů poměrně dobře, stále se jedná spíše o teoretický výpočet neboť nezahrnoval parametr sklonu. Při modelování cyklistické dopravy je naprosto nezbytné pracovat se sklony, neboť rychlost cyklistů (a tím i cestovní čas který má rozhodující vliv na výběr trasy), závisí především na výškových parametrech komunikace. Se sklony je nutno uvažovat obousměrně, vždy s opačným znaménkem (záporné hodnoty - klesání, kladní hodnoty – stoupání).

Parametr sklonu byl v dopravním modelu řešen následujícím způsobem: nejprve byla s pomocí Geografických informačních systémů (GIS) zjištěna ke každému uzlu výšková souřadnice Z (v modelu je celkem 2894 uzlů, bez tzv. centroidů, které reprezentují v modelu zóny). Tato souřadnice byla načtena do modelu jako atribut uzlu. Následně byla (s pomocí kalkulátoru sítě) nově vypočítána délka úseku (se nahrnutím třetího rozměru) a sklon.

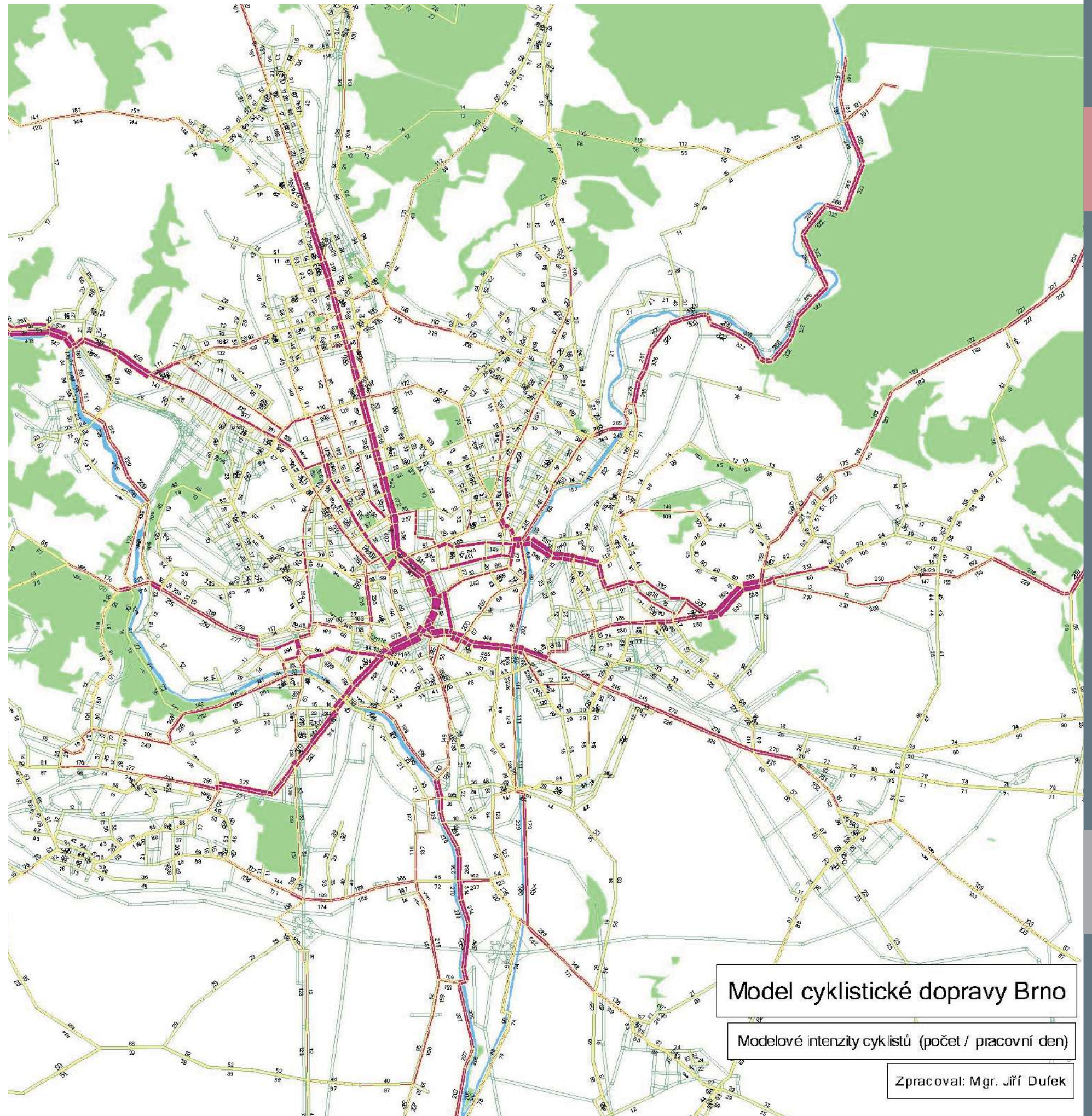
Číslo za lomítkem představuje průměrnou rychlost cyklistů, která se pohybuje od 5 km/h v největších stoupáních (více než 10 %) až po 38 km/h při největších klesáních (méně než - 10 %). V rovinném terénu, kde se procentní hodnoty sklonu pohybují v intervalu [-2,4] byla rychlost cyklistů v tomto scénáři stanovena v intervalu mezi 18 -22 km/h, což by mělo odpovídat reálnému cyklistickému provozu. Toto stanovení rychlostí, potažmo cestovních časů cyklistické dopravy závislých na sklonu, mělo zásadní vliv na výsledné modelové intenzity cyklistické dopravy.

### 6. krok:

Scénář, který zohledňuje fakt že cyklisté nepoužívají komunikace nejvíce zatížené automobilovou dopravou  
Předchozí scénář – stanovení rychlosti cyklistů (a následně cestovního času, odporu) v závislosti na sklonech vozovky je správný a logický a vede k některým odlišnostem oproti předchozímu scénáři – např. nejsou tolik využívány cyklostezky kolem řek Svatky v úsecích stoupání a naopak, více jsou využity alternativní trasy po rovině (např. cyklostezka na ul. Hlinky). Avšak, v modelu je nutno zohlednit ještě jednu zákonitost, a to zvýšení odporu na trasách s extrémně vysokými intenzitami automobilové dopravy, neboť těmito úseky silnic se cyklisté obvykle vyhýbají. Typickým příkladem je ulice Koliště, kde je prakticky nejvyšší intenzita automobilové dopravy (cca 50 tis. vozidel / 24 hodin). Na této ulici vycházely modelové intenzity cca 200 cyklistů denně (v předchozím scénáři) ačkoli v reálném provozu se zde cyklisté nevyskytují. Řešením je zvýšit hodnotu odporu úseků o koeficient, jehož hodnota závisí (lépe exponenciálně než lineárně) na množství projíždějících vozidel, což bylo provedeno v tomto scénáři. Výsledky zatěžování jsou znázorněny na obrázku 4 a zahrnují jak parametr sklonu, tak zvýšený odpor na komunikacích nejvíce zatížených IAD. Tím, že v tomto scénáři je snížena atraktivita úseků s vysokou intenzitou IAD dochází opět k vyšší zátěži cyklostezek podél řek, což odpovídá realitě (např. stezka do Bílovic kolem řeky Svitavy). Z obrázku 4 je zřejmé že si cyklisté hledají nejkratší trasy mimo hlavní komunikace: např. zátěž z ul. Štefánikova se přesunuje na souběžnou ul. Staňkova, to stejné platí pro ul. Kotlářskou a další zatížené komunikace. Dále jsme museli provést některé specifické úpravy rychlosti (odporu) v centru města, především na ulici Masarykova. Ačkoli podle dat z průzkumů jsou na této ulici poměrně vysoké intenzity cyklistů (cca 250 v obou směrech) je zde zákaz vjezdu cyklistů od 9 do 17 hod. Dalším ztěžujícím prvkem zde je velké množství chodců, kteří cyklisty výrazně zpomalují. Tyto prvky byly opět zohledněny při stanovení odporu na uvedené komunikaci.

Jedním z největších problémů se zatím jeví špatná dostupnost centra pro cyklisty (chybí průjezdná trasa přes centrum, parkovací stání či stojany), což se projevuje i v intenzitách cyklistické dopravy, které se směrem do centra nezvyšují (na rozdíl od IAD a MHD).

Model bude dále kalibrován tak aby byla postihnuta všechna kritéria, která mají vliv na výběr cíle a trasy jednotlivými uživateli cyklistické dopravy. Model je zaměřen především na cesty do zaměstnání, rekreační cyklistika je řešena pouze okrajově.



## ZMĚNY V LEGISLATIVĚ



Městské prostředí plní řadu funkcí. Kromě dopravní i funkci pobytovou, resp. sociální, obchodně společenskou, hygienickou a estetickou. Pro vytvoření kvalitního městského prostředí je potřeba udržovat všechny tyto funkce v rovnováze.

Klíčovou roli v tomto procesu hraje územní plánování. Nejde jen o to, vymezit plochy bydlení, plochy pro práci a plochy pro rekreaci. Takový přístup vytváří monofunkční zóny a obyvatelům nezbývá, než mezi nimi neustále cestovat tak, naplnily svoje základní potřeby. Zvýšené požadavky na mobilitu, které jsou důsledkem rozvoje města podle soudobých zásad, jsou stále více naplňovány individuální automobilovou dopravou. Ulice, náměstí, tyto základní skladebné prvky městského prostoru jsou zaplaveny hlukem, zplodinami a auty samými a obyvatelům nezbývá, než se stěhovat za klidem a prostorem pryč z města. Tím se ovšem požadavky na mobilitu jen zvyšují.

Ne všechny druhy dopravy však mají na životní prostředí v našich městech a krajině tak neblahý vliv jako individuální automobilová doprava. Nejpřirozenější způsob dopravy, totiž chůze a hned vzápětí cyklodoprava jsou naopak činnosti, které mají nejen praktický význam přesunu z místa na místo, ale jsou i tzv. místotvorné. Infrastruktura pro chodce a cyklisty je neinvazivní, tj. nepotřebuje tolik místa, je schopna vyhybat se překážkám, tyto neodstraňuje atd. Navíc, uživatelé, tj. chodci, a lidé na kolech atd., jsou schopni bezprostředně vnímat své okolí, vlastní městské prostředí, včetně detailů. Jedině pomalejší pohyb nebo stav bez pohybu umožňuje plně si uvědomit umělecké dílo, strom, architekturu (ale i výkladní skříň obchodu).



### Připravované legislativní změny v oblasti provozu cyklistů

Ing. Josef Pokorný  
ředitel odboru provozu silničních vozidel MD

cyklokonference - duben 2010

### Vznik pracovní skupiny pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy

- Z pověření náměstka ministra dopravy Ing. Vykydala vznikla pracovní skupina složená ze zástupců:

Ministerstva dopravy a podřízených správních orgánů,  
Centra dopravního výzkumu,  
Policie České republiky,  
projektantů dopravních staveb,  
odborné veřejnosti.

cyklokonference - duben 2010

### Stanovený postup pro zavádění legislativních změn

- Zpracování dostupných témat navrhovaných změn
- Výběr a okamžité zpracování změn do probíhající novely vyhlášky
- Výběr změn, které lze zpracovat do probíhající novely zákona
- Změny vyžadující širší diskusi, zpracování až v komplexní novele zákona

cyklokonference - duben 2010

### Co již bylo učiněno

- Zpracován návrh změn zákona k využití při probíhajícím schvalování sněmovního tisku č. 679
- Zpracování bezprostředně akceptovatelných změn do vyhlášky
- Připravena některá témata pro komplexní novelu zákona

cyklokonference - duben 2010

### Navržené změny ke sněmovnímu tisku č.679

- Sněmovní tisk je nyní ve druhém čtení, v současnosti je prakticky vyloučeno dokončení projednávání touto sněmovnou
- Hlavní navržené změny:
  - požadavky platné pro zastavení a stání u přechodu pro chodce zajistit shodně u přejezdu pro cyklisty

cyklokonference - duben 2010

- umožnit rychleji jedoucím cyklistům nepoužít vyhrazený jízdní pruh či stezku pro cyklisty
- nastavení shodné úpravy při odbočování na křižovatce se světelnými signály, pokud řidič křížuje volný směr pro chodce i pro cyklisty
- úprava terminologie v těch částech, kde není zřejmé, zda se ustanovení vztahuje i na cyklisty

cyklokonference - duben 2010

### Navržené změny do novely vyhlášky č. 30/2001 Sb.

- Vyhláška je v současnosti v meziresortním připomínkovém řízení.
- Hlavní navržené změny:
  - úprava dopravního značení pro jízdu cyklistů v jednosměrné komunikaci obráceným směrem



- nově zavedené vyobrazení „konec cyklistické trasy“, kde je připuštěno i vyznačení více čísel cyklotras



- Nově zavedený „přimknutý“ přejezd pro cyklisty k přechodu pro chodce



cyklokonference - duben 2010

- nově zavedený „piktogramový koridor pro cyklisty“



- vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů a řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se nachází na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů; značka může být vyznačena i v protisměru na jednosměrné pozemní komunikaci, a to u pravého nebo u levého okraje vozovky

cyklokonference - duben 2010

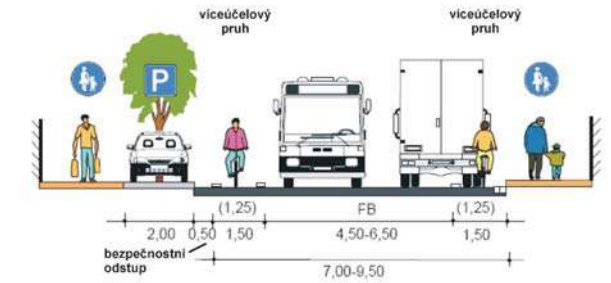
### Doposud projednané změny do komplexní novely zákona

- Nové definice:
  - stezka pro chodce je samostatná pozemní komunikace nebo část pozemní komunikace určená pro chůzi a vyznačená příslušnou dopravní značkou
  - stezka pro cyklisty je samostatná pozemní komunikace nebo část pozemní komunikace určená pro jízdu cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou
  - stezka pro chodce a cyklisty je samostatná pozemní komunikace nebo část pozemní komunikace určená pro jízdu cyklistů a chůzi chodců a vyznačená příslušnou dopravní značkou

cyklokonference - duben 2010

- jízdní pruh pro cyklisty je vyhrazený jízdní pruh označený dopravními značkami „vyhrazený jízdní pruh“ a „jízdní pruh pro cyklisty“ nebo stezka pro cyklisty označená dopravní značkou „stezka pro cyklisty“
- víceúčelový jízdní pruh je jízdní pruh, jehož část oddělená dopravní značkou „podélná čára přerušovaná“ a piktogramový koridor pro cyklisty“ slouží k užití především pro cyklisty jedoucí v jednom směru a jízdním proudem za sebou a podle okolností i jinými vozidly

cyklokonference - duben 2010



- upřesnění povinnosti řidiče při jízdě ve víceúčelovém jízdním pruhu
- upřesnění povinnosti řidiče motorového vozidla dávat znamení o změně směru jízdy, pokud předjíždí cyklistu ve víceúčelovém jízdním pruhu

cyklokonference - duben 2010

### Doposud neprojednaná témata






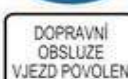













- ??? vyšší úroveň „přednosti“ cyklisty na přejezdu pro cyklisty
- ??? upřesnění pojmu „VOZOVKA“
- ??? Užívání vozíků pro přepravu osob za jízdním kolem

????????????????????????????????











cyklokonference - duben 2010



## DOPRAVNÍ ZNAČENÍ do 30/2001:

	název	ozn. v 30/2001	změna / doplnění		nový		nové znění (zvýrazněno tučně)	vyobrazení	nové označení v 30/2001	komentář	příklad řešení	
			§	odst	§	odst						
BLOK 1	1 Stezka pro chodce	C 7a	10	i	-	-	"Stezka pro chodce" (č. C 7a), která přikazuje chodcům užít v daném směru takto označeného pruhu nebo stezky; jiným účastníkům provozu na pozemních komunikacích, než pro které je tento pruh nebo stezka určena, je jejich užívání zakázáno, <b>pokud není jinak upraveno dodatkovou tabulkou "Text" (č. E 13), která vhodným textem a symbolem dovoluje pohyb vyobrazeným účastníkům provozu na této dodatkové tabulce, přičemž tyto vyobrazení účastníci provozu nesmí ohrozit chodce</b> ; značka ukončuje platnost značek č. C 8a, č. C 9a, č. C 10a, č. C 11a, č. IP 32a, č. IP 33a, č. IP 34a a č. IP 35a.	 	C 7a + E 13	Nezbytnost při praktickém užívání stezek. NENÍ TŘEBA definovat preferenci pohybu v 361/2000, může být v 30/2001 stejně jako v §10 odst m), kde je definován taktéž vztah uživatelů (nesmět ohrozit). Vzniká tedy preference pohybu.		
	2 Stezka pro cyklisty	C 8a	10	k	-	-	"Stezka pro cyklisty" (č. C 8a), která přikazuje cyklistům užít v daném směru takto označeného pruhu nebo stezky; pruhu nebo stezky smí užít i osoba vedoucí jízdní kolo; pruh nebo stezku pro cyklisty lze v jejím průběhu rovněž vyznačit barevně odlišným povrchem nebo odlišným provedením povrchu; jiným účastníkům provozu na pozemních komunikacích, než pro které je tento pruh nebo stezka určena, je jejich užívání zakázáno, <b>pokud není jinak upraveno dodatkovou tabulkou "Text" (č. E 13), která vhodným textem a symbolem dovoluje pohyb vyobrazeným účastníkům provozu na této dodatkové tabulce, přičemž tyto vyobrazení účastníci provozu nesmí ohrozit; značka ukončuje platnost značek č. C 7a, č. C 9a, č. C 10a, č. C 11a, č. IP 32a, č. IP 33a, č. IP 34a a č. IP 35a.</b>	 	C 8a + E 13	dtto		
	3 Stezka pro chodce a cyklisty	C 9a	10	m	-	-	"Stezka pro chodce a cyklisty" (č. C 9a), která přikazuje chodcům a cyklistům užít v daném směru takto označeného společného pruhu nebo stezky; chodci a cyklisté se nesmějí navzájem ohrozit; jiným účastníkům provozu na pozemních komunikacích, než pro které je tento pruh nebo stezka určena, je jejich užívání zakázáno, <b>pokud není jinak upraveno dodatkovou tabulkou "Text" (č. E 13), která vhodným textem a symbolem dovoluje pohyb vyobrazeným účastníkům provozu na této dodatkové tabulce, přičemž tyto vyobrazení účastníci provozu nesmí ohrozit; značka ukončuje platnost značek č. C 7a, č. C 8a, č. C 10a, č. C 11a, č. IP 32a, č. IP 33a, č. IP 34a a č. IP 35a.</b>	 	C 9a + E 13	dtto		
	4 Stezka pro chodce a cyklisty	C 10a	10	o	-	-	"Stezka pro chodce a cyklisty" (č. C 10a), která přikazuje chodcům a cyklistům užít v daném směru vyznačeného samostatného pruhu nebo stezky a označuje jejich situování; chodci a cyklisté smějí sousedního pruhu užít jen při obcházení nebo objíždění překážky; jiným účastníkům provozu na pozemních komunikacích, než pro které je tento pruh nebo stezka určena, je jejich užívání zakázáno, <b>pokud není jinak upraveno dodatkovou tabulkou "Text" (č. E 13), která vhodným textem a symbolem dovoluje pohyb vyobrazeným účastníkům provozu na této dodatkové tabulce, přičemž tyto vyobrazení účastníci provozu nesmí ohrozit; značka ukončuje platnost značek č. C 7a, č. C 8a, č. C 9a, č. C 11a, č. IP 32a, č. IP 33a, č. IP 34a a č. IP 35a.</b>	 	C 10a + E 13	Nezbytnost při praktickém užívání stezek. NENÍ TŘEBA definovat preferenci pohybu v 361/2000, může být v 30/2001 stejně jako v §10 odst m), kde je definován taktéž vztah uživatelů (nesmět ohrozit). Vzniká tedy preference pohybu.		
BLOK 2	24 Jízda cyklistů v protisměru	E 12	15	n	-	-	"Jízda cyklistů v protisměru" (č. E 12a až č. E 12d), která v případě, že je umístěna pod dopravní značkou č. IP 4a nebo č. IP 4b upozorňuje řidiče, že v protisměru je povolena jízda cyklistů v odděleném jízdním pruhu (č. E 12a) nebo ve společném jízdním pruhu (č. E 12c) a v případě, že je umístěna pod č. B 2 se jedná o zákaz vjezdu s výjimkou cyklistů v odděleném jízdním pruhu (č. E 12b) nebo ve společném provozu (č. E 12d).	   	E 12a - E 12d	Dle ČSN 736110 je možnost vyznačit jízdu v protisměru pouze svislým dopravním značením, tj. řidiči mají být informováni o pohybu cyklistů, kteří nejedou v odděleném pruhu, ale společném, avšak protisměrně. Současná E 12 ukazuje pouze pohyb cyklistů v pruhu. Navíc v současném znění chybí, že umístění je nutné v opačném směru tj. i pod značku č. B 2. (níže vyobrazeno IP 4b + E 12c a B 2 + E 12d)	   	
BLOK 3	34 Piktogramový koridor pro cyklisty	V 20	23	-	-	i	"Piktogramový koridor pro cyklisty" (č. V 20), která vyznačuje koridor, jenž vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou částí komunikace, při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů; koridor je určen především pro cyklisty, jeho vyznačením pro účastníky provozu neplynou žádná zvláštní práva ani povinnosti. Při souvislém opakování značení v jízdním pruhu se jízdní kolo a osobní vozidlo mohou vzájemně míjet. Ostatní vozidla takto vyznačený koridor využít mohou. Směrový znak a symbol cyklisty jsou zpravidla provedeny v bílé barvě.		V 20	 		

**DOPRAVNÍ ZNAČENÍ do 30/2001:**

	název	ozn. v 30/2001	změna / doplnění		nový		nové znění (zvýrazněno tučně)	vyobrazení	nové označení v 30/2001	komentář	příklad řešení
			§	odst	§	odst					
<b>BLOK 4</b>	35	Návěst před křižovatkou / dálková návěst ... nebo jako směrová tabule pro cyklisty IS 21.. ?	-	13	-	-	"Návěst změny směru jízdy" (č. IS 10a až č. IS 10c) a značka "Návěst změny směru jízdy s omezením" (č. IS 10d), které informují zejména o změně směru jízdy na pozemní komunikaci, případně o vzdálenosti k takovému místu a vyznačují počet a uspořádání jízdních pruhů; symbol šipky může být obrácen; značka č. IS 10d současně vyznačuje omezení platné pro příslušný jízdní pruh; značka č. IS 10c informuje zejména o změně směru jízdy před trvalou překážkou na pozemní komunikaci; <b>značka č. IS 9f je určena pro vozidla vyobrazená symbolem.</b>		IS 9f ??	Vyhrazené pruhy (v této podobě se chystá např. na stavbě Městského okruhu v Praze) budou vyznačeny na portálech DZ. (např. mezi Dálkovou návěstí /č. IS 8a/ a Návěst před křižovatkou /č. IS 6f/. <b>DEFINOVAT NOVÉ NÁVĚSTI IS 9f ???</b>	
	36	Směrová tabule pro cyklisty	-	13	-	-	"Směrová tabule pro cyklisty (s jedním cílem)" (č. IS 19a a č. IS 19c), "Směrová tabule pro cyklisty (s dvěma cíli)" (č. IS 19b a č. IS 19d), "Návěst před křižovatkou pro cyklisty" (č. IS 20) a "Směrová tabulka pro cyklisty" (č. IS 21a až č. IS 21d), které informují o směru a případně i o vzdálenosti v kilometrech k vyznačeným cílům a o číslu cyklistické trasy.	 	IS 21 d ??	Možnost doplnění na návěst před křižovatkou nebo na dálkovou návěst v modifikovaných podobách (symbol + číslo / symbol + cíl)	
	37	Konec cyklistické trasy	-	-	-	-	-		IS 21 e ?		
	38	"Cyklistické informativní směrovky IS19 až IS21 pod C8 až C10 včetně IS1 až IS3	-	-	-	-	-	 	-	možnost kombinace osazení směrového dopravního značení č. IS 19 - IS21s příkazovými značkami (C8 - C10) je nutno legalizovat stejně jako možnost kombinace s osazením pod směrové IS01 - IS03	
<b>DOPLŇKOVÝ (BLOK 5)</b>	25	Symbol a směr	-	15	-	-	"Symbol a text" č. E 14, která omezuje nebo doplňuje platnost značky pod kterou je umístěna, vhodným symbolem, směrem nebo nápisem.		E 14	Čtvercové vyobrazení slouží jako samostatné: např. pod C 12 / obdelníkové vyobrazení slouží jako součást zn. č. IP 19 - řadící pruhy. Nejvýstižnější je užití čtvercové E 14.	

# POLITICKÁ VŮLE

## POLITICKÉ DEKLARACE NA ÚROVNI ČESKÉ REPUBLIKY

V rámci naplňování mezinárodních závazků k udržitelnému rozvoji byla v ČR zpracována a v prosinci 2004 usnesením vlády č. 1242 schválena Strategie udržitelného rozvoje ČR představuje dlouhodobý rámec pro politická rozhodování v kontextu mezinárodních závazků České republiky. Slouží jako východisko pro zpracování dalších koncepčních materiálů a pro strategické rozhodování v rámci statní správy a uzemní veřejné správy. V návaznosti na dlouhodobou koncepční činnost na Ministerstvu dopravy a v součinnosti s ostatními dotčenými resorty (MŽP, MZ, MH) vydalo MD a vláda následně přijala:

Dopravní politiku ČR pro léta 2005 – 2013. Jednotlivá opatření definovaná tímto dokumentem jsou rozpracována v návazných strategických dokumentech (Národní strategie cykloprovozu ČR atd.). Z pro nás nejdůležitějších bodů Dopravní politiky citujeme: „... Specifický cíl 5.3 - Využití možností nemotorové dopravy: Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky v ČR jsou zatím nedostatečné. Přínosy cyklistické dopravy jsou velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i ve zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva při omezení civilizačních chorob. Ve většině měst ale cyklistické stezky úplně chybí, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. ...“

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR: Stručně řečeno, strategie ukládá napříč ministerstvy spolupráci při podpoře k přírodě šetrným a lidskému zdraví přínosným druhům dopravy. Tato směrnice se má dále přenášet na samosprávy. Samosprávám, soukromým subjektům i občanským iniciativám se také doporučuje využít Strategii pro svoji činnost a rozpracovat ji do svých koncepcí a materiálů.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu: Je vypracována mimo jiné v návaznosti na závazky ČR vyplývající z doporučení ECMT a dokumentů Evropské unie (Akční program zvýšení bezpečnosti provozu Evropské unie do roku 2010, Veronská deklarace). Z této strategie vybíráme: „... z dosavadních zkušeností vyplývá, že pouze opatřeními souvisejícími s utvářením bezpečného dopravního prostředí především pro nejvíce ohrožené účastníky provozu – chodce a cyklisty - lze docílit v horizontu 10 let až 30% snížení celkových následků dopravních nehod, což by pro Českou republiku představovalo záchranu až 300 lidských životů ročně(!).“



Národní cyklostrategie  
Vláda České republiky přijala usnesením vlády č. 678 ze dne 7. července 2004 Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Následně tato informace byla potvrzena ve vládním usnesením ČR ze dne 3. ledna 2007 č. 15 k Informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Koncem roku 2008 byla členům vlády ČR předložena informace o naplňování jednotlivých opatření Národní strategie cyklistické dopravy. Zde si můžete přečíst zkrácenou a revidovanou zprávu.

Rozvoj cyklistické dopravy vychází rovněž z Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013, konkrétně ze specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy.“ Jedná se o základní strategický dokument pro sektor dopravy schválený usnesením vlády č.882 ze dne 13.7.2005. Cyklistika je vnímána jako integrální součást dopravy, která se dělí z hlediska kompetencí do dvou oblastí: 1. dopravní obsluha území (resort dopravy) a 2. cykloturistika (resort místního rozvoje). Během posledních několika málo let přestává být pouze individuální záležitostí, nýbrž plynule přechází do městského i regionálního plánování, kde koexistuje s dalšími druhy dopravy. Přirozenou cestou tak vznikají nové nároky uživatelů na dopravní prostor i odpovídající vybavení. Cyklistika jako forma dopravy není menšinovým trendem, ale alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. Cykloturistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy nás mohou dovést bez dopravní zácpy a kolapsů na silnicích do historického jádra města, do městských parků, rezervací, rekreačních oblastí, na koupaliště apod. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky.

Základním cílem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen Cyklostrategie) je podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. K dosažení tohoto cíle vede mnoho cest, které jsou v dokumentu uvedeny ve struktuře priorit - cíl - dílčí opatření. Vzhledem k tomu, že jednotlivé priority zahrnují široké spektrum specifických problémů, úkolů Cyklostrategie musí být řešeny mezioborově ve vzájemné koordinaci jednotlivých resortů.

V letech 2007 – 2008 byla Cyklostrategie koordinována především Ministerstvem dopravy ČR, které zadalo implementaci Cyklostrategie Centru dopravního výzkumu, v. v. i. a dále pak prostřednictvím koordinace tří výzkumných úkolů spojených s tematikou cyklistiky. Opatření ostatních resortů jsou plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a jeho příspěvkovou organizaci agenturu CzechTourism zaměřené na tematiku cykloturistiky, dále Ministerstvo životního prostředí a také Ministerstvo zdravotnictví s tematikou osvěty. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR.

Významným bodem v naplňování Cyklostrategie je spolupráce Ministerstva dopravy ČR s krajskými samosprávami, a to prostřednictvím koordinací, metodické a konzultační činnosti, která byla realizovaná prostřednictvím evropského projektu BYPAD-Platform. Efektivní spolupráce probíhala rovněž s místními samosprávami, státními příspěvkovými organizacemi, nevládními neziskovými organizacemi, privátním sektorem apod. Spolupráce všech těchto subjektů je základním předpokladem pro fungující a výkonný systém podpory cyklistické dopravy v České republice.

Předpokládáme, že úspěšným naplněním cílů Cyklostrategie dosáhneme minimálně čtyř efektů:

**Zvýšení mobility v území, efekt bezpečnosti** - zabezpečuje resort dopravy Potenciál cyklistické dopravy bude možné využít díky novým stezkám, které přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci trávení volného času.

**Rozvoj cykloturistiky v území** - zabezpečuje resort místního rozvoje Trh cykloturistiky přinese alternativu formou udržitelného rozvoje cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistiky umožní vznik pracovních míst v různých oblastech služeb. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky.

**Zlepšení lidského zdraví** - zabezpečuje resort zdravotnictví Každodenní jízda na kole je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí.

**Ochrana životního prostředí** - zabezpečuje resort životního prostředí Bezpečná síť cyklotras může být podnětem pro přemístění osobní dopravy na krátké vzdálenosti z individuální automobilové dopravy. To má významný vliv na snížení emisí hluku, plynů a částic ohrožujících lidské zdraví i plynů porušujících globální klimatickou rovnováhu.

## POLITICKÉ DEKLARACE NA ÚROVNI MĚSTA BRNA

Strategie pro Brno (2007)

Tato vize by měla být základním strategickým dokumentem, kterým město definuje žádoucí směry rozvoje v rámci jednotlivých oblastí svého života. Její aktuální verze má 5 okruhů (Image, Ekonomický rozvoj, Kvalita života, Výzkum a vzdělání, Doprava). Současné problémy města, negativní i pozitivní tendence dokument přesně a trefně pojmenovává:

„... Prudký nárůst individuální automobilové dopravy odklon od nemotorové a hromadné dopravy a celkové zvýšení dopravní zátěže města. ...“

... Zvyšování hladiny hluku ve venkovním prostoru má neustále rostoucí tendenci především vlivem nárůstu automobilové dopravy.

... Aktivita, které zdánlivě žádnou zvláštní vybavenost nepotřebují, ale ve skutečnosti právě vybaveností tvoří město podmínky k jejich uskutečňování. Jde o život ve veřejných prostorech (ulice, parky, nábřeží, náměstí s pasážemi atd.). Nezbytnou podmínkou je dobrá úroveň či alespoň přítomnost městského mobiliáře. Tento předpoklad pak spolu s údržbou a čistotou veřejných prostranství a spolu s příznivými bezpečnostními parametry v oblasti dopravy ... vytváří podmínky pro ... trávení volného času v ulicích.

... cykloprovoz je díky nízkým prostorovým nárokům a velké šetrnosti vůči životnímu prostředí výhledově dalším silným prvkem mobility ve městě.“

V oblasti cílů a záměrů je v jednotlivých kapitolách uvedeno například:

- „... Vybudování alespoň základní sítě cyklistických stezek.
- ... Podpora projektů vedoucích ke zdravému životnímu stylu.
- ... Podpora rozvoje ekologických forem dopravy.
- ... Řešení dopravy, ochrana centra před nadměrnou dopravou.
- ... Podpora sítě alternativních druhů dopravy.
- ... Podpora všech druhů opatření k zajištění dopravní bezpečnosti (chodců, cyklistů).“

Je nutno si uvědomit, že dokumenty typu Strategie nelze vnímat jako něco, co bude ve všech směrech naplněno, nebo alespoň ne v krátkodobém horizontu. I přesto však lze Strategii města Brna vytknout velkou nereálnost v oblasti cílů, které si klade. Město by podle této Strategie chtělo podporovat všechny oblasti života svých obyvatel, všechny druhy dopravy ... Takový dokument, pokud chce aspirovat na to, že jej bude brát někdo vážně by však měl být založen na realitě. Tou je ve městech obecně nedostatek prostoru. Tzn. že řeknu-li, že chci podpořit život v ulicích, cykloprovoz atd. nemůžu říct v druhé větě, že budu podporovat výstavbu dopravní infrastruktury pro automobilisty a že jim zajistím dostatek parkování. Obytnost města bude možno zvýšit jen tehdy, uvědomíme-li si prostorové limity a rozhodneme-li se, že chceme raději moci volně chodit a užívat

## RADA MĚSTA BRNA

Rada města Brna vzešlá z podzimních voleb v roce 2006 si na na volební období 2006 –2010 vytkla mimo jiné program: „Urychlíme přípravu a výstavbu nových cyklostezek a bezpečných tras pro pohyb cyklistů ve městě. Vybudujeme nové stezky tak, aby vznikla síť souvislých bezpečných cyklotras. Pro cyklisty připravíme možnosti průjezdu historickým centrem města. V centru vytvoříme také nová místa pro parkování kol. Podpoříme zavedení systému půjčování kol.“

## ÚZEMNÍ PLÁN

### Zadání ÚpmB

Od roku 2002 se zpracovává Návrh ÚpmB, s jehož dokončením se počítá v roce 2010. Jeho pořizovatelem je OUPR MMB. Hlavním cílem nového ÚpmB je udržitelný rozvoj a prosperita města Brna, s nimiž je bezprostředně spojen růst počtu obyvatel a omezení suburbanizace (odliv trvale bydlících obyvatel města, ale i odliv investorů, a tedy i pracovních příležitostí do obcí v okolí Brna). Tato práce čerpá ze schváleného Návrhu zadání ÚpmB, jelikož pojmenování problémů a opatření vedoucích k jejich odstranění více vystihuje současnou situaci než platný ÚpmB.

Relevantní pasáže z Návrhu zadání:

„... V důsledku společenských a ekonomických změn se začaly i v Brně projevovat .... suburbanizace a ... dekoncentrace.

... Suburbanizace a dekoncentrace jsou nejzávažnějším současným problémem města.

... Hlavním cílem nového ÚpmB je trvale udržitelný rozvoj a prosperita města Brna, s nimiž je bezprostředně spojen růst počtu jeho obyvatel a omezení suburbanizace (odliv trvale bydlících obyvatel a pracovních příležitostí do obcí v okolí Brna).

... Udržitelná mobilita – uzemní plán stabilizuje a navrhne další rozvoj dopravní infrastruktury pro zajištění kvalitní, usměrněné obsluhy území zohledňující i širší vazby a potenciál města v evropském měřítku.

... Prostupnost města, propojení souvisle zastavěného území s městskou krajinou - reakce na rostoucí intenzitu automobilové dopravy, ale i změny životního stylu obyvatel vyvolávají stále větší nároky na pěší a cyklistickou dopravu. Tyto ... druhy dopravy vyžadují dobrou propustnost celého území města. Velké části území, ... však vytvářejí neprostupné bariéry.“

Ohledně pěší a cyklistické dopravy Návrh uvádí:

„... Pěší a cyklistická doprava představují nejméně náročné a ekologicky nejpříznivější druhy dopravy.

... Cílem je zachování a další rozvoj cyklistických komunikací pro dojížděku za prací i rekreaci ... Je nezbytné vytvářet kontinuální síť obou (pěší a cyklistické) systémů na území města, která bude zajišťovat prostupnost území a dostupnost všech funkčních ploch. Cyklistická doprava se pak může stát výrazným prvkem při dosažení cíle uvolnění centra a dalších vybraných území od nadbytečné automobilové dopravy a tak může přispět k příznivější dělbě přepravní práce ve prospěch snížení podílu IAD.“

### Koncept ÚPmB

V rámci zpracovaného konceptu územního plánu byla cyklistická doprava řešena v intencích platné studie cyklistických stezek z roku 1993. Změny v koncepci řešení cyklistické dopravy, které předkládá tento generel by se v případě úspěšného projednání mohly objevit v návrhové části.



# STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

## ÚLOHA GENERELU

Generel cyklistické dopravy musí vycházet ze stávajícího platného ÚPmB a zohlednit připravovaný ÚPmB, vytváří nezávazný oborový podklad pro územní studii, změnu platného územního plánu, resp. nový územní plán. Závazným územně plánovacím podkladem se stává až po svém projednání a registrování.

HLAVA III

NÁSTROJE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Díl 1

Územně plánovací podklady

§ 25

Územně plánovací podklady tvoří územně analytické podklady, které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území a územní studie, které ověřují možnosti a podmínky změn v území; slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území.

§ 26

Územně analytické podklady

(1) Územně analytické podklady obsahují zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývajících z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území (dále jen "limity využití území"), záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci (dále jen "rozbory udržitelného rozvoje území").

(2) Náležitosti obsahu územně analytických podkladů stanoví prováděcí právní předpis.

§ 30

Územní studie

(1) Územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

(2) Pořizovatel pořizuje územní studii v případech, kdy je to uloženo územně plánovací dokumentací, z vlastního nebo jiného podnětu. V zadání územní studie určí pořizovatel její obsah, rozsah, cíle a účel.

(3) Pořízení územní studie z jiného podnětu může pořizovatel podmínit úplnou nebo částečnou úhradou nákladů od toho, kdo tento podnět podal.

(4) Pořizovatel územní studie podá poté, kdy schválil možnost jejího využití jako podkladu pro zpracování, aktualizaci nebo změnu územně plánovací dokumentace, návrh na vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti.

Z uvedeného vyplývá, že **Generel cyklistické dopravy, podobně jako všechny ostatní generely oborových funkcí, se stává závazným až po zpracování do změn platného územního plánu, resp. do nového územního plánu a jeho schválení.**

## ZÁKLADNÍ CÍLE ŘEŠENÍ

Generel cyklistické dopravy je dlouhodobým záměrem, který vymezuje podmínky pro fungování cyklistické dopravy ve městě a určuje potřebu investic pro podporu jízdy na kole.

Hlavním cílem generelu je podpořit užívání jízdního kola v rámci přepravy po městě. Dopravní cyklistika je jednou z cest jak zvýšit přepravní kapacitu současných komunikací. To povede k větší propustnosti města pro všechny druhy dopravy, ale především k bezpečnějšímu městu a zdravější populaci.

## HLAVNÍ SMĚRY ROZVOJE

Generel identifikuje sedm hlavních směrů, kde je třeba pracovat na zlepšení. Jedná se tedy o komplexní strategii, nejde o izolovaná opatření. Pouze synergie těchto opatření vede k úspěchu, tedy k naplnění cílů generelu.

Tato opatření jsou:

### 1) Spojitá síť cyklotras

Jedná se o nabídku rychlých, přímých a bezpečných spojení k nejdůležitějším cílům. Tyto trasy jsou pak rozděleny dle charakteru úpravy (stavební, nestavební). Získá se tak jednoznačný přehled, kde je možno postupovat rychle a ihned realizovat a kde je třeba urychleně přistoupit k projektové přípravě.

### 2) Průchodnost

Pro cyklistu je životně důležité moci se plynule pohybovat v dopravě. Proto se cykloplán soustředí na přednostní převedení cyklopropravy v křižovatkách, které se nacházejí na hlavních trasách. Zlepšení podmínek na křižovatkách značně přispívá k rychlému, lehčímu a bezpečnému pohybu po městě.

### 3) Parkování a půjčovny kol

Více cyklistů v ulicích vytváří potřebu po adekvátních parkovacích podmínkách, zejména u cílů cest, tedy v centru města.

### 4) Bezpečnost

Cyklisté jsou nejvíce ohroženou skupinou uživatelů ulic a silnic. Zásady dopravní bezpečnosti musí být zohledněny jednak při realizaci opatření na komunikacích (v ulicích), ale také je třeba působit na veřejnost v rámci kampaní, školení, ale i restrikce.

### 5) Více druhů dopravy – svoboda volby

Svoboda volby mezi různými dopravními prostředky, zejména kombinace jízdního kola s městskou a příměstskou dopravou zvyšuje svobodu pohybu obyvatel a vzdálenost dojezdu. Cykloplán tak řeší nejen dopravní těžkosti ve vlastním městě, ale i v okolí.

### 6) Správa a údržba

Uživatelé jízdního kola jsou více než jiní účastníci provozu omezeni vadami povrchu komunikací, nečistotami a podobně. Proto je důležité více se soustředit na údržbu cyklotras (ve všech jejich podobách) a sladit ji s údržbou ostatních komunikací.

### 7) Otevřenost, dialog, informovanost

To, jak město komunikuje s veřejností, která používá jízdní kolo k pohybu po městě je jednou ze známek, jakou prioritu jim dává. Dostatek informací, mapy, značení, kampaně, billboardy, loga kola na MHD, samotná jasně viditelná infrastruktura, to vše (a další věci) je důležitou součástí vstřícné politiky města směrem k cyklistům.

# SYSTEM CYKLOTRAS

## ZASADY NAVRHOVANI SITĚ

Dobře navržená a spojitá síť cyklotras je důležitou součástí snah o podporu cyklo dopravy.

Pro správný návrh je třeba definovat potřeby širokého spektra obyvatel města, kteří se na kole pohybují nebo by se rádi pohybovali. Potřeby jednotlivých skupin se od sebe mnohdy diametrálně odlišují. Zásady fungování systému přehledně vyjadřuje schema.

### Dopravní koridory

Jako nosný prvek celého systému určujeme systém hlavních dopravních tras, který spojuje hlavní oblasti bydlení s nejdůležitějšími cíli cest nejkratší možnou cestou. Tyto trasy z větší části využívají systém sběrných komunikací v území, tedy ulice typu Lidická/Štefánikova, Minská, Merhautova, Cejl. Jsou to ulice, které slouží jako dopravní koridory městské dopravy a IAD. Jedná se především o nejlogičtější, historická spojení s příznivými podélnými profily, přímostí spojení atd. Jejich využití pro dopravní cyklisty je dnes limitováno absencí opatření na podporu bezpečnosti. Tato opatření v zásadě znamenají malé, levné a rychle proveditelné změny typu:

- cyklopruh
- víceúčelový pruh
- cyklopiktogram
- předřazovací pruhy na křižovatkách

Jak je vidět, jedná se především o vodorovné dopravní značení, které cyklistu pro ostatní provoz zviditelní, naučí především řidiče vnímat to, co by mělo ze zákona platit: cyklista je stejný účastník dopravního provozu, se stejnými právy. V mapových přílohách se tyto trasy objevují jako silná červená linka.

Ne všichni cyklisté, ať už používají kolo k dopravě ve všední den, nebo k rekreaci, jsou ochotni jezdit po frekventovaných městských třídách. Jedná se často o děti, ženy nebo seniory, i když se nejde omezit jen na ty to skupiny. Tito uživatelé potřebují trochu jinou dopravní síť i když potřeba či směry spojení zůstávají stejné jako v předchozím odstavci.

Proto je v rámci dopravní sítě hledat trasy vedoucí po zklidněných ulicích, cyklostezkách, v parcích atd. Tyto trasy však musejí splňovat stejné kritérium přímosti a plošné dostupnosti, jako první, rychlé koridory. Zklidněné koridory tedy často běží „vedle“ těch rychlých. Opatření na těchto trasách zahrnují především:

- zavádění zón Tempo 30 bez dalších nutných opatření pro cyklisty
- vedení po stávajících cyklostezkách, účelových komunikacích, vhodných cestách parky atd.
- vedení méně frekventovanými ulicemi
- úprava ulic/komunikací – zklidňující prvky (prahy, šikany ...)
- průjezdy cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací

Tato opatření mají spíše plošný charakter umožňující zklidnění území. Trasy jsou v systému znázorněny oranžovou barvou.

### Rekreační koridory

Hlavním kritériem výběru této trasy uživatelem je především jeho bezpečnost a atraktivita (jízdniho povrchu a okolí trasy). Základem sítě takových tras je logicky již existující spojení podél řek. Navržená rekreační síť proto, aby byla funkční, musí spojovat oblasti bydlení s atraktivními cíli v rámci města Brna i v jeho okolí. Pokud tato síť bude rozsáhlá a její okolí atraktivní, sama se stane atrakcí a to nejen pro obyvatele Brna a blízkého okolí, ale i pro návštěvníky. Dnes se pořádají zájezdy cyklo a inline turistů do Vídně či Bratislavy, Brno má všechny podmínky pro vytvoření atraktivního prostředí nejen pro své obyvatele ale i návštěvníky. Hlavní opatření v rámci této sítě jsou:

- budování spojení město – krajina

- zpřístupnění uzavřených zelených lokalit (zahrádkářské kolonie)
- zpřístupnění městských lesů, lesoparků
- dobudování sítě podél řek

Je nutno doplnit, že opatření na těchto trasách by neměla mít pouze dopravní charakter, tam, kde to prostorové podmínky dovolují se vlastně jedná o budování lineárních parků s potřebným vybavením (odpočívky, občerstvení, infotabule, hrací a posilovací prvky atd.), jenom tak lze docílit synergického efektu, který ve svém důsledku vytvoří z takové sítě těžiště zájmu samo o sobě.

### Místní vztahy

Na úrovni městské části je tento systém doplněn o propojení, která zajišťují lokální vazby v území. Paradoxně se jedná především o nápravu dopadů organizačních opatření vedoucích ke zklidnění území od zbytečné motorové dopravy. Tato opatření obvykle znemožňují realizaci místních vztahů jinak než po síti dopravně zatížených komunikací, což je pro její hlavní uživatele nemyslitelné. Jedná se totiž především o děti a seniory. Pro tyto účely jsou nejvhodnější úpravy spočívající v minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. Je možné využít plošného omezení rychlosti, obytných ulic, popřípadě chodníků, pokud tvoří souvislou nepřerušovanou linii.

Celý systém tras musí splnit tyto základní podmínky:

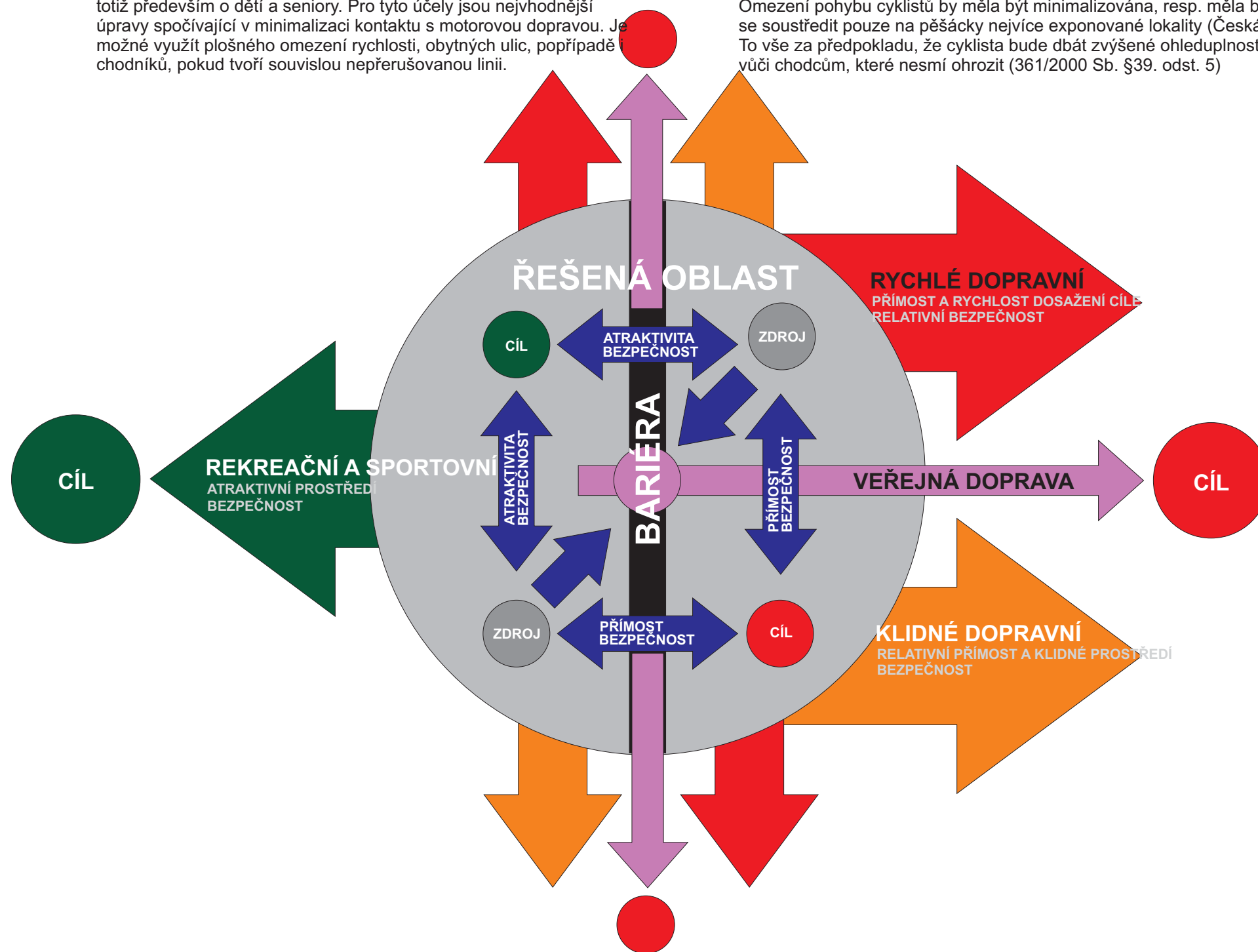
- Spojit větší oblasti bydlení s hlavními cíli jako jsou – práce, vzdělání, kultura, sport, nákupy a dopravní terminály.
- Spojit městské části navzájem mezi sebou
- Spojit město s jeho okolím (okolní obce, ze kterých lidé dojíždějí do města za prací, zábavou apod.)

### Centrální oblast města

V centrálním městě se tato síť zahušťuje, což vyplývá z toho, že se zde kumulují cíle a počet cyklistů vzrůstá. Ke všem zmíněným opatřením přibývá potřeba koordinovaného řešení statické dopravy.

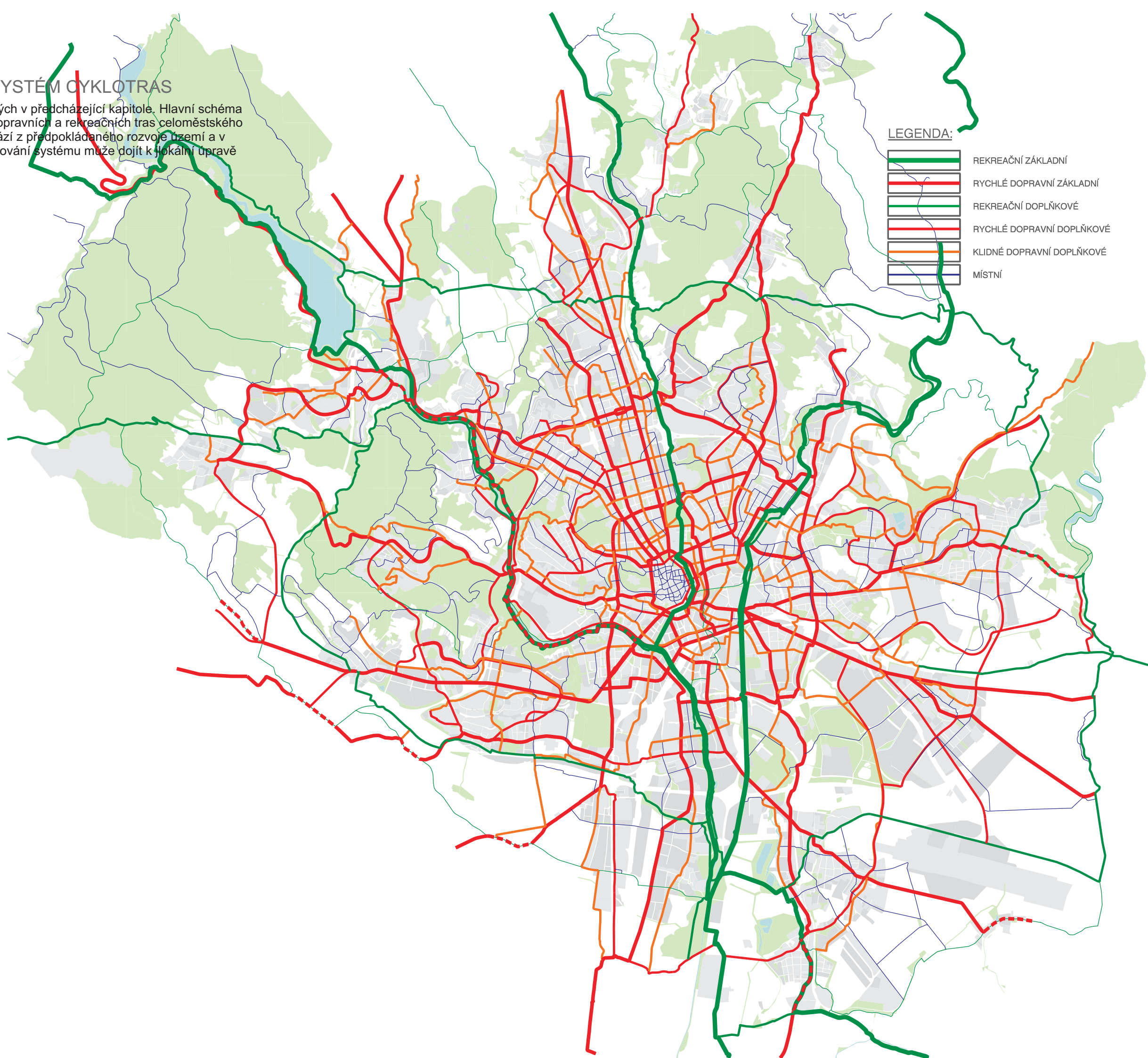
### Pěší zóna

Pěší zóna je stavebně upravená a dopravním značením vymezená oblast určená především chodcům, s regulovaným vjezdem vozidel. V souladu s využitím území musí být regulace důsledná a musí se týkat především vozidel, které svým provozem prostředí pěší zóny nejvíce znehodnocují. A těmi jsou především motorová vozidla. Omezení pohybu cyklistů by měla být minimalizována, resp. měla by se soustředit pouze na pěšáky nejvíce exponované lokality (Česká). To vše za předpokladu, že cyklista bude dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit (361/2000 Sb. §39. odst. 5)



## CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM CYKLOTRAS

Vychází z principů uvedených v předcházející kapitole. Hlavní schéma představuje celý systém dopravních a rekreačních tras celoměstského významu. Návrh tras vychází z předpokládaného rozvoje území a v jednotlivých etapách naplňování systému může dojít k lokální úpravě jejich vedení.







### LEGENDA:

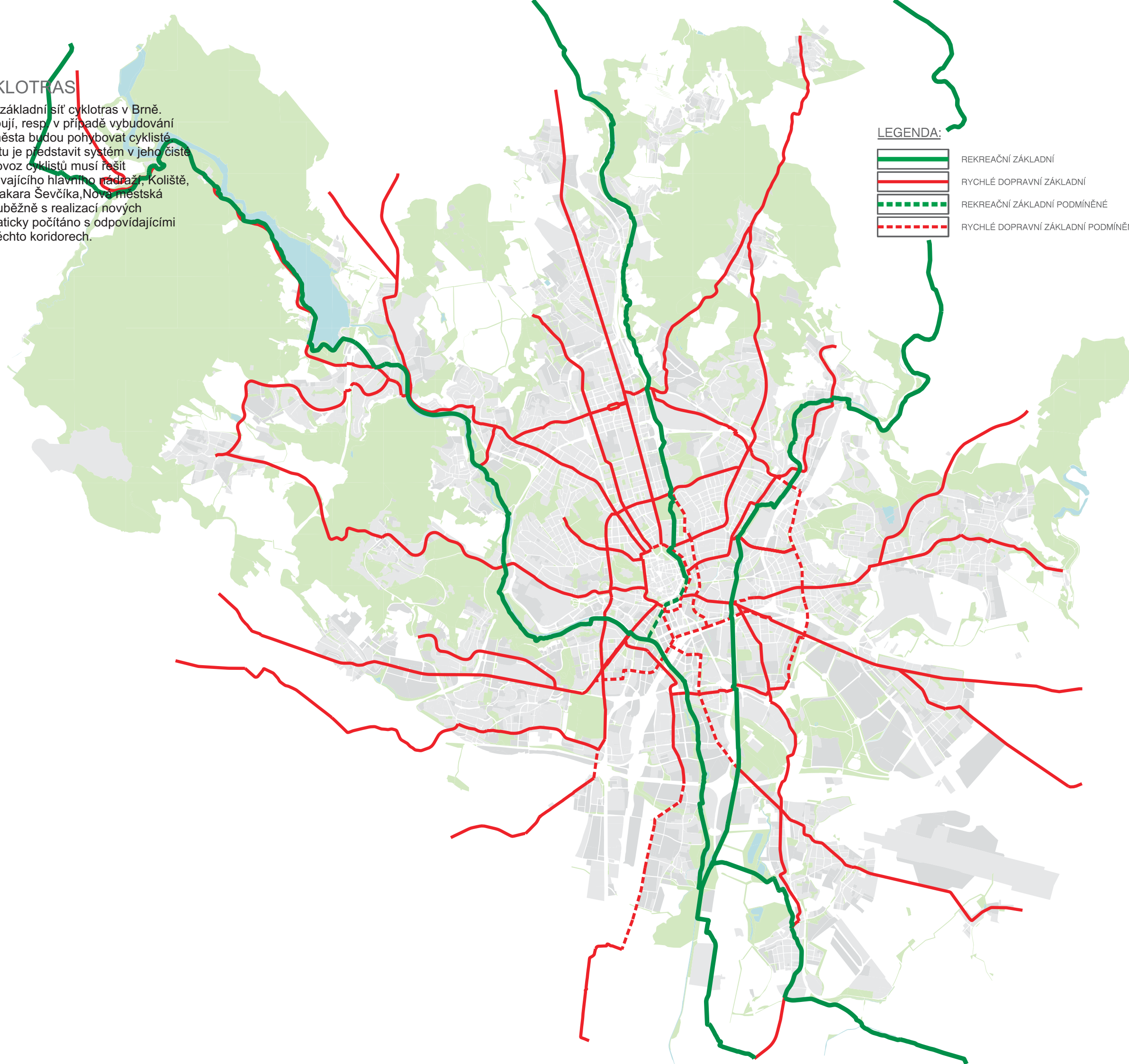
	REKREAČNÍ ZÁKLADNÍ
	RYCHLÉ DOPRAVNÍ ZÁKLADNÍ
	REKREAČNÍ DOPLŇKOVÉ
	RYCHLÉ DOPRAVNÍ DOPLŇKOVÉ
	KLIDNÉ DOPRAVNÍ DOPLŇKOVÉ
	MÍSTNÍ

## ZÁKLADNÍ SYSTÉM CYKLOTRAS

Zjednodušené schéma představuje základní síť cyklotras v Brně. Tvoří kostru po které se dnes pohybují, resp. v případě vybudování plánované dopravní infrastruktury města budou pohybovat cyklisté. Základním smyslem tohoto schématu je představit systém v jeho čisté podobě, tedy i v místech, kde se provoz cyklistů musí řešit dlouhodobě v jiné stopě (prostor stávajícího hlavního nádraží, Koliště, Úzká, Svatoplukova, Gajdošova, Otakara Ševčíka, Nová městská třída...) ale kde je nezbytné, aby souběžně s realizací nových kapacitních komunikací bylo automaticky počítáno s odpovídajícími opatřeními na zklidnění dopravy v těchto koridorech.

### LEGENDA:

	REKREAČNÍ ZÁKLADNÍ
	RYCHLÉ DOPRAVNÍ ZÁKLADNÍ
	REKREAČNÍ ZÁKLADNÍ PODMÍNĚNÉ
	RYCHLÉ DOPRAVNÍ ZÁKLADNÍ PODMÍNĚNÉ



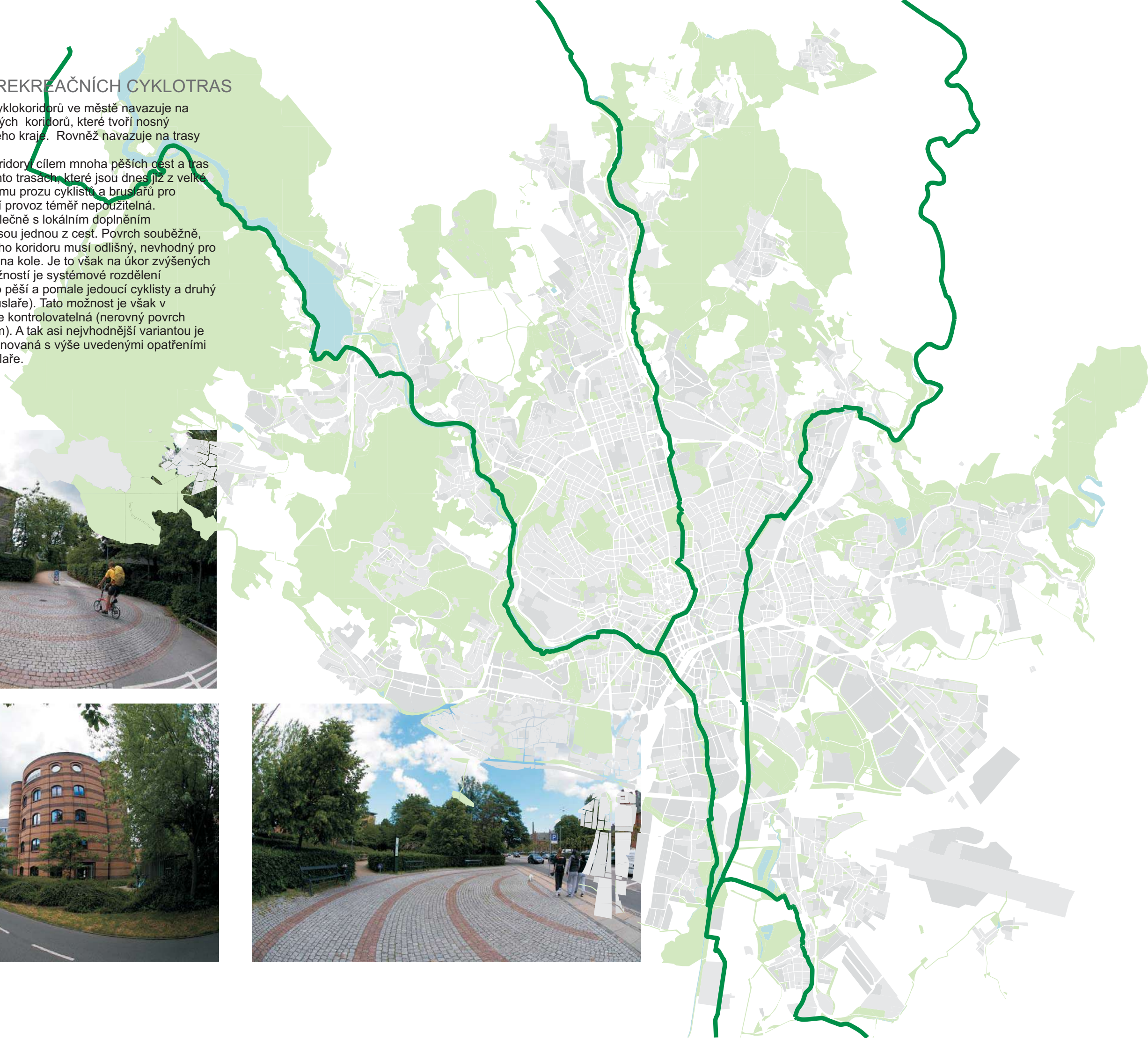


## ZÁKLADNÍ SYSTÉM REKREAČNÍCH CYKLOTRAS

Základní systém rekreačních cyklokoridorů ve městě navazuje na systém mezinárodních a krajských koridorů, které tvoří nosný rekreační produkt jihomoravského kraje. Rovněž navazuje na trasy Eurovelo.

Díky své atraktivitě jsou tyto koridory cílem mnoha pěších cest a tras in-line bruslařů. Situace na těchto trasách, které jsou dnes již z velké části realizované je i díky velkému prozu cyklistů a bruslařů pro chodce nebezpečná a pro pěší provoz téměř nepoužitelná.

Zklidňovací prvky na trase, společně s lokálním doplněním chráněného prostoru pro pěší jsou jednou z cest. Povrch souběžně, resp. odděleně vedoucího pěšího koridoru musí odlišný, nevhodný pro rychlou jízdu na bruslích, resp. na kole. Je to však na úkor zvýšených prostorových nároků. Další možností je systémové rozdělení nábrežních tras (jeden břeh pro pěší a pomale jedoucí cyklisty a druhý pro rychle jedoucí cyklisty a bruslaře). Tato možnost je však v praktickém provozu velice těžce kontrolovatelná (nerovný povrch zabrání vjezdu pouze bruslařům). A tak asi nevhodnější variantou je nabídka dalších koridorů kombinovaná s výše uvedenými opatřeními a speciálními stadiony pro bruslaře.



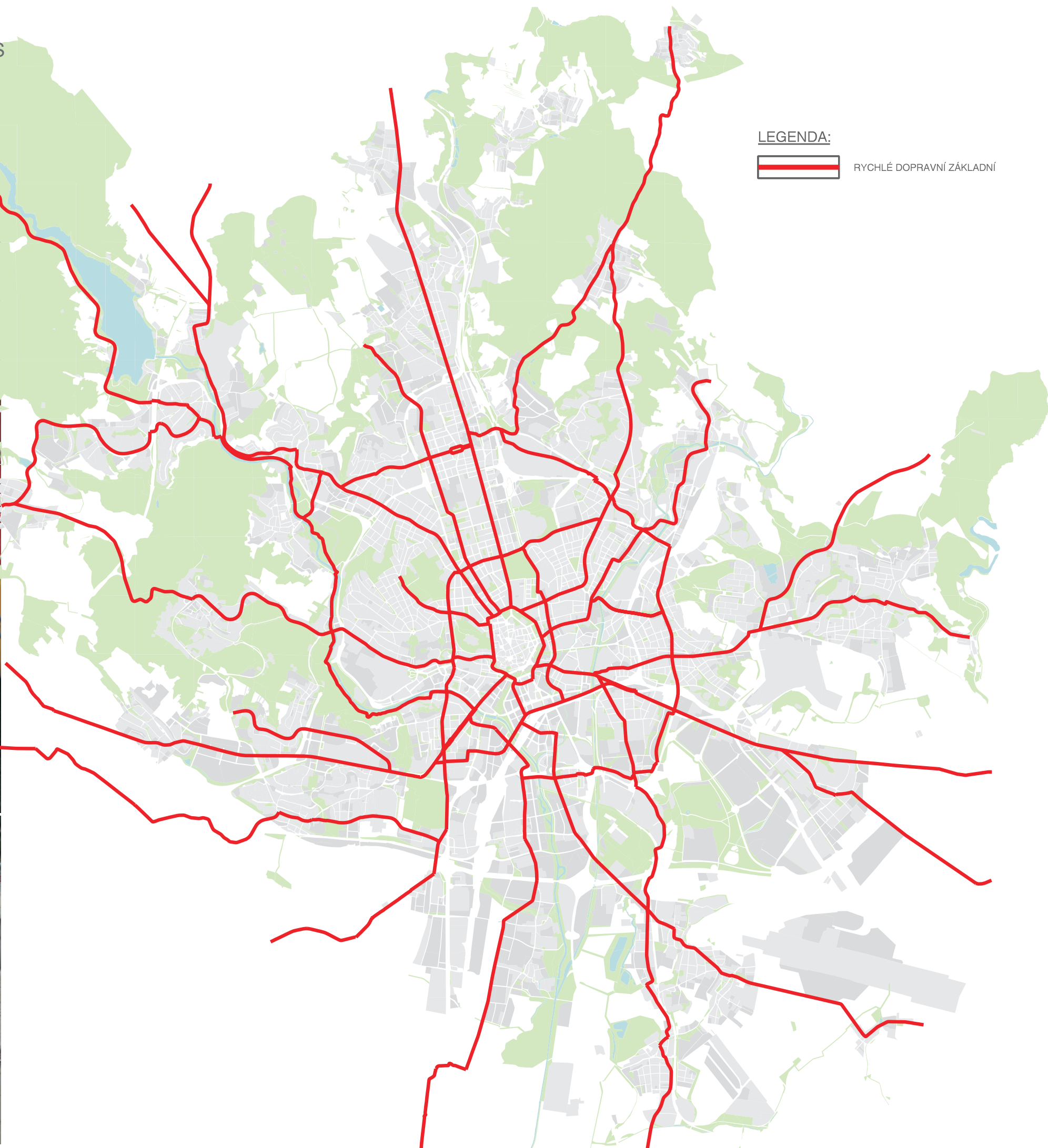
## ZÁKLADNÍ SYSTÉM DOPRAVNÍCH CYKLOTRAS

Systém dopravních koridorů je přednostně určen pro rychlé dosažení cíle cesty. Na těchto koridorech budou v dle možností uplatňována liniová dopravní opatření, k nimž patří vyhrazené pruhy pro cyklisty, společné BUS a cyklopruhy, víceúčelové pruhy, resp. piktokoridory. Nezbytným doplňkem musí být opatření v křižovatkách. V případě nedostačujících šířek pro vymezení liniových opatření pro cyklisty je v mezikřižovatkových úsecích třeba uvolnit uliční prostor od nelegálně parkujících vozidel tak, aby byl zajištěn dostatečný prostor pro bezpečný průjezd cyklistů. Týká se to především tramvajových radiál, jakými jsou například Cejl, Milady Horákové apod.

LEGENDA:



RYCHLÉ DOPRAVNÍ ZÁKLADNÍ



## DOPLŇKOVÝ SYSTÉM DOPRAVNÍCH CYKLOTRAS

Systém doplňkových dopravních koridorů plní v systému funkci klidných dopravních tras při zachování relativně přímého spojení mezi zdrojem a cílem cesty. Trasy jsou většinou vedeny mimo významné městské třídy a dopravně zatížené komunikace. Opatření jsou většinou plošně zklidňující při zachování možnosti průjezdu cyklistů územím (obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích)

LEGENDA:

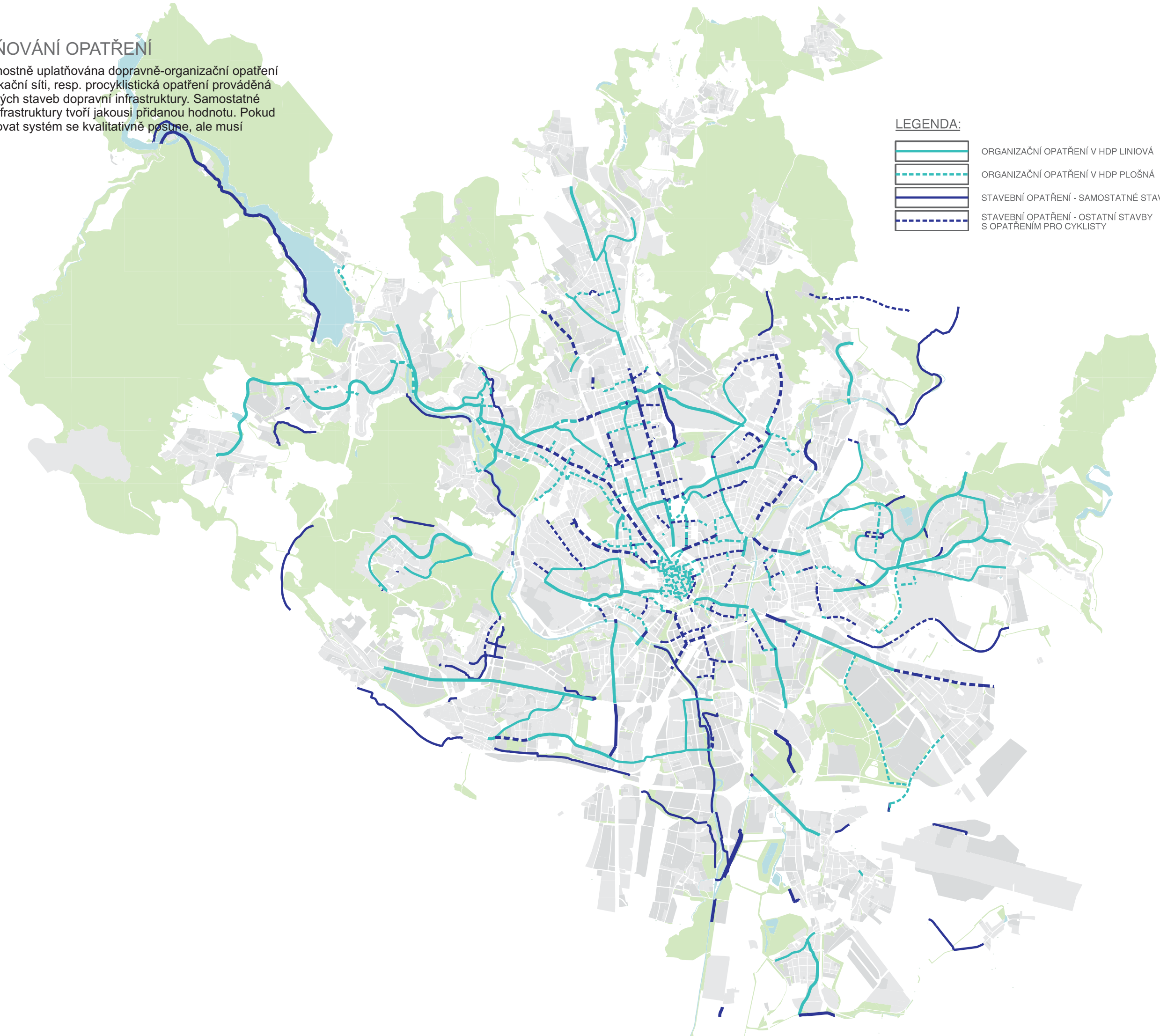


KLIDNÉ DOPRAVNÍ DOPLŇKOVÉ







## MÍRA UPLATŇOVÁNÍ OPATŘENÍ

V návrhu jsou přednostně uplatňována dopravně-organizační opatření na stávající komunikační síti, resp. procyklistická opatření prováděná v rámci připravovaných staveb dopravní infrastruktury. Samostatné stavby cyklistické infrastruktury tvoří jakousi přidanou hodnotu. Pokud se je podaří zrealizovat systém se kvalitativně posune, ale musí fungovat i bez nich.



### LEGENDA:

-  ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ V HDP LINIOVÁ
-  ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ V HDP PLOŠNÁ
-  STAVEBNÍ OPATŘENÍ - SAMOSTATNÉ STAVBY STEZEK
-  STAVEBNÍ OPATŘENÍ - OSTATNÍ STAVBY S OPATŘENÍM PRO CYKLISTY

# SYSTÉMOVÁ OPATŘENÍ NA PODPORU CYKLISTICKÉ DOPRAVY

## CYKLISTICKÁ DOPRAVA V CENTRU

Centrum je srdce každého města, jeho výkladní skříň. Místo, kde se lidé, kteří ve městě žijí, potkávají a zároveň místo, které láká turisty.

Historické centrum města obepíná hradební okruh v poloze Koliště-Úzká-Husova-Komenského nám.-Žerotínovo náměstí. Tento okruh má nezastupitelnou úlohu v základním komunikačním systému města. Soustřeďuje se na něm nejen doprava automobilová, ale částečně i hromadná. Z části pokrývá i důležitá cyklistická propojení. Výjimku dnes tvoří jeho jihovýchodní část, tedy ulice Úzká-Koliště s intenzitami motorové dopravy kolem 50-ti tisíc vozidel za 24 hodin. Přesto je i v tomto koridoru vedena výhledová cyklistická trasa. Je však podmíněna vybudováním paralelní komunikace (Nová městská třída) a s tím související změnou dopravního významu, spočívající v omezení dopravní a posílení obslužné funkce.

Tramvajový okruh ve stopě Joštova-Rooseveltova-Divadelní-Benešova (Husova-Komenského nám.) supluje dnes částečně úlohu hradebního okruhu. Pro cyklisty vytváří zároveň vhodnou alternativu pro průjezd územím.

Zóny s dopravním omezením by měly chránit pěší zónu před průjezdem zbytečné dopravy. Fungují na principu uzavřených zón, které umožňují obsloužit jen přesně vymezené území a společně se zádržným systémem výsuvných sloupků zabraňují po většinu dne vjezdu do pěší zóny. Naprostá absence parkovacích kapacit podél hradebního okruhu však z těchto ulic a veřejných prostranství vytváří také jedno velké parkoviště (Jakubské nám., Zelný trh a všechny ostatní uličky přiléhající k pěší zóně).

Součástí centra města je i pěší zóna. Pěší zóna je stavebně upravená a dopravním značením vymezená oblast určená především chodcům, s regulovaným vjezdem vozidel.

V souladu s využitím území by měla být tato regulace odstupňovaná a měla by se týkat především vozidel, které svým provozem prostředí pěší zóny nejvíce znehodnocují. Měřítkem by kromě hluku a exhalací měla být i prostorová náročnost toho kterého vozidla.

Regulace pohybu cyklistů by se měla soustředit především na omezení průjezdné, tedy zbytečné cyklistické dopravy. K odklonění cyklistů tímto územím pouze projíždějících by měly být vytvořeny potřebná opatření na okraji centra (Rooseveltova-Divadelní-Benešova, Joštova), resp. v dopravně omezených zónách (Besední-Veselá) umožnit bezpečný průjezd cyklistů v obou směrech.

Avšak na toho, kdo na kole přijede do města jako do cíle své cesty by se mělo vztahovat pouze omezení zákonné. Cyklista musí totiž dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit (361/2000 Sb. §39. odst. 5). Místa saturovaná pěším provozem jako jsou např. Česká, resp. přestupní uzel Česká-Joštova budou tvořit jedinou výjimku.


Samostatnou kapitolu tvoří dálková rekreační trasa od severu. Jako předpokládaná stopa koridoru Eurovelo by měla být vedena v příjemném a atraktivním prostředí. Proto je směřována do parků, třídy kpt. Jaroše a výhledově do polohy dnešního kolejiště v prostoru Halvního nádraží.

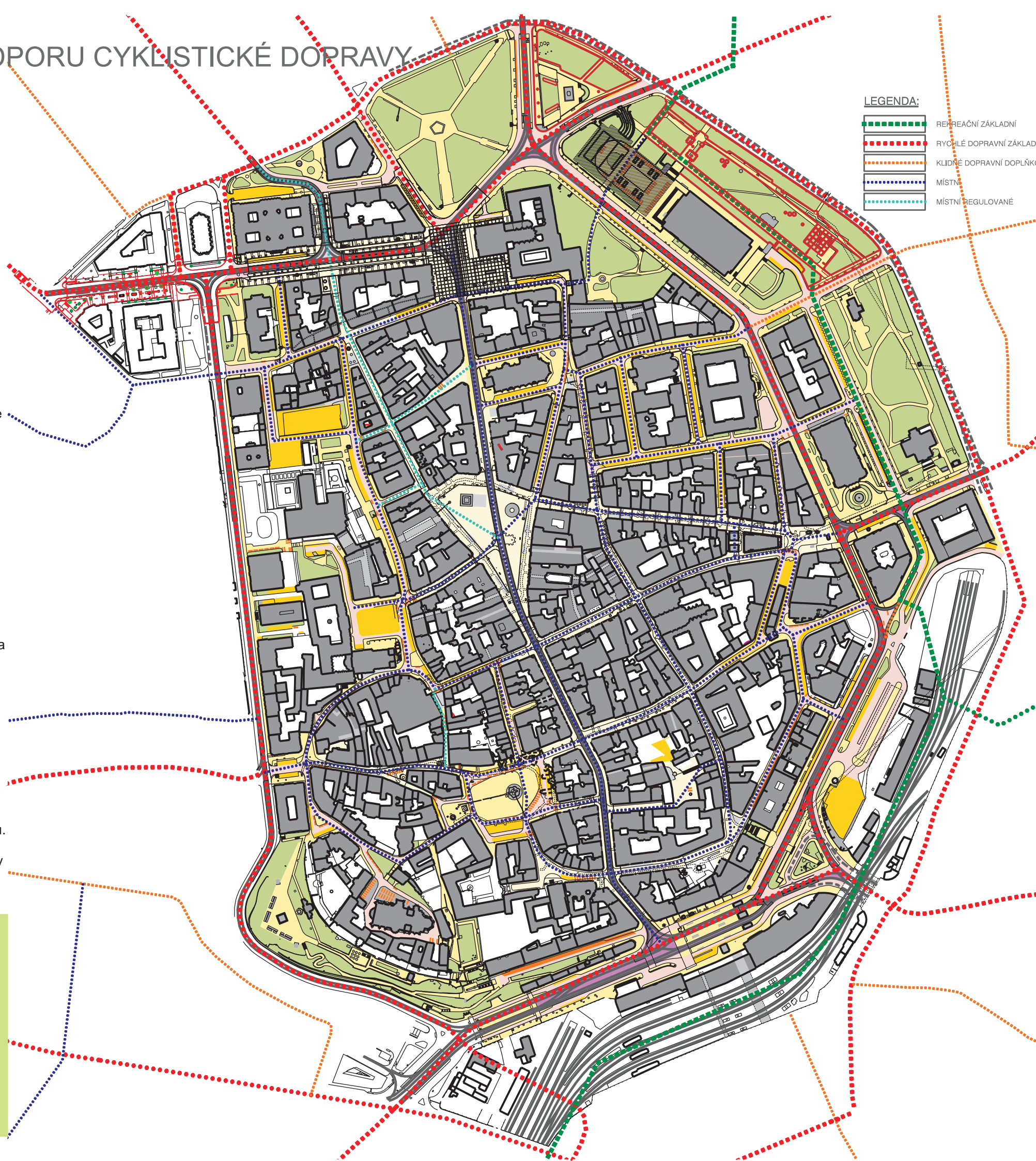
### Poznámky z dokumentu Cycling in pedestrian zones

Dokument vznikl na objednávku britského ministerstva dopravy a zabýval se dopady a možnými riziky společného pohybu chodců a cyklistů v pěších zónách. Závěry průzkumu, který vykonal výzkumný ústav dopravy jsou v zásadě tyto:

- chodci mění svůj styl chůze pokud se pohybují společně s automobily
- chodci nemění svůj styl chůze pokud se pohybují společně s cyklisty
- cyklisté upravují svůj styl jízdy podle hustoty pěšího provozu až k zastavení a slezení s kola, tak aby se vyhnuli střetu
- nehody byly velice neobvyklé, za rok se na patnácti sledovaných místech vyskytla jedna
- pokud jsou hustoty pěšího provozu velké, osvědčil se orientační systém pro cyklisty, který je před takovými místy varuje, nebo je jimi provádí
- pokud jsou intenzity menší, cyklisté a chodci bez problémů koexistují

### LEGENDA:

	REKREAČNÍ ZÁKLADNÍ
	RYCHLÉ DOPRAVNÍ ZÁKLADNÍ
	KLIDNÉ DOPRAVNÍ DOPLŇKOVÉ
	MÍSTNÍ
	MÍSTNÍ REGULOVANÉ



# SYSTÉMOVÁ OPATŘENÍ NA PODPORU CYKLISTICKÉ DOPRAVY

## STATICKÁ DOPRAVA V CENTRU

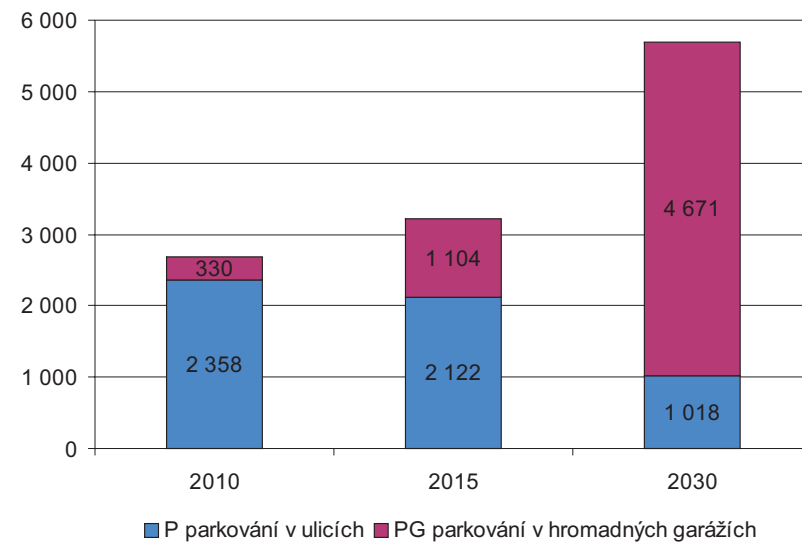
Provoz cyklistické dopravy v pěší zóně a souvisí s omezením zbytné motorové dopravy v centru. Přestože jsou to dva samostatné procesy, je třeba je chápat jako spojitě nádoby, bez jejíž vzájemné koexistence nemůže dojít k ozdravení centra města.

Provoz cyklistů v pěších zónách by se měl řídit těmito zásada

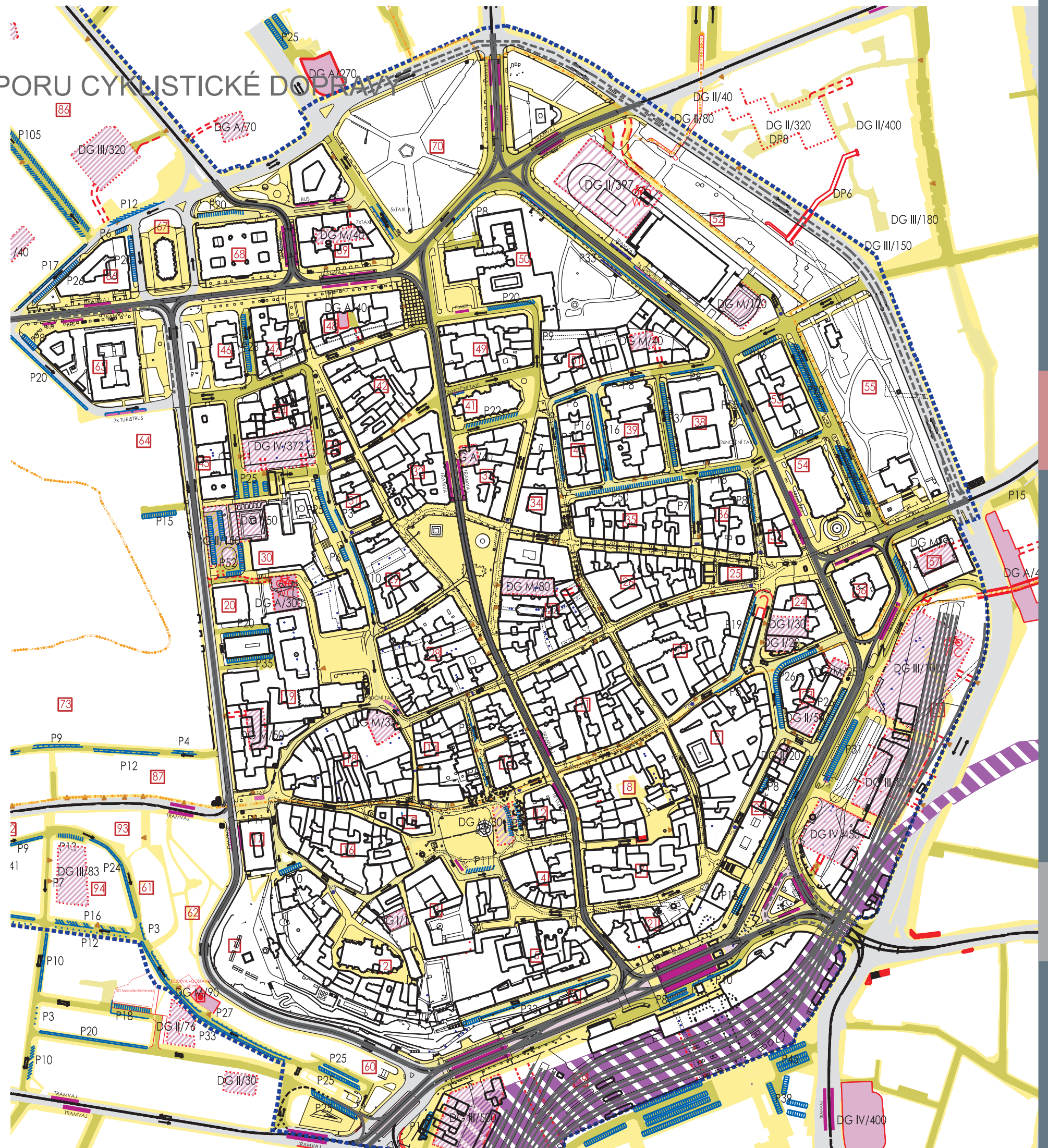
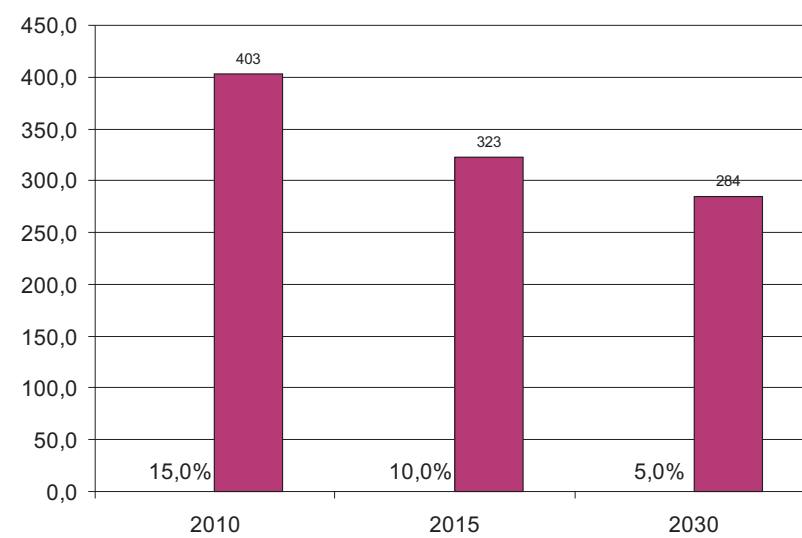
Omezení průjezdu zbytné dopravy může napomoci:

- městem řízená výstavba hromadných garáží kolem hradebního okruhu s dostupností přímo z hradebního okruhu a bez nutnosti zajištění do dopravně omezených, resp. zklidněných zón v centru
- proces postupného vytěsňování parkovacích míst z uličních prostor v centru města
- zamezení výstavby nových parkovacích zařízení za hranicemi hradebního okruhu

Nabídka parkovacích kapacit



Množství nelegálních parkujících míst



## SYSTEM SDILENÍ KOL - BIKE SHARING SYSTEM

Systémy sdílení kol jsou stále populárnější. Ve světě existuje celá řada systémů, od těch provozovaných nejrůznějšími společenstvími a neziskovými organizacemi až po ty komerční, fungujících na bázi reklamy.

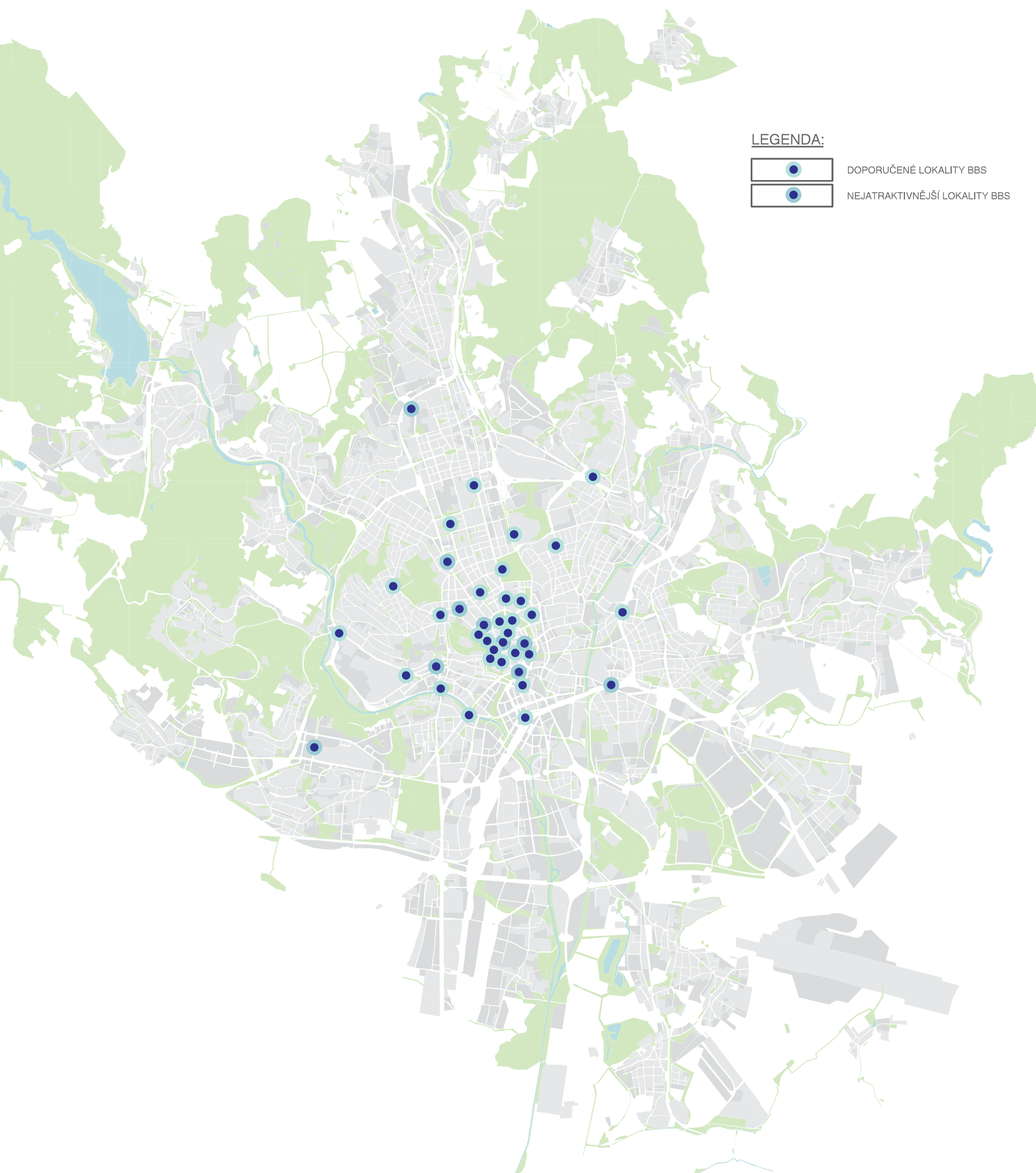
Ústředním motivem většiny systémů je volný nebo cenově dostupný přístup k jízdním kolům pro realizaci krátkých cest uvnitř města.

Současná popularita sdílení kol se připisuje známému pařížskému systému Vélib, který v roce 2007 zprovoznil síť 20.000 speciálně konstruovaných kol, která rozdělil mezi 1450 stanic volně rozmístěných po celé Paříži. Jedná se systém založený na principu členství, kde se jedinec registruje členskou kartou (kreditní kartou nebo telefonem) na kterékoli ze stanic a použije kolo na časově omezené období, obvykle kratší než dvě hodiny. Jedinec má plnou odpovědnost za kolo do doby jeho návratu do stanice. Paříž, podobně jako další evropská města spolupracují s reklamní kanceláří (v případě Paříže se jedná o JCDecaux), což jim umožňuje provozovat komerčně velké množství kol při minimálních uživatelských poplatcích. A protože se jedná o Public-Private Partnership Project se spoluúčastí města je možné využívat kolo první půl hodiny zdarma.

Další možností je spolupráce s dráhou, resp. drážním operátorem. V takovém případě je systém úzce navázán na systém veřejné dopravy. Nejznámější takto fungující společností je Deutsche Bahn a jejich systém Call a Bike. (v našem případě by se jednalo zřejmě o ČD nebo Student Agency).

Výhodou všech moderních systémů sdílení kol je jednoznačná identifikace uživatele a tím pádem zaručená návratnost kol ať už do konkrétního stanice nebo nově kdekoli ve městě za podmínky přesné identifikace místa. Takto může jedno kolo vykonat až 15 jízd za den s patnácti různými uživateli a najezdit přitom až 10.000 km za rok (Lyon, VeloV). Podmínkou úspěšnosti je dostatečné množství kol a vzdálenost staniců cca 300-400 m v centru města. Dalším důležitým prvkem je progresivní navýšení sazby za dlouhodobější užívání kola, což přirozeně vede ke zmenšení oblasti využití a celý proces se tím stává efektivnější (není nutné svážet kola z velkých vzdáleností a pokud ano, tak to přijde uživatele draž).

Od 1.7.2010 funguje systém Vélib i v Londýně. Londýn spolupracuje s bankou Barclays





Published by:  
 DB Rent GmbH  
 Call a Bike  
 Kölner Strasse 4  
 60327 Frankfurt am Main  
 Germany  
 www.callabike.de, info@callabike.de  
 24h service tel.: 07000 5225522\*  
 Telephone number when calling  
 from abroad: +49(0) 345 29297-0  
 \*German landline calls, Mon to Fri 9-18 h,  
 12.6 ct/min, other times 6.3 ct/min incl. VAT,  
 mobile phone charges may vary.  
 Subject to change without notice.  
 Correct at: March 2010

GRENZ 20110

# Call a Bike, the Deutsche Bahn bike rental system

## The fastest way around town: Call a Bike

Call a Bike is the fast way to get around, bypassing traffic jams, regardless of time-tables. It's good for your figure and good for the environment.

### How it works:

#### 1. Registration

You only have to register once at [www.callabike.de](http://www.callabike.de) or by calling 07000 5 22 55 22\*.

#### 2. Collect a bike and off you go

You can set off as soon as you have registered. All it takes is one quick phone call.

#### 3. Returning the bike:

##### Flex-System (Berlin, Frankfurt/Main, Karlsruhe, Cologne, Munich)

Simply lock the bike to a fixed object at the next major crossroads. After you have closed the lock and pressed the button, the display will show the words "Return bike?". Press "Yes". You will then see the 4-digit receipt code. To complete the rental process, phone the number on the lock cover again, key in the receipt code on your mobile phone and state the location of the bike.

##### Fix-System (Stuttgart and ICE pick-up points)

Return the bike to a Call a Bike pick-up point and secure it using the bolt provided there. Close the lock, press the button and note the receipt code on the lock display. Phone the number on the lock cover again, key in the receipt code and the 4-digit number of the pick-up point.

## Mobility at affordable prices

### You can choose between two different rates:

#### 1. Rates per minute:

Customer status	Standard rate	BahnCard rate
	8 cents per minute	6 cents per minute
per day (24 hours)	EUR 9 maximum	
per week (7 days)	EUR 36	

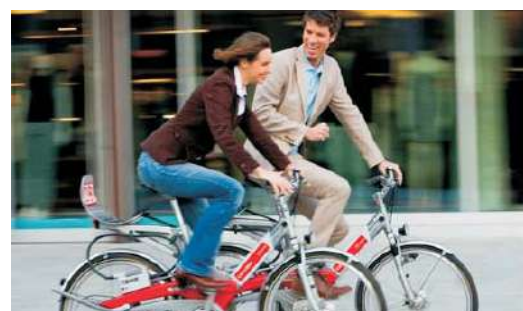


In Stuttgart, the first half hour is free. After that, the above rates apply.

**2. Flat rate:** Pay once – and cycle for 1 year with no more bother. By paying a one-off flat rate, the first 30 minutes of each journey are free.

Customer status	Standard rate	BahnCard 25	BahnCard 50, subscription holders and subscriptions to S-Bahn Berlin	BahnCard 100
Flat rate	EUR 99/year	EUR 75/year	EUR 50/year	EUR 25/year
as from 31st minute	8 cents per minute	6 cents per minute	6 cents per minute	6 cents per minute

The flat rate can be used in all Call a Bike cities and is valid for 12 months from the date of purchase. Please check the latest price list at [www.callabike.de](http://www.callabike.de).



## Call a Bike – The Deutsche Bahn bike rental system

The smart answer to traffic jams and city stress.

Deutsche Bahn – the mobility driver

When the green light on the lock flashes, call the telephone number in the red box on the cover of the lock. You will hear a 4-digit opening code, which you key into the display underneath the cover. This releases the lock and you can then remove the bolt. If the bike is already in use by someone else, the lock flashes red.

**NB:** A return call will be made to your phone showing the opening code – in other words, you do not have to remember the code.

Breaking your journey: If you want to take a break, you can "park" your bike by simply **closing the bolt** and pressing the button to the right of the lock. The opening code remains valid.

#### Flex-System – Collecting:

? Call the phone no. on the lock,   
 listen to opening code, key into display, open lock – off you go.

#### Flex-System – Returning:

? Lock CallBike, phone centre,   
 key in receipt code \*   
 state location #

#### Fix-System – Collecting:

? Call the phone no. on the lock,   
 listen to opening code, key into display, open lock – off you go.

#### Fix-System – Returning:

? Lock CallBike, phone centre,   
 key in receipt code and number of pick-up point on your mobile

#### Call a Bike is available in the following cities:

Berlin, Frankfurt am Main, Karlsruhe, Cologne, Munich, Stuttgart.

... and for example at the following ICE stations:

Augsburg Hbf	Darmstadt Hbf	Heidelberg Hbf	Oldenburg (Oldb.) Hbf
Baden-Baden Hbf	Dortmund Bf	Hildesheim Hbf	Regensburg Hbf
Bamberg Hbf	Düsseldorf Hbf	Kaiserslautern Bf	Saarbrücken Bf
Bielefeld Hbf	Freiburg i. Br. Hbf	Kassel Wilhelmshöhe Bf	Weimar Bf
Bonn Hbf	Göttingen Bf	Magdeburg Hbf	Wiesbaden Hbf
Braunschweig Bf	Halle Hbf	Mainz Hbf	Wolfsburg Hbf
Bremen Hbf	Hanover Hbf	Mannheim Hbf	Würzburg Hbf

**Please note:** At the above ICE stations, CallBikes can only be collected from and returned to the pick-up point.

An up-to-date list of participating cities is available at [www.callabike.de](http://www.callabike.de)

Furthermore, as a customer of Call a Bike you can use **StadtRAD Hamburg** with out any additional registration. The prices of StadtRAD Hamburg apply as well. For more information, visit [www.stadtradhamburg.de](http://www.stadtradhamburg.de).



## SYSTEM PARKOVÁNÍ KOL

Spolu s budováním cyklistických tras je třeba cyklistům nabídnout zařízení pro bezpečné odstavení kol, zejména v místech, kde je poptávka očekávána. Jak už bylo zmíněno, jedná se o dopravní terminály, místa cílů cest obecně (služby, úřady, školy, sportovní zařízení apod.), ale i často o zdrojové lokality, jelikož ne každý má možnost ostavit svoje kolo doma.

Odstavování jízdních kol se teoreticky dělí pouze na krátkodobé (1 až 2 hodiny) nebo dlouhodobé (po dobu pracovní doby, vyučování, přes noc, systém Bike and Ride apod.) Pro krátkodobé odstavení slouží především jednoduché stojany, dlouhodobé odstavení je nutno řešit podle konkrétního případu.

Co se týče odhadu počtu parkovaných kol, pak například u bytových a občanských staveb má být kromě výpočtu stání pro motorová vozidla prokázáno i zajištění dostatečného počtu míst pro kola. V případě průmyslových podniků či obchodních zařízení lze potřebný počet odstavných stání stanovit průzkumem či v závislosti na dělbě přepravní práce. Povinnosti každého zaměstnavatele je podle zákoníku práce zajistit bezpečné odstavení jízdního kola pro zaměstnance, pokud jej používá k cestě do zaměstnání a zpět. (zákoník práce, §145).

Místa vhodná pro umístění zabezpečených parkovacích zařízení.

- Pracoviště
- Vzdělávací zařízení
- Nejvýznamnější přestupní uzly IDS
- Železniční a autobusové nádraží
- Centrum města
- Nákupní centra
- Zábavní a kulturní centra a instituce
- Stadiony a sportovní zařízení
- Vybrané lokality v rekreačních oblastech
- Hromadné garáže

Parkovací místo musí splňovat tyto požadavky:

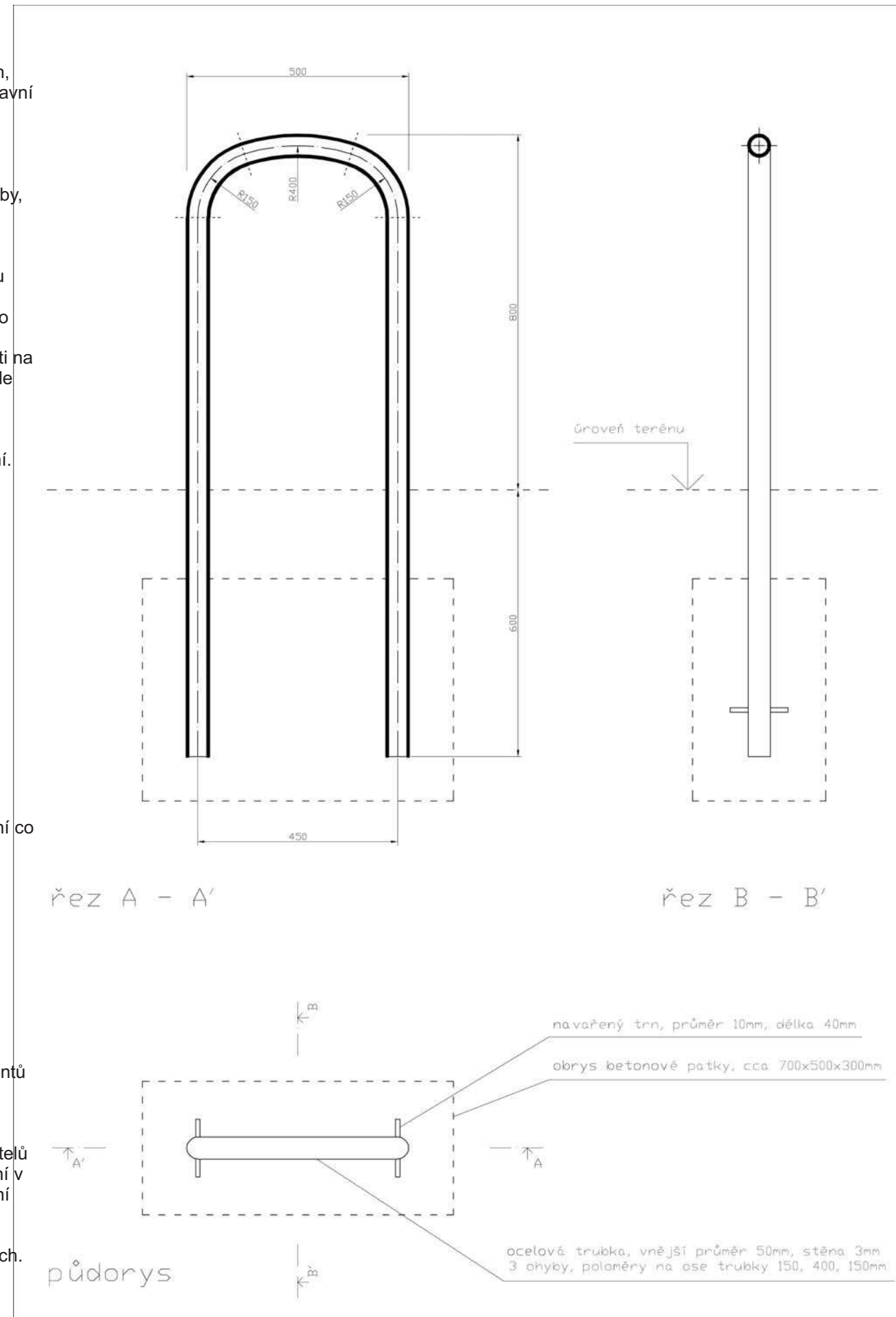
- Musí být co nejbližší cíli
- Musí mít dostatek stojanů, resp. skříní na úschovu kol
- Musí mít jednoduchou konstrukci a být přitom bezpečné
- Musí být jednoduše lokalizovatelné
- Místo musí umožňovat bezpečný příchod a odchod
- Svou konstrukcí nesmí ničit konstrukci kola
- Musí být uzamykatelné nebo alespoň umožňující uzamčení co nejvíce demontovatelných částí kola
- Musí ležet na atraktivním místě
- Musí chránit kolo, zvláště sedlo před deštěm
- Musí být solidní konstrukce jednoduše opravitelné

Doporučení počtu parkovacích míst podle lokality (podle holandských zkušeností – při průměrné dělbě dopravní práce 20% oproti 2% ve městě Brně, jsou hodnoty 10x nižší)

- |                                 |                              |
|---------------------------------|------------------------------|
| · Obchody a obchodní centra     | 4-8 míst na 1000 m2          |
| · obchodní nebo skladové plochy |                              |
| · Kanceláře                     | 1-4 místa na 1000 m2         |
|                                 | kancelářských ploch          |
| · Vzdělávací zařízení           | 30-80 míst na 1000 studentů  |
| · Sportovní zařízení            | 20-40 míst na 1000           |
|                                 | návštěvníků                  |
| · Nemocnice                     | 20-50 míst na 1000 lůžek     |
| · Parky, koupaliště...          | 10-35 míst na 1000 uživatelů |

Město by mělo přednostně budovat bezpečná parkovací zařízení v budovách magistrátu a městských institucích a vyžadovat budování těchto zařízení po velkých investorech u nákupních center, multifunkčních budov a velkých sportovních areálech. A také pamatovat na hlídaná místa pro kola ve všech hromadných garážích.

Stojany na kola patří do každé ulice!!!



Umístění- stojany budou umístěny jednotlivě, či ve skupinách tak, aby byl zabezpečen volný manipulační prostor 1,5m do každého směru od kraje stojanu (skupiny stojanů) k nejbližší pevné překážce. Osová vzdálenost jednotlivých stojanů bude 55cm. Při osazení na chodnicích navazujících na komunikaci pro motorová vozidla bude stojan osazen minimálně 50cm od hrany komunikace a v rámci chodníku bude zajištěn minimální průchod 1,5m, což je zjednodušená aplikace normy ČSN 73 6110. Stojany budou pod povrchem komunikace obetonovány. Hloubka zapuštění do země je 55cm. Vyčnívající část stojanu bude vysoká 85cm od povrchu komunikace. Při umístění bude stávající povrch vyříznut v rozsahu přečnickujícím půdorys stojanu na každou stranu o 30cm, skladby komunikace budou vybourány na úroveň -30cm. Po provedení výkopových prací bude stojan osazen a obetonován do úrovně -30cm. Skladby komunikace budou nahrazeny ve složení 20cm betonové lože - PB I (C20/25), 4cm štěrkořít frakce 0/4, zámková dlažba betonová šedá tl 6cm. V případě osazení do stávající živiničové vrstvy bude povrch zámkové dlažby proveden tak, aby plynule navazoval na stávající povrch. V případě umístění do zatravněné plochy bude postupováno obdobně s tím, že celá plocha bude ohraničena záhonovým obrubníkem uloženým v betonovém loži. Okolí bude zpětně upraveno a zatravněno. Pouze v případě, kdy původní povrch je tvořen rozebíratelnými prvky, budou tyto pouze vyjmuty a po instalaci v původní skladbě vráceny zpět.

## SYSTEM PŘEPRAVY KOL V PROSTŘEDCÍCH HROMADNÉ DOPRAVY

Možnost použití jízdního kola v kombinaci s prostředky hromadné dopravy podstatně zvětšuje mobilitu lidí používajících kolo. Při užívání hromadné dopravy je cyklista v podobné pozici jako například rodiče s malými dětmi (s kočárkem) – potřebuje více místa než běžný cestující. Je třeba na to myslet jak při návrhu vozového parku, tak při budování či úpravě zastávek, stanic. Co se týče možnosti přepravy, existuje celá řada závěsných a ostatních přídavných zařízení, ke kterým lze kolo připevnit. Taková zařízení jsou vhodnější například na delší vzdálenosti, meziměstské spojení. Co se týče městské dopravy, odbavení na zastávkách musí být především rychlé, kolo tak máme většinou stále u sebe. Z toho plyne určité omezení přepravy například v době dopravní špičky. Jiná situace je, pokud kolo ponecháváme v terminálech, na zastávkách, což se může týkat jak městské dopravy (konečné linek MHD), tak meziměstské. Především jde o to mít kolo kde ponechat tak, aby bylo chráněno před krádeží a ideálně též před povětrnostními vlivy.

Nejlepší řešení je takové, kdy kola jsou hlídána kamerami, dají se zamknout do boxů (prostorově náročné), jsou blízko nástupiště a odbavovací haly atd. Každé umístění, které prodlužuje manipulaci s kolem a cestu k němu bude nepopulární a nebude využíváno. Dále viz: ČSN 736110, ČL. 10.4.2.6 – B+R

Na potřebě propojení s prostředky IDS je založen celý systém cyklotras na území kraje. Ten až na výjimku umožňuje velice kvalitní plošnou obslužnost území. Ze situace je patrné, že z vytipovaných železničních nádraží se za předpokladu průměrné 20 km dojíždky (60 min), čekání na spoj (průměrně cca 45 minut) a jízdní době (cca 60 minut) na kole lze dostat v poměrně krátké době z Brna do kteréhokoli místa v kraji, resp. obráceně. Jedinou výjimkou je Znojmo, které je potřeba řešit samostatně, resp. v kontextu multioborové podpory území s jednou vysokou mírou nezaměstnanosti.

Pokud má být kolo začleněno do integrovaného dopravního systému je potřeba, aby tento systém umožňoval:

- Přepravu kol v prostředcích hromadné dopravy
- Bezpečné zaparkování kola ve významných dopravních uzlech ve městě (přestupní terminály)
- Půjčení kola na vytipovaných dopravních uzlech majících vazbu na kraj (nádraží)

Výrazným přínosem pro cyklistickou veřejnost může být:

- Využití lodní dopravy k přepravě kol
- Opětovné zavedení Cyklobusů upřednostňujících přepravu cyklistů do a z turisticky atraktivních oblastí v regionu



(18) Jízdní kolo může cestující v tramvajích, trolejbusích a v autobusech v zónách 100 a 101 u linek s provozním označením 1 až 99 přepravovat jako spoluzavazadlo za těchto podmínek:

- a) S jízdním kolem se do vozidla nastupuje dveřmi označenými symbolem kočárku. Počet symbolů stanovuje počet současně přepravovaných kočárků a jízdních kol.
- b) Nástup do vozidla nebo výstup z vozidla s jízdním kolem je dovolen jen se souhlasem řidiče. Cestující je povinen postupovat podle ustanovení článku 8 odst. (1) a (3).
- c) Řidič je oprávněn povolit přepravu i většího množství jízdních kol.
- d) Průjezd jízdního kola vozidlem není dovolen.
- e) Jízdní kolo podléhá dovoznému podle Tarifu IDS JMK.
- f) Při současném nástupu na zastávce do vozidla má přeprava kočárku pro spolucestující dítě a vozíku pro invalidy přednost před přepravou jízdních kol i dalších spoluzavazadel.
- g) Přeprava jízdních kol nesmí ohrozit bezpečnost a plynulost přepravy a nesmí být na obtíž ostatním cestujícím.

(19) Ve vlacích ČD může cestující s jízdním dokladem IDS JMK přepravovat jízdní kolo jako spoluzavazadlo nebo službou úschovy během přepravy pouze dle TR 10 ČD za podmínek stanovených SPPO ČD.



## SYSTEM VEŘEJNÝCH OPRAVEN KOL

Veřejní opravy kol jsou jednou z možností jak cyklistům na vybraných místech zpříjemnit cestování. Dost často totiž zjistíte, že potřebujete utáhnout povolenou matku, napumpovat prázdné kolo nebo namazat suchý řetěz. Jak na to ukazuje příklad z Velocity.



## SYSTEM SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ

Pravidelné sčítání cyklistů je nezbytné pro zjišťování aktuálních potřeb cyklistické dopravy a zároveň potvrzením užitečnosti provedených opatření na síti místních komunikací. Sčítání na realizovaných úsecích cyklostezek je vhodné automatizovat, tzn. opatřit automatickými sčítači s průběžným vyhodnocováním počtu projelých cyklistů.

Aktuálně je třeba provést sčítání na křižovatce Nové Sady-Renneská.



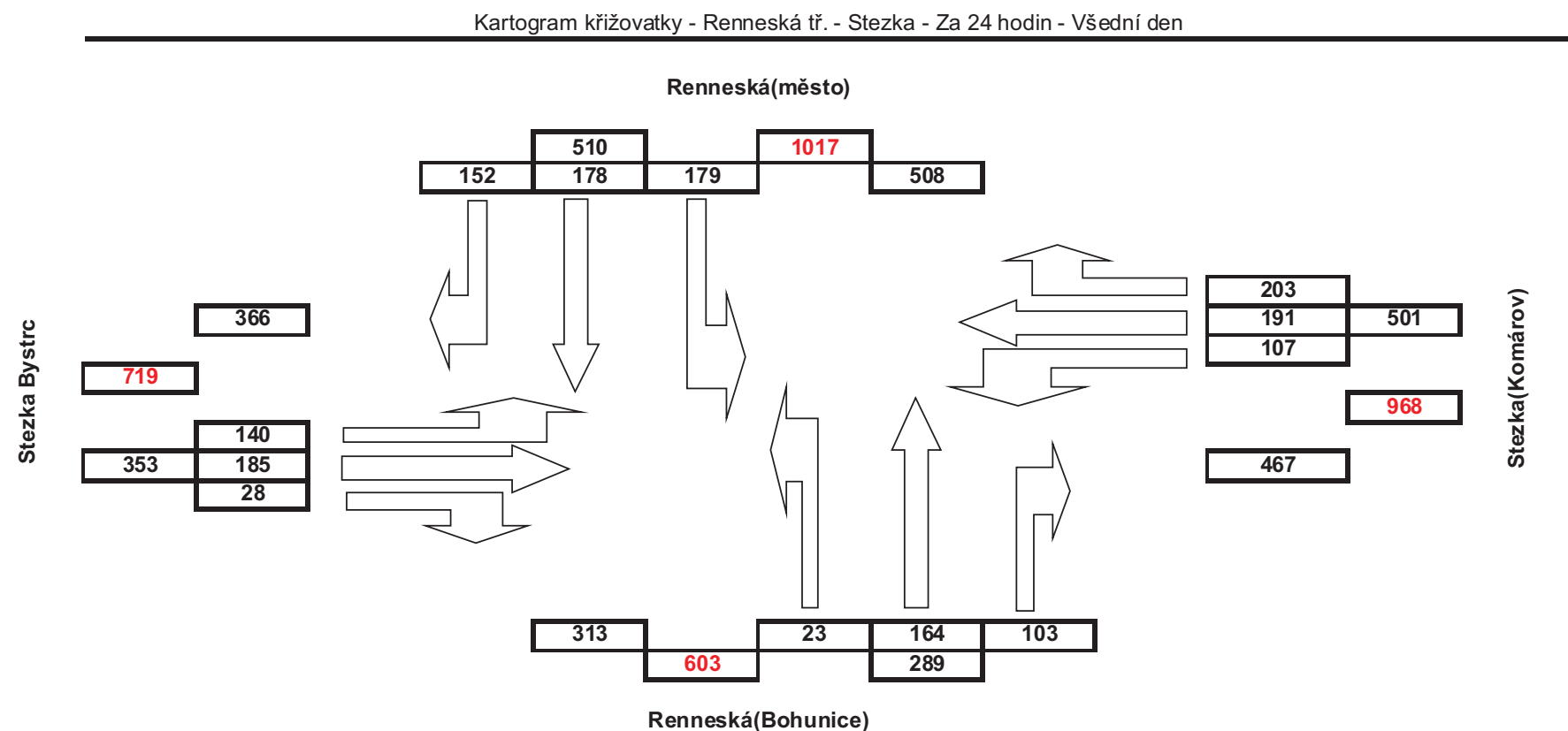
Je to jen takový nápad, opět inspirovaný Kodaní. Tento sčítač vyhrál prestižní cenu Falco, která je udělena v rámci každoroční cyklistické konference. Není náhradou za běžné plošné sčítání. Je tou pověstnou třešničkou na dortu, tedy na vybudovaných cyklotrasách. Společně s kolegou Cachem jsme vymysleli celostátní soutěž. Kolik cyklistů projede vybraným profilem cyklostezky v tom kterém městě. Soutěžit může třeba Brno s Prahou, ale pro zajímavost třeba s Břeclaví, nebo s Kodaní. A výsledky se mohou zobrazit na instalovaném sčítači on-line. Podobně jako v Kodaní ujeté kilometry za den, či rok. Stačí jedině. Domluvit se s výrobcem a přesvědčit město, že je to potřebná investice.



## INFORMAČNÍ SYSTÉM

Pro snadnou orientaci v systému cyklotras je důležité mít na paměti několik zásadních pravidel:

- síť cyklotras musí tvořit logický celek s vazbou na důležité cíle v intravilánu a extravilánu
- informačního značení vychází ze celostátního systému značení, kde má každá trasa přidělené číslo. Tento systém bude přednostně uplatňován na základních rekreačních cyklotrasách. O opatřeních na síti místních komunikací budou cyklisté informováni v cyklistických mapách, resp. na infotabulích. Složitě značení sítě na těchto komunikacích je kontraproduktivní.
- orientační tabule, které značení doplňují a usnadňují orientaci prostoru. Navíc umožňují informovat o místních cílech
- mapy. Optimálním řešením pro město je zjednodušený mapový podklad (viz Brno - střed, Bystrc...) s vyznačením systému městských cyklotras. V centrální oblasti města je účelné mapu města doplnit mapou městské části s vyznačením parkovacích zařízení významných přestupních terminálů apod., v okrajových oblastech mapou regionu s vyznačením regionálních napojení



# SYSTÉMOVÁ OPATŘENÍ V PROCESU PLÁNOVÁNÍ A PŘÍPRAVY STAVBY FUNKCE CYKLOKOORDINÁTORA

Odevzdáním, resp. schválením cyklogenerelu práce nekončí. Začíná proces nejsložitější, tzn. aplikování navržených schémat do aktuální sítě místních komunikací, koordinace investičních akcí města, zapracování do připravovaných projektů, prověřování signálních plánů na křižovatkách a v neposlední řadě systematické vysvětlování realizovaných cykloopatření a propagace cyklistické dopravy obecně.

Nezbytnou podmínkou je oficiální pověření konkrétní osoby, delegování pravomocí a hlavně zajištění dostatečné informovanosti ze strany města. Ta spočívá především v průběžném doplňování mapových podkladů, podkladů o připravovaných akcích a účasti na jednáních s možností aktivního ovlivňování projektů. Předběžně byla přislíbena takováto spolupráce jak ze strany OÚPR, tak ze strany OD.

Důležitá je provázanost s krajským koordinátorem Ing. Keprtem a celostátním koordinátorem Ing. Martínkem. Samozřejmostí je vzájemná informovanost o nejnovějších opatřeních na půdě České republiky, resp. ve světě.

Samozřejmostí je spolupráce koordinátora s OÚPR, OD, IO a ÚMČ a Policií ČR.

## MILADY HORÁKOVÉ

OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO - IO  
ZPRACOVATEL: ARGEMA BRNO  
STUPEŇ: DSP  
TERMIN REALIZACE: 2011

## BANKA

OBJEDNATEL: BANKA  
ZPRACOVATEL: NEZNÁMÝ  
STUPEŇ: DUR  
TERMIN REALIZACE: NEZNÁMÝ

## KŘIŽOVATKA KOLIŠTĚ

OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO - OD  
ZPRACOVATEL: BKOM  
STUPEŇ: STP DP  
TERMIN REALIZACE: NEZNÁMÝ

## ZASTÁVKY MORAVSKÉ NÁM.

OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO - OD  
ZPRACOVATEL: DPMB  
STUPEŇ: DUR  
TERMIN REALIZACE: NEZNÁMÝ

## EUROVELO 4

OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO  
ZPRACOVATEL: ADOS  
STUPEŇ: GEN  
TERMIN REALIZACE: DO ROKU 2015

## GARAŽE JANAČKOVHO DIVADLO

OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO - OÚPR  
ZPRACOVATEL: ATELIER A3  
STUPEŇ: DUR  
TERMIN REALIZACE: NEZNÁMÝ

## PARKY KOLIŠTĚ

OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO - IO  
ZPRACOVATEL: ATELIER IV  
STUPEŇ: DUR  
TERMIN REALIZACE: 2012

### TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

**9.2.4.17 Stezka pro chodce**  
Značkou č. C7a se stanovuje příkaz pro chodce (a osoby považované za chodce ve smyslu pravidel provozu), použit v daném směru takto vyznačený pruh nebo stezku. Pohyb chodců může být navíc usměrněn i užitím značky č. B30 "Zákaz pohybu chodců" ve směru zákazu vstupu chodců. Jiným účastníkům provozu je užití stezky zakázáno. K výjimkám z tohoto zákazu lze přistoupit v ojedinělých a odůvodněných případech a nesmí tím být ohrožena bezpečnost chodců. Omezení platnosti značky nebo doplňující údaje se uvádějí na dodatkové tabulce...

## AKČNÍ PLÁN REALIZACE VYBRANÉ SÍTĚ 2012

Rok 2010 je pro město Brno zlomovým rokem v chápání cyklistické dopravy. Po letech zdlouhavé výstavby cyklistických stezek se město rozhodlo využít hlavní dopravní prostor a v něm realizovat opatření pro cyklisty. Se stavbou stezek se nadále počítá, ale hlavní úlohu v rozvoji cyklistické infrastruktury budou mít právě tato procyklistická opatření. Akční plán je sestaven pro nejbližší období cca 2011-2012, kde je možné reálně odhadnout schopnosti města realizovat jednotlivá opatření. Další trendy jsou naznačeny v části etapizace. Celý proces je reálný jen při politické podpoře města a za aktivní spoluúčasti úřednického aparátu. I proto je nezbytná funkce cyklokoordinátora

### LEGENDA:

	ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ V HDP LINIOVÁ
	ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ V HDP PLOŠNÁ
	STAVEBNÍ OPATŘENÍ - SAMOSTATNÉ STAVBY
	STAVEBNÍ OPATŘENÍ - OSTATNÍ STAVBY S OPATŘENÍM PRO CYKLISTY

## FINANCOVÁNÍ OPATŘENÍ 2012

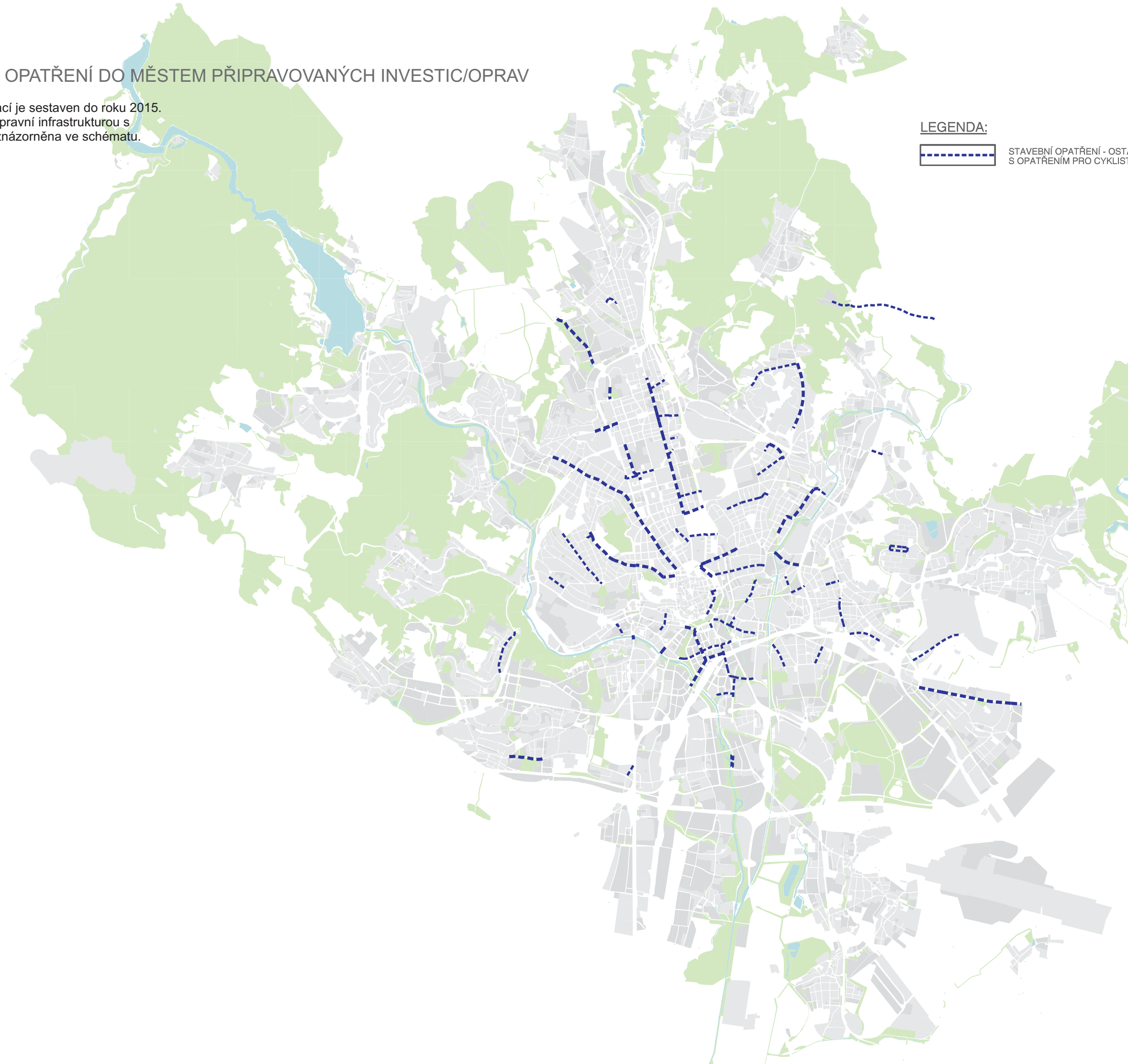
Trasa	Úsek	Opatření	Délka	Náklady	Celkem
Jihlavská	Jihlavská	liniová	4 010	600 Kč	2 406 000 Kč
	Renneská	liniová	187	600 Kč	112 200 Kč
	Nové Sady	stavební stezka	142	2 500 Kč	355 000 Kč
Svratka	Nádražní	organizační	368	300 Kč	110 400 Kč
	Renneská-Vomáčkova	stavební stezka	3 677	2 500 Kč	9 192 500 Kč
	biokoridor Sokolova	stavební stezka	1 296	2 500 Kč	3 240 000 Kč
	chodník Kníničská	organizační	918	300 Kč	275 400 Kč
Svitava	Branka-Ondrova	liniová	2 796	600 Kč	1 677 600 Kč
	Dálnice D1-Kaštanova	stavební stezka	1 026	2 500 Kč	2 565 000 Kč
	Kohoutovice	liniová	2 180	600 Kč	1 308 000 Kč
Nový Lískovec	Šárka	liniová	1 531	600 Kč	918 600 Kč
	Pisárecká	liniová	937	600 Kč	562 200 Kč
	Centrum	organizační	9 384	300 Kč	2 815 200 Kč
Komín	Vavřínecká	liniová	722	600 Kč	433 200 Kč
	ostatní	organizační	2 046	300 Kč	613 800 Kč
	Veslařská-Hlavní	liniová	1 014	600 Kč	608 400 Kč
Žabovřesky	chodník Kníničská	organizační	1 350	300 Kč	405 000 Kč
	Haasova-Jaselská	organizační	1 987	300 Kč	596 100 Kč
	Přivrat-Korejská	liniová	1 018	600 Kč	610 800 Kč
Střed	Přivrat-Korejská	organizační	305	300 Kč	91 500 Kč
	Haasova-Jaselská	organizační	1 561	300 Kč	468 300 Kč
	Gorkého	organizační	958	300 Kč	287 400 Kč
	Gorkého	stavební stezka	81	2 500 Kč	202 500 Kč
	Hlinky-Šilingrovo nám.	liniová	2 334	600 Kč	1 400 400 Kč
	Hrnčířská	organizační	1 020	300 Kč	306 000 Kč
	Hrnčířská	stavební	420	- Kč	- Kč
	Kounicova	liniová	1 768	600 Kč	1 060 800 Kč
	Antonínská	organizační	43	300 Kč	12 900 Kč
	Lidická	liniová	886	600 Kč	531 600 Kč
	Moravské nám	liniová	161	600 Kč	96 600 Kč
	Milady Horákové	stavební	704	- Kč	- Kč
	Lužánky-třída kpt.Jaroše	organizační	1 107	300 Kč	332 100 Kč
	Lužánky-třída kpt.Jaroše	stavební stezka	50	2 500 Kč	125 000 Kč
	Mlýnská-Masna	organizační	396	300 Kč	118 800 Kč
Křepole	Mlýnská-Masna	stavební	328	- Kč	- Kč
	Mlýnská-Masna	stavební stezka	42	2 500 Kč	105 000 Kč
	Palackého	organizační	99	300 Kč	29 700 Kč
	Slovanské nám.	stavební stezka	89	2 500 Kč	222 500 Kč
	Červený mlýn	stavební stezka	1 315	2 500 Kč	3 287 500 Kč
Medláňky	Hudcova	liniová	1 235	600 Kč	741 000 Kč
	Sever	Ant. Slavíka	organizační	186	300 Kč
Maloměřice	Helfertova	organizační	265	300 Kč	79 500 Kč
	Křížikova	liniová	1 752	600 Kč	1 051 200 Kč
	Okružní-Lesnická	liniová	2 880	600 Kč	1 728 000 Kč
	Okružní-Lesnická	organizační	248	300 Kč	74 400 Kč
	Zemědělská	stavební	800	- Kč	- Kč
	Cejl	organizační	860	300 Kč	258 000 Kč
	Okružní-Skrýjova	stavební stezka	112	2 500 Kč	280 000 Kč
	Okružní-Skrýjova	organizační	823	300 Kč	246 900 Kč
	lávka ČD	stavební	257	- Kč	- Kč
	Židenice	Kuldova	organizační	267	300 Kč
Šámalova		stavební	166	- Kč	- Kč
Šámalova		liniová	416	600 Kč	249 600 Kč
Klíny		organizační	130	300 Kč	39 000 Kč
Zengerova-Kaleckého		organizační	202	300 Kč	60 600 Kč
Zengerova-Kaleckého		stavební	253	- Kč	- Kč
Hrozňatova-Viniční		organizační	470	300 Kč	141 000 Kč
Buzkova-Čejkova		organizační	1 031	300 Kč	309 300 Kč
Buzkova-Čejkova		liniová	304	600 Kč	182 400 Kč
Poliklinika		stavební stezka	237	2 500 Kč	592 500 Kč
Krásného		stavební	684	- Kč	- Kč
Vínohrady		Rokytova	liniová	2 359	600 Kč
	Bzenecká	liniová	195	600 Kč	117 000 Kč
	Pálavské nám	stavební	808	- Kč	- Kč
Líšeň	Novolišeňská	liniová	3 698	600 Kč	2 218 800 Kč
	Jedovnická	liniová	2 403	600 Kč	1 441 800 Kč
	Jedovnická	organizační	1 540	300 Kč	462 000 Kč
Černovice	Olomoucká	liniová	2 628	600 Kč	1 576 800 Kč
	Řehořova	organizační	219	300 Kč	65 700 Kč
Bohunice	Charbulova	organizační	132	300 Kč	39 600 Kč
	Lány-Dvořítě	liniová	1 663	600 Kč	997 800 Kč
	Vídeňská	stavební stezka	240	2 500 Kč	600 000 Kč
Starý Lískovec	Vídeňská	organizační	1 330	300 Kč	399 000 Kč
	E.Přemyslovny-Dvořítě	stavební	631	- Kč	- Kč

## PRŮMĚT CYKLISTICKÝCH OPATŘENÍ DO MĚSTEM PŘIPRAVOVANÝCH INVESTIC/OPRAV

Městský plán investic a oprav komunikací je sestaven do roku 2015.  
Místa průniku staveb souvisejících s dopravní infrastrukturou s  
opatřeními pro cyklisty jsou přehledně znázorněna ve schématu.

### LEGENDA:

 STAVEBNÍ OPATŘENÍ - OSTATNÍ  
S OPATŘENÍM PRO CYKLISTY



Císlo akce	Ulice	Usek	Investor - zkrácený	Název stavby	Koor. od	Koor. do	Poznámka
24471	Antala Staška	celá	BVK, a.s.	Oprava vod. a kanal. Antala Staška	1.3.2012	31.10.2012	souběh JMP
16464	Antonína Macka	kříž. ŠTEFÁNIKOVA - kříž. PODĚBRADOVA	BVK, a.s.	Oprava kanal. a rek. vodovodu Ant. Macka	1.3.2013	31.10.2013	
7108	Atriová	č.or. 20 - č.or. 11	BVK, a.s.	Odkanalizování Ivanovice, Černohorská II	1.3.2010	31.10.2011	Pouze mimo nové plochy!
27701	Bartošova	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace a vodovodu	1.4.2010	31.8.2010	souběh Infonet, JMP, BKOM; TSB
28215	Bartošova	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.3.2010	31.7.2010	souběh BVK, JMP; TSB
14671	Barvičova	kříž. LIPOVÁ - kříž. KAMPELÍKOVA	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanal. a oprava vodov. Barvičova I	1.3.2011	31.10.2012	souběh EON, BKOM
14671	Barvičova	kříž. KAMPELÍKOVA - kříž. DOSTÁLOVA	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanal. a oprava vodov. Barvičova II	1.3.2012	31.10.2013	souběh EON
25759	Barvičova	Wanklova - smyčka	BKOM, a.s.	Souvislá údržba vozovky	1.3.2012	31.10.2013	souběh BVK, EON
29847	Barvičova	kříž. LIPOVÁ - kříž. KAMPELÍKOVA	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Barvičova	1.3.2012	31.10.2012	střed
6121	Bauerova	kříž. u 4. brány BVV, kříž. Křížkovského (cca 500m)	ŘSD ČR	MUK Hlinky - křižovatka u 4. brány BVV	1.8.2008	31.10.2009	
8140	Běhounská	kříž. JAKUBSKÉ NÁMĚSTÍ - kříž. NÁM. SVOBODY	BKOM, a.s.	Rekonstrukce komunikace vč. vod. a kanal	1.3.2009	31.8.2009	souběh JMP, O2
21833	Běhounská	kříž. MORAVSKÉ NÁMĚSTÍ - kříž. JAKUBSKÉ NÁMĚSTÍ	BKOM, a.s.	Rekonstrukce Moravského nám.	1.9.2009	30.9.2010	souběh BVK, JMP, Teplárny, EON, Max.
11853	Bendlova	celá	BVK, a.s.	Oprava vod. a kanal. Bendlova	1.3.2014	31.10.2014	
27491	Benešova	celá	SMB	Rekonstrukce ulice Benešova	1.3.2014	31.10.2014	souběh BVK
27515	Benešova	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace a vodovodu	1.3.2014	31.10.2014	souběh SMB
14672	Bezručova	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce vodovodu a kanalizace	1.3.2010	31.10.2010	souběh TSB, JMP, BKOM, VZMB
17652	Bezručova	celá	BKOM, a.s.	Oprava chodníků	1.9.2010	31.10.2010	souběh TSB, JMP, BVK, VZMB
14673	Blatného	kříž. HOROVA - kříž. LUČNÍ	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a rek. vodovodu	1.3.2012	31.10.2012	souběh JMP, TSB
14640	Blatouchová	celá	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a vodovodu Blatouchová	1.3.2013	31.10.2013	
13968	Blížká	celá	SMB	Uliční stoky kanal. oddíl. systému	1.3.2013	31.10.2013	
18775	Bohunická	přejezd ČD - Řehákova	Správa dopravní cesty	ČD Brno - 1. část odstavného nádraží	1.9.2007	30.9.2009	
19645	Bohuslava Martinů	č.or. 8 - č.or. 28	BKOM, a.s.	Souvislá údržba komunikace	1.8.2009	31.10.2009	
19645	Bohuslava Martinů	slepá část	BKOM, a.s.	Souvislá údržba komunikace	1.8.2009	31.10.2009	
15413	Bochořákova	kříž. VYCHODILOVA - p.č. 5479	BKOM, a.s.	Rozšíření ulice Bochořákova	1.3.2010	31.10.2010	koord. Teplárny; souběh EON
28453	Brandlova	celá	BKOM, a.s.	Rekonstrukce komunikace	1.3.2011	31.10.2011	souběh DPmB
7521	Bratislavská	celá	BKOM, a.s.	Rekonstrukce komunikace	1.3.2016	31.10.2016	souběh JMP, BVK, ČT, VZMB
9619	Bratislavská	celá	BVK, a.s.	Rek. kanal. a vod. vč. ruš. Bratislavská	1.3.2016	31.10.2016	souběh BKOM, JMP
9619	Bratislavská	celá	BVK, a.s.	Rek. kanal. a vod. vč. ruš. Bratislavská	1.3.2016	31.10.2016	souběh BKOM, JMP
6123	bratří Mrštíků	celá	ŘSD ČR	Sil. I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí	1.3.2010	31.10.2012	
9232	Břenkova	celá	BVK, a.s.	Oprava kanal. a vod. Břenkova	1.3.2011	31.10.2011	soub. BKOM, TSB
29304	Břenkova	celá	BKOM, a.s.	Oprava chodníků Břenkova	1.6.2011	31.10.2011	souběh BVK, TSB
23895	Cejl	kříž. VRANOVSKÁ	DPMB, a.s.	RKT Cejl - Vranovská	1.3.2012	31.10.2012	
19653	Cihlářská	celá	BKOM, a.s.	Oprava chodníku	1.7.2011	31.10.2011	pouze s opravou vodovodu!
29767	Cihlářská	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanal. a vodovodu Cihlářská	1.3.2011	31.10.2011	
11416	Cimburkova	konec ul.	ŘSD ČR	VMO, MUK Dobrovského-Svitavská radiála	1.10.2009	31.10.2011	koord. EON
16468	Cornovova	kříž. HÚSKOVA - kříž. OLOMOUCKÁ	BVK, a.s.	Rekonstr. kanal. a vod. Cornovova I	1.3.2013	31.10.2013	
16468	Cornovova	kříž. HÚSKOVA - Charbulova 106	BVK, a.s.	Rekonstr. kanalizace Cornovova II	1.3.2013	31.10.2013	
16633	Cupákova	Jandáskova-Karásek	BVK, a.s.	RKS "C" Cupákova	1.3.2010	31.10.2011	
14729	Cyrilská	celá	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a vodovodu Cyrilská	1.3.2011	31.10.2011	
12706	Čeňka Růžičky	celá	BVK, a.s.	Dešť. a splaš. kanal. Bohunice vč. komunikac	1.3.2010	31.10.2011	souběh JMP, MČ
14022	Čermákova	Leskava-Martina Ševčíka	BVK, a.s.	Oddílný kanal. systém St. Lískovec - II. etapa	1.10.2010	31.10.2011	souběh JMP
14022	Čermákova	Klobásova-Leskava	BVK, a.s.	Oddíl. kanal. systém St. Lískovec - I. etapa	1.10.2010	31.10.2011	souběh JMP
7108	Černohorská	Černá-Lysická	BVK, a.s.	Odkanalizování Ivanovice, Černohorská II	1.3.2010	31.10.2011	včetně vodovodu+obnovy voz.
6116	Česká	kříž. JOŠTOVA - kříž. BRANDLOVA	BKOM, a.s.	Rekonstrukce ulice Joštova I	1.10.2009	31.10.2010	souběh BVK, Maxprogres, EON
24740	Česká	kříž. JOŠTOVA - kříž. BRANDLOVA	BVK, a.s.	Rek. kanal. a vodovodu Joštova I	1.9.2009	31.10.2010	souběh BKOM, Maxprogres, EON
28256	Čichnova	celá	BKOM, a.s.	Souvislá oprava chodníku a vozovky	1.3.2010	31.10.2010	
7531	Dačického	kříž. NOVÁČKOVA - kříž. DUKELSKÁ TŘÍDA	BKOM, a.s.	Rek. ulic Dukel., Dačic., Nováčkova II. et	1.3.2016	31.10.2016	
23194	Davidkova	kříž. REBEŠOVICKÁ - kříž. ZÁMECKÁ	BVK, a.s.	Kanalizační sběrač Davidkova	1.3.2010	31.10.2012	
27491	Divadelní	kříž. BENEŠOVA - kříž. MALINOVSKÉHO NÁMĚSTÍ	SMB	Rekonstrukce ulice Benešova	1.3.2013	31.10.2013	souběh BVK
6119	Dobrovského	kříž. SLOVINSKÁ - kříž. CHODSKÁ	ŘSD ČR	VMO Dobrovského - technologické centrum	1.9.2007	31.10.2010	koord. EON, JMP
29642	Dobrovského	kříž. PURKYŇOVA - kříž. PALACKÉHO TŘÍDA	SMB	Rekonstrukce ulice Dobrovského	1.3.2011	31.10.2011	Po ukončení VMO.
16477	Dolnopolní	č.or. 99a - kříž. SVĚTLÁ	BVK, a.s.	Opr. vod. a rek. kan. Světlá	1.3.2013	31.10.2013	
6691	Dominikánské nám.	celé	BKOM, a.s.	Rekonstrukce Dominikánského nám.	1.3.2011	31.10.2011	souběh JMP
13936	Dominikánské nám.	kříž. PANSKÁ - kříž. MEČOVÁ	BKOM, a.s.	19. stavba SK kolektor Veselá-Dom. nám.	17.11.2008	30.3.2010	
9687	Dornych	kříž. ZVONÁŘKA - kříž. ŠIROKÁ	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní	1.3.2013	31.10.2013	souběh Tel., EON, Vlněna
9687	Dornych	kříž. ÚZKÁ - kříž. PŘÍZOVA	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní	1.3.2014	31.10.2015	souběh Tel., EON, Vlněna
9687	Dornych	kříž. ŠIROKÁ - kříž. SVATOPETRSKÁ	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní	1.3.2016	31.10.2017	souběh Tel., EON, Vlněna
9323	Dřevařská	celá	BVK, a.s.	Oprava kan. a vod. Dřevařská	1.3.2014	31.10.2014	
21460	Dufkovo nábř.	celá podél řeky	BVK, a.s.	Rekonstrukce kmenové stoky A	1.3.2010	31.10.2010	
6123	Dukelská tř.	kříž. BRATŘÍ MRŠTÍKŮ - kříž. TOMKOVO NÁMĚSTÍ	ŘSD ČR	Sil. I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí	1.3.2010	31.10.2012	
7531	Dukelská tř.	kříž. DAČICKÉHO - kříž. HÁLKOVA	BKOM, a.s.	Rek. ulic Dukel., Dačic., Nováčkova II. et	1.3.2016	31.10.2016	Souběh DPMB, JMP
12706	Dvořiště	kříž. VYHLÍDALOVA - kříž. SOUHRADY	BVK, a.s.	Dešť. a splaš. kanal. Bohunice vč. komunikac	1.3.2010	31.10.2011	souběh JMP
7528	Elgartova	celá	BKOM, a.s.	Předlažba komunikace	1.8.2009	31.10.2009	souběh SMART
11855	Elišky Krásnohorské	celá	BVK, a.s.	Oprava kanal. a rek. vod. Elišky Krásnohorské	1.3.2014	31.10.2014	
12706	Elišky Přemyslovny	kříž. HRANIČKY - kříž. OSOVÁ	BVK, a.s.	Dešť. a splaš. kanal. Bohunice vč. komunikac	1.3.2010	31.10.2011	souběh JMP
6679	Farní	celá	BVK, a.s.	MČ Tuřany - dostavba kanalizace (páteřní stoky)	1.3.2010	31.10.2011	
8096	Farní	celá	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	

Číslo akce	Ulice	Úsek	Investor - zkrácený	Název stavby	Koor. od	Koor. do	Poznámka
7108	Fedrova	křiž. ČERNOHORSKÁ	BVK, a.s.	Oddílný kanalizační sběrač - 2.etapa	1.3.2010	31.10.2011	včetně obnovy voz.
14696	Ferrerova	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace a vodovodu	1.3.2015	31.10.2015	
9616	Filipínského	křiž. BUBENÍČKOVA - křiž. KLÍNY	BVK, a.s.	Rek.kanal.a opr.a rek.vod. Filipínského I	1.10.2013	31.10.2014	souběh JMP,EON
9616	Filipínského	křiž. KLÍNY - křiž. ŠAMALOVA	BVK, a.s.	Rek.kanal.a opr.vod. Filipínského II	1.10.2013	31.10.2014	souběh JMP,EON
16470	Florianova	celá	BVK, a.s.	Oprava vod.a rek. kanal.Florianova	1.3.2012	31.10.2012	souběh BKOM
20012	Florianova	celá	BKOM, a.s.	Oprava vozovky Florianova	1.3.2012	31.10.2012	souběh BVK
29010	Fryčajova	křiž. OBRÁNSKÁ - křiž. MLÝNSKÉ NÁBŘEŽÍ	SÚS JMK	Oprava mostu ev.č.374-047 a 374-048	1.3.2010	31.10.2011	
24470	Gajdošova	křiž. VANČUROVA - křiž. TÁBORSKÁ	BVK, a.s.	Rekonstr. vod. a kan. Van čurova	1.9.2011	31.10.2012	mimo nové plochy ul.Táborská!
11857	Hansmannova	celá	BVK, a.s.	Oprava vod. a kanal. Hansmannova	1.3.2010	31.10.2010	
8096	Haraštova	celá	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
17218	Haraštova	celá	BVK, a.s.	Brno, MČ Tuřany - dostavba kanalizace	1.3.2010	31.10.2011	
6679	Hasičská	celá	BVK, a.s.	MČ Tuřany-dostavba kanalizace (páteří stoky)	1.3.2010	31.10.2011	
8096	Hasičská	celá	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
12706	Havelkova	celá	BVK, a.s.	Dešť.a splaš.kanal.Bohunice vč.komunikac	1.3.2010	31.10.2011	
14022	Hermannova	celá	BVK, a.s.	Oddílný kanal.systém St.Lískovec-III.etapa	1.10.2010	31.10.2011	souběh JMP
29538	Heršpická	celá	ŘSD ČR	Oprava komunikace I/52 Brno-Rajhrad	1.3.2009	31.10.2009	koord.BKOM,Tep.,BVK,JMP,TSB,E.ON,DPMB,Maxpr.,Smart,NET
29538	Heršpická	křiž. STRAŽNÍ - křiž. JIHLAVSKÁ	ŘSD ČR	Oprava kom. I/52 Brno-Rajhrad-Ochrana optokabelu	1.7.2009	31.10.2010	koor.Teplárny
27701	Hilleho	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace a vodovodu	1.10.2009	30.4.2010	souběh InfoNet,E.ON, JMP, BKOM; TSB
28216	Hilleho	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.3.2010	31.10.2010	souběh BVK, JMP; TSB
6679	Holásecká	křiž. PODLIPNÁ - křiž. ŠÍPKOVÁ	BVK, a.s.	MČ Tuřany-dostavba kanalizace (páteří stoky)	1.3.2010	31.10.2011	
8096	Holásecká	křiž. PODLIPNÁ - křiž. ŠÍPKOVÁ	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
8096	Holásecká	křiž. ŠÍPKOVÁ - křiž. ULICE 1. KVĚTNA	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
17218	Holásecká	křiž. PODLIPNÁ - křiž. ULICE 1. KVĚTNA	BVK, a.s.	Brno-MČ Tuřany dostavba kanalizace	1.3.2010	31.10.2011	
8175	Holubova	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.3.2010	31.10.2010	nutná voda, kanál !; souběh JMP
17208	Horova	křiž. BURIANOVO NÁMĚSTÍ - křiž. MOZOLKY	SMB	Rekonstrukce ulice Minská	1.3.2012	31.10.2012	souběh BVK,TSB
18128	Hostinského	křiž. PALACKÉHO TRÍDA - křiž. PODĚBRADOVA	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanal. a vod.Hostinského	1.3.2010	31.10.2010	souběh BKOM,JMP,TSB
28789	Hostinského	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Hostinského	1.3.2010	31.10.2010	souběh BVK,JMP,TSB
6119	Hradecká	Tábor -200m za křiž. Královopolská	ŘSD ČR	VMO Dobrovského	1.10.2007	31.10.2011	koord. JMP,O2, SMART
11376	Hradecká	most přes ulici Podhájí	ŘSD ČR	Oprava mostu přes místní kom.43-004.3 Podhájí	15.3.2009	31.10.2009	
13998	Hradiska	celá	BVK, a.s.	Stok.sít' v ul.Hradiska a Mlým.nábř.	1.3.2010	31.10.2010	
12706	Hraničky	křiž. DLOUHÁ - křiž. NEUŽILOVA	BVK, a.s.	Rekon.vod.Hraničky	1.3.2011	31.10.2011	souběh JMP
7971	Hrubého	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.3.2010	31.10.2010	souběh BVK,JMP,TSB
16471	Hrubého	celá	BVK, a.s.	Oprava vod.a kanal.Hrubého	1.10.2009	31.5.2010	souběh BKOM,JMP, TSB
12706	Humenná	celá	BVK, a.s.	Dešť.a splaš.kanal.Bohunice vč.komunikac	1.3.2010	31.10.2011	souběh JMP
21541	Husova	č.or. 5 - křiž. KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ	BKOM, a.s.	Rekonstrukce ul.Husova	28.6.2008	31.8.2009	souběh BVK,TSB
15406	Husovická	křiž. SEKANINOVA - křiž. MOSTECKÁ	BVK, a.s.	RKS "D" Auerswaldova-Kaloudova	1.3.2010	31.10.2013	koord. BKOM
25030	Husovická	křiž. SEKANINOVA - křiž. MOSTECKÁ	BKOM, a.s.	Oprava chodník ů	1.3.2010	31.10.2013	koor. RKS D
25032	Husovická	křiž. SVITAVSKÁ - křiž. MOSTECKÁ	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.3.2010	31.10.2013	koor. RKS D
27394	Hybešova	křiž. NOVÉ SADY - křiž. ÚZKÁ	SMB	Přestavba ŽUB - Městská infrastruktura	1.3.2010	31.10.2015	koord. DPMB
29618	Hybešova	křiž. LEITNEROVA - Meopta	DPMB, a.s.	Střední oprava TT Hybešova	1.10.2009	31.10.2009	
18129	Chaloupkova	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanal. a vod.Chaloupkova	1.9.2010	31.10.2011	souběh BKOM, TSB
28790	Chaloupkova	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Chaloupkova	1.3.2011	31.10.2011	souběh BVK, TSB
18130	Chelčického	celá	BVK, a.s.	Oprava kanal. a rek. vod.Chelčického	1.3.2013	31.10.2013	
14677	Chládkova	křiž. ZBOROVSKÁ - křiž. KOREJSKÁ	BVK, a.s.	Rekonstr.vodovodu,oprava kanalizace II	1.3.2009	30.9.2009	souběh BKOM,TSB,SMART
14677	Chládkova	křiž. MINSKÁ - křiž. ZBOROVSKÁ	BVK, a.s.	Oprava vodovodu a kanalizace I	1.9.2009	31.5.2010	souběh BKOM,TSB,SMART
25437	Chládkova	křiž. ZBOROVSKÁ - křiž. KOREJSKÁ	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Chládkova II	1.3.2009	31.10.2009	souběh BVK,TSB,SMART
25437	Chládkova	u bytových domů	BKOM, a.s.	Oprava vozovky	1.3.2009	31.10.2009	souběh BVK,TSB,SMART
25437	Chládkova	křiž. MINSKÁ - křiž. ZBOROVSKÁ	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Chládkova I	1.3.2009	31.7.2010	souběh BVK,TSB,SMART
9657	Chodská	celá	BVK, a.s.	Rek. kan. a vod. Chodská.	1.3.2016	31.10.2016	
14004	Chrpová	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce inž.sítí a komunikací	1.3.2010	31.10.2011	
21628	Chudobova	křiž. MRKOSOVA - křiž. KLÍNY	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Chudobova	1.3.2013	31.10.2013	souběh BVK
28768	Chudobova	celá	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a vodovodu Chudobova	1.3.2013	31.10.2013	souběh BKOM
18265	Jana Babáka	celá	DPMB, a.s.	RTT Jana Babáka	1.3.2013	31.10.2013	souběh BVK,BKOM,JMP
18265	Jana Babáka	celá	DPMB, a.s.	RTT Jana Babáka	1.3.2013	31.10.2013	souběh BVK,BKOM,JMP
27492	Jana Babáka	celá	BKOM, a.s.	Rekonstrukce ulice Jana Babáka	1.3.2013	31.10.2013	souběh DPMB,BVK,JMP
27492	Jana Babáka	celá	BKOM, a.s.	Rekonstrukce ulice Jana Babáka	1.3.2013	31.10.2013	souběh DPMB,BVK,JMP
16472	Jandáskova	křiž. GROMEŠOVA - křiž. CUPÁKOVA	BVK, a.s.	Oprava kanal. a vodovodu Jandáskova	1.3.2013	31.10.2013	souběh BKOM
16633	Jandáskova	křiž. CUPÁKOVA	BVK, a.s.	RKS "C" Cupákova	1.3.2010	31.10.2011	
28761	Janouškova	křiž. FUGNEROVA - křiž. SLÁDKOVA	BVK, a.s.	Oprava vodovodu a rek. kanalizaceJanouškova	1.3.2012	31.10.2012	
8067	Jehnická	křiž. KRÁLOVKA - křiž. JANDÁSKOVA	BKOM, a.s.	Rekon.komun.v č.vodovodu	1.5.2009	30.6.2010	koor.BVK 2010
6769	Jeníčkova	celá	BKOM, a.s.	Souvislá oprava komunikace	1.3.2010	31.10.2010	Kan.-1934,vod.-1933!
17087	Jeronýmova	křiž. EIMOVA - křiž. NEZAMYSLOVA	BKOM, a.s.	Oprava komunikace v č. odvodnění	1.8.2009	31.10.2009	Souběh BVK,TSB
18118	Jeronýmova	křiž. EIMOVA - křiž. NEZAMYSLOVA	BVK, a.s.	Oprava kan. a vod.Jeronýmova	1.5.2009	31.8.2009	souběh BKOM,TSB
25717	Jeřabinová	celá	BKOM, a.s.	Souvislá údržba komunikace	1.3.2010	31.10.2010	souběh JMP
25719	Jeřábkova	křiž. NÁM. 28. ŘÍJNA - křiž. TRÍDA KAPITÁNA JAROŠE	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.3.2010	31.10.2010	souběh BVK,JMP; TSB
27701	Jeřábkova	křiž. NÁM. 28. ŘÍJNA - křiž. TRÍDA KAPITÁNA JAROŠE	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace a vodovodu	1.4.2010	31.8.2010	souběh BKOM,JMP,Infonet; TSB
29538	Jihlavská	křiž. HERŠPICKÁ	ŘSD ČR	Oprava kom. I/52 Brno-Rajhrad-Ochrana optokabelu	1.7.2009	31.10.2010	



Číslo akce	Ulice	Úsek	Investor - zkrácený	Název stavby	Koor. od	Koor. do	Poznámka
9623	Jílkova	kříž. ŠÁMALOVA - kříž. ROKYCANOVA	BVK, a.s.	Rek.kanal.,opr.a rek.vod.,obnova komunik.	1.10.2007	31.10.2009	soub.TSB,BKOM,JMP
9623	Jílkova	kříž. ROKYCANOVA - kříž. JAMBOROVA	BVK, a.s.	Oprava kanal.a vod.,obnova komunikace	1.10.2007	31.10.2009	soub.TSB,BKOM,JMP
17222	Jílkova	kříž. ŠÁMALOVA - kříž. GAJDOŠOVA	BKOM, a.s.	Jílkova-obnova komunikace-chodníky	1.3.2008	31.10.2009	soub.BVK,TSB,JMP
9668	Jiráskova	Koneč.nám.-Gorkého	BVK, a.s.	Rekon. vodovodu a kanal.+ zruš.č.vodov.	24.11.2008	31.10.2009	soub.éh BKOM,JMP,VZMB,TSB
25436	Jiráskova	celá	BKOM, a.s.	Odvodnění komunikace Jiráskova	1.3.2009	30.5.2010	soub.éh BVK,JMP,VZMB; TSB
6851	Josefská	č.or. 21 - kříž. NOVOBRANSKÁ	BKOM, a.s.	Úprava ul.Josefské	1.9.2009	31.5.2010	soub.éh TSB,JMP
6116	Joštova	kříž. KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ - kříž. MORAVSKÉ NÁMĚSTÍ	BKOM, a.s.	Rekonstrukce ulice Joštova I	1.10.2009	31.10.2010	soub.éh BVK,JMP,TSB,Maxprogres
6116	Joštova	Komenského nám.-Údolní	BKOM, a.s.	Rekonstrukce ulice Joštova II	1.10.2011	31.10.2012	soub.éh BVK,JMP
24740	Joštova	kříž. KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ - kříž. MORAVSKÉ NÁMĚSTÍ	BVK, a.s.	Rek.kanal.a vodovodu Joštova I	1.9.2009	31.10.2010	soub.éh BVK,TSB,JMP,Maxprogres
25471	Joštova	kříž. MORAVSKÉ NÁMĚSTÍ	BVK, a.s.	Rašínova II-rek.kanalizace(prov.propoj kan.sb.C01)	1.7.2009	31.10.2010	soub.éh BKOM,Teplárny,EON
27495	Joštova	Červený kostel-Údolní	BVK, a.s.	Rek.kanalizace Joštova II	1.10.2011	31.10.2012	soub.éh BKOM,JMP
19641	Jugoslávská	kříž. MERHAUTOVA	DPMB, a.s.	RKT Jugoslávská-Merhautova	1.5.2010	30.9.2010	koord. M.Horákové;soub.BKOM
7236	K lesu	kříž. ONDROVA - č.or. 5	M Č Brno-Kníničky	Oprava komunikace 3.část	1.9.2008	31.10.2009	
28762	Kaleckého	celá	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a vodovodu, obnova komunik.	1.3.2009	30.4.2010	soub.éh JMP,TSB
6123	Kaloudova	celá	ŘSD ČR	Sil. I/42 Brno, VMO Tomkovo nám.ěstí	1.3.2010	31.10.2012	koordinace BVK
15406	Kaloudova	konec ulice	BVK, a.s.	RKS "D" Aurswaldova-Kaloudova	1.3.2010	31.10.2013	koord.ŘSD
29887	Kalvodova	celá	BKOM, a.s.	Souvislá údržba komunikace Kalvodova			Nesouhlas - nutná voda a kanál!
6123	Karlova	kříž. PROVAZNÍKOVA	ŘSD ČR	Sil. I/42 Brno, VMO Tomkovo nám.ěstí	1.3.2010	31.10.2012	koord. BKOM,DPMB
9729	Karlova	kříž. PROVAZNÍKOVA	BKOM, a.s.	VMO Rokytova	1.3.2012	31.10.2015	
10295	Klímešova	U zvoníčky-Příhon p.č.47/1	BVK, a.s.	Rekon. komunikací Ořešín-I.et.	1.8.2008	30.9.2009	soub.éh BVK,InfoTel
10295	Klímešova	kříž. OŘEŠÍNSKÁ - kříž. U ZVONIČKY	BVK, a.s.	Rekon. komunikací Ořešín-II.et.	1.3.2010	31.10.2010	soub.éh BVK
11288	Klímešova	Tihůvka-Příhon p.č.47/1	BVK, a.s.	Dešťová kanal.Ořešín 2.etapa	2.2.2009	30.9.2009	soub.éh BKOM,InfoTel
11288	Klímešova	kříž. OŘEŠÍNSKÁ - kříž. U ZVONIČKY	BVK, a.s.	Dešťová kanalizace-1.etapa	1.3.2010	31.10.2010	soub.éh BKOM
14022	Klobásova	kříž. KROUPOVA - kříž. TOČNÁ(spojka)	BVK, a.s.	Oddílný kanal.systém St.Lískovec-I.etapa	1.10.2010	31.10.2011	soub.éh BKOM,JMP
14004	Klobouček	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce inž.sítí a komunikací	1.3.2010	31.10.2011	
27912	Kobližná	Sukova - Divadelní	BKOM, a.s.	Rekonstrukce komunikace	1.3.2010	31.10.2010	soub.éh JMP
14500	Koliště	kříž. LIDICKÁ - kříž. MILADY HORÁKOVÉ	BVK, a.s.	Rek.kanal. a vodovodu Koliště	1.10.2014	31.10.2015	
9224	Komárovská	celá	BVK, a.s.	Rek.kanalizace Komárovská	1.3.2010	31.10.2011	koor.BKOM,JMP,E.ON,ŽUB
9687	Komárovská	Železniční-or.č.5	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní vč. IS	1.3.2011	31.10.2012	koor.BVK,JMP,E.ON,ŽUB
9687	Komárovské nábř.	celé	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní-pouze kanalizace	1.3.2010	31.10.2010	koor.E.ON,ŽUB
9687	Konopná	celá	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní-pouze kanalizace	1.3.2010	31.10.2010	koord. ŽUB
25721	Körnerova	celá	BKOM, a.s.	Souvislá údržba komunikace	1.8.2009	31.10.2009	soub.éh Infonet
17255	Kosmova	celá	SMB	Rekonstrukce ul. Palackého tř.-Kosmova	1.3.2016	31.10.2016	soub.éh BVK,BKOM schv.TEZ,vč.RTT, rek.kanal.+vody
7972	Košinova	kříž. FLORIANOVA - kříž. MILIČOVA	BKOM, a.s.	Oprava vozovky Košinova	1.3.2012	31.10.2012	soub.éh BVK
16470	Košinova	kříž. FLORIANOVA - kříž. MILIČOVA	BVK, a.s.	Oprava vod.a rek. kanal.Florianova	1.3.2012	31.10.2012	soub.BKOM,koord. VMO
28252	Kotlanova	celá	BKOM, a.s.	Souvislá oprava komunikace	1.3.2010	31.10.2010	soub.éh SMART
14697	Kováčská	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace	1.3.2012	31.10.2012	
9687	Kovářská	celá	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní	1.3.2011	31.10.2012	
9658	Králava	celá	BVK, a.s.	Oprava kan. a rek. vod. Králava.	1.3.2013	31.10.2013	
8067	Královka	kříž. MAŘÍKOVA - kříž. JEHNICKÁ	BKOM, a.s.	Rekon.komun.vč.vod.a kanal.	1.5.2009	30.6.2010	
6119	Královopolská	Hradecká - Technická	ŘSD ČR	VMO Dobrovského	1.3.2008	31.10.2011	koord. TSB,SMART
29585	Krásného	kříž. POD SIDLIŠTĚM - kříž. MAZOUROVA	BKOM, a.s.	Souvislá údržba komunikace	1.3.2010	31.10.2010	
9629	Krkoškova	celá	BVK, a.s.	Oprava kanal.a rek. vod. Krkoškova	1.10.2012	31.10.2013	soub.éh TSB,JMP
14022	Kroupova	celá	BVK, a.s.	Oddílný kanal.systém St.Lískovec-I.etapa	1.10.2010	31.10.2011	soub.éh JMP
29349	Křížkovského	u Voroněže	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Křížkovského	1.3.2010	31.10.2010	soub.éh TSB,E.ON
19222	Kubelíkova	prodloužení	MČ Brno-Líšeň	Prodloužení komunikace Kubelíkova	1.7.2009	31.10.2009	
9729	Kulkova	Lerk-Rokytova	BKOM, a.s.	VMO Rokytova	1.3.2012	31.10.2015	
8141	Květná	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Květná	1.3.2010	31.10.2010	soub.éh BVK,JMP,VZMB
29523	Květná	celá	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a rek. vodovodu Květná	1.3.2010	31.10.2010	soub.éh BKOM,JMP,VZMB
12706	Lány	kříž. VYHLÍDALOVA - č.or. 41	BVK, a.s.	Dešť.a splaš.kanal.Bohunice vč.komunikac	1.3.2010	31.10.2011	soub.éh JMP
17205	Lány	Ukrajinská-Traťová	BVK, a.s.	Rekon. vodovodu a rušení vodovodu	1.3.2013	31.10.2013	soub.éh JMP
14643	Leitnerova	Pekařská - Pellicova	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a vodovodu Leitnerova	1.3.2011	31.10.2011	soub.éh BKOM
29753	Leitnerova	kříž. PEKAŘSKÁ-kříž. PELLICOVA	BKOM, a.s.	Oprava horní části ulice Leitnerova	1.3.2011	31.10.2011	soub.éh BVK
12706	Lískovecká	celá	BVK, a.s.	Dešť.a splaš.kanal.Bohunice vč.komunikac	1.3.2010	31.10.2011	soub.éh JMP
19684	Ludvíka Poděštné	celá	BKOM, a.s.	Souvislá údržba komunikace	1.3.2010	31.10.2010	
8067	Luh	Maříkova-nám.Vojtěšky Matyášové	BKOM, a.s.	Rekon.komun.vč.vod.a kanal.	1.5.2009	30.6.2010	
11866	Lužánecká	celá	BVK, a.s.	Rek. kanal.a opr. vod. Lužánecká	1.3.2014	31.10.2014	
7108	Mácova	kříž. ATRIOVA - kříž. ČERNOHORSKÁ	BVK, a.s.	Oddílný kanal.systém St.Lískovec-I.etapa	1.3.2010	31.10.2011	
14022	Máchalova	kříž. KLOBÁSOVA - č.or. 11	BVK, a.s.	Oddílný kanal.systém St.Lískovec-I.etapa	1.10.2010	31.10.2011	soub.éh JMP
18875	Malátova	celá	BVK, a.s.	Rek.kanal.a opr.vod.Malátova	1.3.2013	31.10.2013	soub.éh TSB,BKOM
29568	Malátova	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Malátova	1.3.2013	31.10.2013	soub.éh BVK,TSB
24926	Malinovského nám.	kříž. BENEŠOVA	DPMB, a.s.	RKT Malinovského nám.	1.3.2013	31.10.2013	
27491	Malinovského nám.	kříž. BENEŠOVA - kříž. DIVADELNÍ	SMB	Rekonstrukce ulice Benešova	1.3.2013	31.10.2013	soub.éh BVK
6679	Malínská	kříž. PODLIPNÁ	BVK, a.s.	MČ Tuřany-dostavba kanalizace (páteřní stoky)	1.3.2010	31.10.2011	
8096	Malínská	celá	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
17218	Malínská	celá	BVK, a.s.	Brno, MČ Tuřany - dostavba kanalizace	1.3.2010	31.10.2011	
23892	Mendlovo nám.	smyčka	DPMB, a.s.	RKT Mendlovo náměstí	15.7.2009	31.8.2009	koord. RTT Husova

Číslo akce	Ulice	Úsek	Investor - zkrácený	Název stavby	Koor. od	Koor. do	Poznámka
23892	Mendlovo nám.	kříž. KŘÍŽOVÁ	DPMB, a.s.	RKT Mendlovo náměstí	1.7.2011	31.8.2011	souběh SMB
26633	Mendlovo nám.	celé	SMB	Rekonstrukce Mendlova náměstí - 1. etapa	1.3.2011	31.10.2011	souběh DPMB,BKOM
27913	Měnská	kříž. JÁNSKÁ - kříž. ORLÍ	BKOM, a.s.	Rekonstrukce komunikace.	1.3.2010	31.10.2010	souběh JMP
8096	Měšťanská	celá	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
17218	Měšťanská	celá	BVK, a.s.	Brno, MČ Tuřany - dostavba kanalizace	1.3.2010	31.10.2011	
14698	Mezírka	celá	BVK, a.s.	Rek. kanalizace a vod. Mezírka	1.3.2014	31.10.2014	souběh JMP
10480	Milady Horákové	kříž. PŘÍKOP - kříž. ČERNOPOLNÍ	DPMB, a.s.	RTT Milady Horákové	1.9.2010	31.10.2011	souběh BKOM,BVK,JMP,EON,Infonet; TSB
14679	Milady Horákové	kříž. PŘÍKOP - kříž. ČERNOPOLNÍ	BVK, a.s.	Rekonstrukce vodovodu a kanalizace II	1.9.2010	31.10.2011	souběh DPMB,JMP,BKOM,EON,Infonet; TSB
14679	Milady Horákové	kříž. KOLIŠTĚ - kříž. PŘÍKOP	BVK, a.s.	Oprava a rek.vod. a rek.kanalizace	1.9.2010	31.10.2011	souběh BKOM,JMP, Infonet,EON,DPMB; TSB
28217	Milady Horákové	kříž. KOLIŠTĚ - kříž. PŘÍKOP	BKOM, a.s.	Komunikační úpravy	1.9.2010	31.10.2011	souběh BVK,JMP,EON,Infonet, DPMB; TSB
28217	Milady Horákové	kříž. PŘÍKOP - kříž. ČERNOPOLNÍ	SMB	Rekonstrukce ulice včetně VO	1.9.2010	31.10.2011	souběh BVK,JMP,DPMB,EON,Infonet ; TSB
9615	Minská	kříž. TÁBOR - kříž. BURIANOVO NÁMĚSTÍ	BVK, a.s.	Rek. vod. a kanalizace Minská	1.3.2012	31.10.2012	souběh SMB, TSB
17208	Minská	kříž. TÁBOR - kříž. BURIANOVO NÁMĚSTÍ	SMB	Rekonstrukce ulice Minská	1.3.2012	31.10.2012	souběh BVK, TSB
11826	Mlýnská	kříž. MASNÁ - kříž. ČECHYNSKÁ	BVK, a.s.	Oprava kan. a rek. vod., obnova vozovky Mlýnská I	1.10.2009	31.10.2010	souběh BKOM,JMP,Max.
11826	Mlýnská	kříž. ČECHYNSKÁ - kříž. ŠTĚPÁNSKÁ	BVK, a.s.	Oprava kanal.a rek.vodovodu Mlýnská II	1.3.2013	31.10.2013	souběh JMP,EON
16466	Mlýnská	kříž. ŠTĚPÁNSKÁ -	BVK, a.s.	Oprava kan. a rek. vodovodu, obnova vozovky	1.8.2009	31.10.2010	souběh JMP,DPMB,EON,TSB
19975	Mlýnská	kříž. MASNÁ - kříž. ČECHYNSKÁ	BKOM, a.s.	Oprava chodníků	1.3.2010	31.10.2010	souběh BVK, JMP,Max.
13998	Mlýnské nábř.	celá	BVK, a.s.	Stok.sít' v ul.Hradiska a Mlýn.nábř.	1.3.2010	31.10.2010	souběh BKOM
21833	Moravské nám.	Joštova-Rašínova,kostel Sv.Tomáše	BKOM, a.s.	Rekonstrukce Moravského nám.	1.9.2009	30.9.2010	souběh BVK,JMP,Teplárny,EON,Max.
25471	Moravské nám.	před kostelem Sv.Tomáše-Joštova	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace Rašínova II	24.11.2008	15.10.2009	souběh BKOM,Teplárny,EON
29127	Moravské nám.	kříž. SOLNÍČNÍ - kříž. ROOSEVELTOVA	BVK, a.s.	Rekonstrukce kan.sb.éračce C01 Roosevelt.-Solniční	1.8.2009	30.6.2010	souběh JMP,BKOM,Teplárny
15406	Mostecká	kříž. VRANOVSKÁ - kříž. HUSOVICKÁ	BVK, a.s.	RKS "D" Auerswaldova-Kaloudova	1.3.2010	31.10.2013	
20439	Na mlatech	celá	BKOM, a.s.	Reko IS a komunikací MČ Chřlice	1.10.2009	31.10.2010	souběh JMP
16473	náměstí Míru	celé	BVK, a.s.	Oprava kanal.a opr.a rek. vod.nám. Míru	1.3.2014	31.10.2014	souběh JMP
11973	náměstí SNP	celé	BKOM, a.s.	Souvislá údržba komunikace	1.3.2010	31.10.2010	souběh SMART
8067	náměstí Vojt. Matyášové	celé	BKOM, a.s.	Rekon.komun.vč.vod.a kanal.	1.5.2009	30.6.2010	
7531	Nováčkova	kříž. SVITAVSKÁ - kříž. DAČICKÉHO	BKOM, a.s.	Rek.ulic Dukel.,Dačic.,Nováčkova II.et.	1.3.2016	31.10.2016	Souběh JMP
27913	Novobranská	č.or. 7 - č.or. 9	BKOM, a.s.	Rekonstrukce komunikace	1.3.2010	31.10.2010	souběh JMP
27913	Novobranská	kříž. JÁNSKÁ - kříž. ORLÍ	BKOM, a.s.	Rekonstrukce komunikace	1.3.2010	31.10.2010	souběh JMP
29350	Novolíšeňská	most přes TT u Mífkovy	BKOM, a.s.	Oprava mostu Novolíšeňská	1.10.2009	31.8.2010	výluka TT 7-8/10
24924	Obřanská	or.č.182 - smyčka	DPMB, a.s.	RTT Obřany	1.3.2010	31.10.2010	
10295	Odlehlá	celá	BVK, a.s.	Rekon. komunikací Ořešín	1.8.2008	31.10.2009	souběh BVK,MČ
11288	Odlehlá	celá	BVK, a.s.	Dešťová kanal.Ořešín 2.etapa	1.9.2008	31.10.2009	koord. MČ
7166	Okružní	Jurkovičova-Dusikova	SMB	Prodlouž.tramvaje Merhautova-Lesná	1.3.2011	31.10.2014	souběh BVK
14710	Okružní	Brechtova - Vaculíkova	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace Okružní II.etapa	1.3.2013	31.10.2013	souběh SMB
27394	Opuštěná	kříž. TRNITÁ - kříž. UHELNÁ	SMB	Přestavba ŽUB - Městská infrastruktura II.etapa	1.3.2010	31.10.2015	
27913	Orlí	kříž. NOVOBRANSKÁ - kříž. DIVADELNÍ	BKOM, a.s.	Rekonstrukce komunikace	1.3.2010	31.10.2010	souběh JMP,JAMU
27913	Orlí	kříž. MINORITSKÁ - kříž. NOVOBRANSKÁ	BKOM, a.s.	Rekonstrukce komunikace	1.3.2010	31.10.2010	souběh JMP,JAMU
13968	Osamělá	celá	SMB	Uliční stoky kanal.oddíl.systému	1.3.2013	31.10.2013	
14004	Ostrovačická	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce inž.sítí a komunikací	1.3.2010	31.10.2011	
10870	Otakara Ševčíka	č.or. 2 - č.or. 64	BKOM, a.s.	Oprava chodníků	1.4.2010	31.10.2010	souběh BVK, JMP, EON,TSB
18121	Otakara Ševčíka	č.or. 2 - č.or. 64	BVK, a.s.	Rek. vod. a kanal.O.Ševčíka,Strakatého	1.10.2009	31.8.2010	souběh JMP,BKOM,TSB,EON
14004	Otevřená	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce inž.sítí a komunikací	1.3.2010	31.10.2011	koord. MČ
17255	Palackého tř.	kříž. HUSITSKÁ - kříž. BOŽENY NĚMCOVÉ	SMB	Rekonstrukce ul. Palackého tř.-Kosmova	1.3.2016	31.10.2016	schv.TEZ,vč.RTT,vod.,kan.,kom.
23893	Palackého tř.	kříž. ANTONÍNA MACKA - kříž. DOBROVSKÉHO	DPMB, a.s.	OTT Palackého tř.	1.7.2009	31.7.2009	soub.BKOM,JMP
27498	Palackého tř.	kříž. DOBROVSKÉHO - kříž. ANTONÍNA MACKA	SMB	Rekonstrukce ulice Palackého tř.	1.3.2015	31.10.2015	
27498	Palackého tř.	kříž. DOBROVSKÉHO - kříž. HUSITSKÁ	SMB	Rekonstrukce ulice Palackého tř.	1.3.2016	31.10.2016	
23949	Pálavské nám.	celé	BKOM, a.s.	Rekonstrukce Pálavského náměstí	1.6.2010	31.10.2010	souběh TSB,MČ
6691	Panenská	celá	BKOM, a.s.	Rekonstrukce Dominikánského nám.	1.3.2011	31.10.2011	koord. BKOM
28261	Pastrnkova	kříž. TOMÁŠKOVA - kříž. KROKOVA	BKOM, a.s.	Souvislá oprava chodníku a vozovky	1.7.2011	31.10.2011	souběh EON
21541	Pekařská	Husova - Leitnerova	BKOM, a.s.	Rekonstrukce ul.Husova	28.6.2008	31.8.2009	souběh BVK,UPC ,JMP
21563	Petrov	kříž. BISKUPSKÁ - č.or. 2	BKOM, a.s.	Kompl.reg.HJ ost.kom.-Úprava prostoru Petrov	1.3.2010	31.10.2010	
11869	Pflegrova	celá	BVK, a.s.	Oprava vod. a kanal. Pflegrova	1.3.2014	31.10.2014	souběh TSB
11968	Pionýrská	celá	BVK, a.s.	Rek. vod. a kanalizace Pionýrská	1.10.2011	31.10.2012	souběh JMP,VZMB,BKOM, TSB
29612	Pionýrská	kříž. ŠTEFÁNIKOVA - kříž. STŘEDNÍ	BKOM, a.s.	Oprava chodníků a odvodnění komunikace Pionýrská	1.3.2012	31.10.2012	souběh BVK,JMP,VZMB,TSB
9687	Plotní	kříž. ZVONÁŘKA - kříž. SVATOPETRSKÁ	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní	1.3.2011	31.10.2012	
9687	Plotní	kříž. DORNYCH - kříž. ZVONÁŘKA	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní	1.3.2014	31.10.2015	
20500	Plynárenská	kříž. RADLAS - kříž. ŠPITÁLKA	BKOM, a.s.	Staveb.úpravy+sítě "Oblast Radlas"	1.3.2008	31.10.2009	souběh TSB,EON,JMP
20500	Plynárenská	kříž. RADLAS - kříž. TKALCOVSKÁ	BKOM, a.s.	Staveb.úpravy+sítě "Oblast Radlas"	1.10.2008	31.10.2009	souběh TSB,E.ON ,JMP
20439	Pod hejdou	celá	BKOM, a.s.	Reko IS a komunikací MČ Chřlice	1.10.2009	31.10.2010	jen povrchy,soub.JMP
11879	Pod kaštany	celá	BVK, a.s.	Rek.vodovoduTábor II	1.3.2014	31.10.2014	
9661	Poděbradova	kříž. ANTONÍNA MACKA - kříž. STÁNKOVA	BVK, a.s.	Rek. kanalizace a vodovodu Pod ěbradova	1.3.2015	31.10.2015	
29763	Podešvova	celá	BVK, a.s.	Oprava vodovodu a kanalizace Podešvova	1.3.2014	31.10.2014	střed
6679	Podlipná	celá	BVK, a.s.	MČ Tuřany-dostavba kanalizace (páteřní stoky)	1.3.2010	31.10.2011	
8096	Podlipná	celá	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
26575	Podnásepní	kříž. ŠPITÁLKA - kříž. STAVEBNÍ	BKOM, a.s.	Oprava ulice Podnásepní	1.6.2009	31.10.2009	souběh BVK,JMP,EON,TSB
12706	Podsedy	Vyhlídalova-Leskava	BVK, a.s.	Dešť.a splaš.kanal.Bohunice vč.komunikac	1.3.2010	31.10.2011	

Číslo akce	Ulice	Úsek	Investor - zkrácený	Název stavby	Koor. od	Koor. do	Poznámka
8788	Podstránská	Bělohorská-smyčka	DPMB, a.s.	RTT Stránská Skála	1.3.2011	31.10.2011	samostatné těleso
11416	Porgesova	Červený mlýn - ČSPH	ŘSD ČR	VMO,MUK Dobrovského-Svitavská radiála	1.10.2009	31.10.2011	
27394	Poříčí	křiž. OPUŠTĚNÁ - křiž. HERŠPICKÁ	SMB	Přestavba ŽUB - Městská infrastruktura II. etapa	1.3.2010	31.10.2015	
19720	Potácelova	křiž. BOETTINGROVA - křiž. ŠKROUPOVA	BKOM, a.s.	Souvislá údržba komunikace	1.3.2010	31.10.2010	
27394	Pražákova	or.č.60 - Štýřické náb.	SMB	Přestavba ŽUB - Městská infrastruktura	1.3.2010	31.10.2015	
8331	Pražská	č.or. 156 - křiž. SEDLA	BVK, a.s.	Splašková kanalizace Bosonohy-II.etapa	1.3.2008	31.10.2009	souběh Self.
8331	Pražská	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce ulice Pražská	1.3.2008	31.10.2009	mimo závody VC,sou.SELF,Max.
18525	Pražská	křiž. HOŠTICKÁ - č.or. 130	BVK, a.s.	Rekonstrukce vodovodu Pražská	1.3.2008	31.10.2009	souběh SELF,Max.
20439	Prokešova	celá	BKOM, a.s.	Reko IS a komunikací MČ Chrlice	1.10.2009	31.10.2010	souběh JMP
14004	Prokopův kopec	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce inž.sítí a komunikací	1.3.2010	31.10.2011	
6123	Provazníkova	křiž. VMO KOHOUTOVA - křiž. KARLOVA	ŘSD ČR	Sil. I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí	1.3.2010	31.10.2012	koor.DPMB
9729	Provazníkova	Svitava - Karlova	BKOM, a.s.	VMO Rokytova	1.3.2012	31.10.2015	
14022	Příčky	celá	BVK, a.s.	Oddílný kanal.systém St.Lískovec-III.etapa	1.10.2010	31.10.2011	souběh JMP
10295	Příhon	celá	BVK, a.s.	Rekon. komunikací Ořešín	1.8.2008	31.10.2009	
14022	Pšikalova	celá	BVK, a.s.	Oddílný kanal.systém St.Lískovec-II.etapa	1.10.2010	31.10.2011	souběh JMP
19636	Purkyňova	Technické muzeum-Červinkova	DPMB, a.s.	RTT Purkyňova III	1.3.2013	31.10.2013	souběh BVK
24246	Purkyňova	smyčka Červinkova	DPMB, a.s.	Rekonstr.výh.ve smyčce Červinkova	1.3.2010	31.10.2010	
27500	Purkyňova	Technické muzeum-Červinkova	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace a vodovodu III	1.3.2013	31.10.2013	souběh DPMB
20500	Radlas	celá	BKOM, a.s.	Staveb.úpravy+sítě "Oblast Radlas"	1.3.2008	31.8.2009	Soub.TSB
14004	Revírníkova	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce inž.sítí a komunikací	1.3.2010	31.10.2011	
6679	Revoluční	křiž. ULICE 1. KVĚTNA - křiž. PODLIPNÁ	BVK, a.s.	MČ Tuřany-dostavba kanalizace (páteřní stoky)	1.3.2010	31.10.2011	
8096	Revoluční	křiž. TUŘANSKÁ - křiž. PODLIPNÁ	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
18131	Rokycanova	celá	BVK, a.s.	Oprava kanal. a vod.Rokycanova	1.3.2011	31.10.2011	souběh VZMB,JMP
9729	Rokytova	Lerk - Akátky	BKOM, a.s.	VMO Rokytova	1.3.2012	31.10.2015	
10295	Ronovská	celá	BVK, a.s.	Rekon. komunikací Ořešín vč. VO	1.8.2008	31.10.2009	souběh Infonet
11288	Ronovská	celá	BVK, a.s.	Dešťová kanal.Ořešín 2.etapa	10.11.2008	30.9.2009	souběh Infonet
29127	Rooseveltova	naproti JD	BVK, a.s.	Rekonstrukce kan.sběrače C01 Roosevelt.-Solniční	1.7.2009	30.6.2010	souběh JMP,BKOM,Teplárny
27394	Rosická	Trnitá - ČSAD	SMB	ŽUB - Městská infrastruktura - 1. část	1.3.2010	31.10.2015	
13968	Rozhraní	celá	SMB	Uliční stoky kanal.oddíl.systému	1.3.2013	31.10.2013	
11872	Rudišova	celá	BVK, a.s.	Oprava kanal.a rek.vod. Rudišova	1.10.2008	31.10.2009	souběh TSB,VZMB,JMP,BKOM,Max.
19773	Rudišova	celá	BKOM, a.s.	Oprava chodníků vč.odvodnění	1.3.2009	31.10.2009	souběh BVK,TSB,JMP,VZMB,Max.
16475	Rumiště	celá	BVK, a.s.	Oprava vod.a kanal.Rumiště	1.3.2014	31.10.2014	
19722	Rybářská	křiž. POŘÍČÍ - křiž. VELETRŽNÍ	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.3.2010	31.10.2011	souběh BVK
7975	Rybniček	křiž. STŘEDNÍ - křiž. ŠTEFÁNIKOVA	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Rybniček	1.3.2010	31.10.2010	souběh BVK,TSB,VZMB,JMP,E.ON
11888	Rybniček	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanal.a rek. a opr.vod.Rybniček	1.3.2010	31.10.2010	souběh BKOM,TSB,VZMB,JMP,E.ON
27490	Rádky	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.8.2009	31.10.2009	souběh TSB
11872	Sedlákova	křiž. WOLKROVA - křiž. WANKLOVA	BVK, a.s.	Oprava kanal. a rek.vod.Sedlákova	1.10.2008	31.10.2009	souběh JMP,BKOM,TSB
18877	Sedlákova	celá mimo Wolkrova-Wanklova	BVK, a.s.	Oprava kan.a rek.vod.Sedlákova II	1.3.2011	31.10.2011	
19773	Sedlákova	křiž. WOLKROVA - křiž. WANKLOVA	BKOM, a.s.	Oprava chodníků	1.3.2009	31.10.2009	sou.BVK,TSB,JMP
7166	Seifertova	křiž. OKRUŽNÍ - křiž. HELENY MALÍŘOVÉ	SMB	Prodlouž.tramvaje Merhautova-Lesná,I.et.	1.3.2011	31.10.2014	
15406	Sekaninova	celá	BVK, a.s.	RKS "D" Auerswaldova-Kaloudova	1.3.2010	31.10.2013	souběh BKOM
23054	Sekaninova	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce vodovodu	1.3.2012	31.10.2012	souběh RKS D,BKOM
25030	Sekaninova	celá	BKOM, a.s.	Oprava chodníků	1.3.2012	31.10.2012	soub. BVK
14715	Schodová	celá	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a rek.vodovodu	1.3.2013	31.10.2013	
6119	Skácelova	Hradecká - Purkyňova	ŘSD ČR	VMO Dobrovského	1.3.2008	31.10.2011	
16476	Skřivanova	celá	BVK, a.s.	Oprava kanal.a rek.vod.Skřivanova	1.3.2016	31.10.2016	souběh JMP
18115	Skřivanova	křiž. STŘEDNÍ - křiž. STANKOVA	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a rekon. vodovodu Sportovní	1.3.2015	31.10.2015	souběh JMP
14498	Sládkova	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanal. a vod. Sládkova	1.3.2012	31.10.2012	souběh JMP,TSB
6763	Slunná	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Slunná	1.3.2011	31.10.2011	
29765	Slunná	celá	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a rek. vodovodu Slunná	1.3.2011	31.10.2011	
18775	Sokolova	Košuličova-přejezd ČD	Správa dopravní cesty	ČD Brno - 1.část odstavného nádraží	1.9.2007	30.9.2009	podjezd Sokolova
9687	Spěšná	celá	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní	1.3.2011	31.10.2012	
11416	Sportovní	Chaloupkova-Cimburkova	ŘSD ČR	VMO,MUK Dobrovského-Svitavská radiála	1.10.2009	31.10.2011	
6123	Sportovní nábřeží	Bratří Mrštíků-Provazníkova	ŘSD ČR	Sil. I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí	1.3.2010	31.10.2012	koordinace BVK
15406	Sportovní nábřeží	celé	BVK, a.s.	RKS "D" Auerswaldova-Kaloudova	1.3.2010	31.10.2013	koor. ŘSD
14004	Smrčí	celá	BVK, a.s.	Rekonstrukce inž.sítí a komunikací	1.3.2010	31.10.2011	
9661	Staňkova	křiž. PODĚBRADOVA - křiž. RYBNÍČEK	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace a vodovodu Staňkova II	1.3.2014	31.10.2014	
9661	Staňkova	křiž. RYBNÍČEK - křiž. PIONÝRSKÁ	BVK, a.s.	Oprava a rek. vodovodu a rek. kanal. Staňkova I	1.3.2014	31.10.2014	
25762	Stará	celá	BKOM, a.s.	Souvislá údržba vozovky	1.3.2012	31.10.2012	koor.Infonet
9646	Stránského	Horova-Knínická	BVK, a.s.	Rek.kanal. a opr. vodovodu	1.3.2012	31.10.2012	
14022	Svah	celá	BVK, a.s.	Oddílný kanal.systém St.Lískovec-III.etapa	1.10.2010	31.10.2011	souběh JMP
9687	Svatopetrská	křiž. PLOTNÍ - křiž. KONOPNÁ	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní	1.3.2012	31.10.2012	koor. EON,ŽUB
6119	Svatopluka Čecha	Hradecká - 40m	ŘSD ČR	VMO Dobrovského	1.3.2008	31.10.2011	komunik.úpravy;koo.EON,JMP
16477	Světlá	celá	BVK, a.s.	Rek.vod.a kan. Světlá	1.3.2013	31.10.2013	souběh JMP
7531	Svitavské nábř.	nápojení Dukelská/Dačického	BKOM, a.s.	Rek.ulic Dukel.,Dačic.,Nováčkova II.et	1.3.2016	31.10.2016	
15406	Svitavské nábř.	celé	BVK, a.s.	RKS "D" Auerswaldova-Kaloudova	1.3.2010	31.10.2013	souběh vodovod,JMP
23055	Svitavské nábř.	č.or. 55 - křiž. DUKELSKÁ TRÍDA	BVK, a.s.	Rekonstrukce vodovodu	1.3.2011	31.10.2013	souběh stoka D,JMP

Číslo akce	Ulice	Úsek	Investor - zkrácený	Název stavby	Koor. od	Koor. do	Poznámka
18125	Šámalova	křiž. KROKOVA - křiž. ZÁBRDOVICKÁ	BVK, a.s.	Oprava kanal.a opr.a rek.vod. Šámalova	1.3.2010	30.6.2011	souběh EON
6679	Šípková	křiž. HOLÁSECKÁ - č.or. 20	BVK, a.s.	MČ Tuřany-dostavba kanalizace (páteřní stoky)	1.3.2010	31.10.2011	
8096	Šípková	křiž. HOLÁSECKÁ - č.or. 20	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
9687	Široká	celá	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní	1.3.2011	31.10.2011	
14686	Škárova	celá	BVK, a.s.	Oprava vod.a rekon.kanalizace	1.3.2012	31.10.2012	
6679	Špírkova	křiž. PODLIPNÁ - křiž. HASIČSKÁ	BVK, a.s.	MČ Tuřany-dostavba kanalizace (páteřní stoky)	1.3.2010	31.10.2011	souběh JMP
8096	Špírkova	křiž. PODLIPNÁ - křiž. HASIČSKÁ	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	souběh JMP
16361	Špírkova	křiž. HASIČSKÁ - křiž. HANÁČKÁ	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace Špírkova	1.3.2011	31.10.2011	souběh JMP
19729	Špitálka	křiž. KRENOVÁ - křiž. PODNÁSEPNÍ	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.3.2010	31.10.2010	souběh BVK,DPMB
20500	Špitálka	křiž. PLYNÁRENSKÁ - křiž. RADLAS	BKOM, a.s.	Staveb.úpravy+sítě "Oblast Radlas"	1.3.2008	31.10.2009	souběh DPMB,BVK
13739	Štefánikova	křiž. PIONÝRSKÁ - křiž. KABÁTNIKOVA	BKOM, a.s.	Rekonstrukce ulice Štefánikovy I.et.	1.3.2014	31.10.2014	souběh DPMB,BVK,JMP,TSB
13739	Štefánikova	křiž. KABÁTNIKOVA - křiž. DOMAŽLICKÁ	BKOM, a.s.	Rekonstrukce ulice Štefánikovy II.et.	1.3.2014	31.10.2014	soub. BVK,DP,JMP,E.ON
13739	Štefánikova	křiž. PIONÝRSKÁ - křiž. KABÁTNIKOVA	BKOM, a.s.	Rekonstrukce ulice Štefánikovy I.et.	1.3.2014	31.10.2014	souběh DPMB,BVK,JMP,TSB
16960	Štefánikova	křiž. PIONÝRSKÁ - křiž. KABÁTNIKOVA	DPMB, a.s.	RTT Štefánikova 1.etapa	1.3.2014	31.10.2014	souběh BVK,JMP,BKOM,TSB
16960	Štefánikova	křiž. PIONÝRSKÁ - křiž. KABÁTNIKOVA	DPMB, a.s.	RTT Štefánikova 1.etapa	1.3.2014	31.10.2014	souběh BVK,JMP,BKOM,TSB
27498	Štefánikova	křiž. DOMAŽLICKÁ - křiž. ANTONÍNA MACKA	SMB	Rekonstrukce ulice Palackého tř.	1.3.2015	31.10.2015	2008-opr.TT,vč.RTT,vod.a.kan.kom
16466	Štěpánská	celá	BVK, a.s.	Oprava kan. a rek. vodovodu, obnova vozovky	1.8.2009	31.10.2010	souběh JMP,DPMB,EON,TSB
27394	Štýřické nábřeží	Pražákova - Vodařská	SMB	Přestavba ŽUB - Městská infrastruktura	1.3.2010	31.10.2015	
8096	Švédská	křiž. MALÍNSKÁ - křiž. HARAŠTOVA	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
17218	Švédská	celá	BVK, a.s.	Brno, MČ Tuřany - dostavba kanalizace	1.3.2010	31.10.2011	
11879	Tábor	křiž. VEVEŘÍ - křiž. KOUNICOVA	BVK, a.s.	Rek.vod.a .kan.Tábor II	1.3.2014	31.10.2014	
10295	Tihůvka	celá	BVK, a.s.	Rekon. komunikací Ořešín vč. VO	1.8.2008	31.10.2009	souběh TSB
11288	Tihůvka	celá	BVK, a.s.	Dešťová kanal.Ořešín 2.etapa	1.8.2008	30.9.2009	souběh TSB
14649	Tišnovská	křiž. VRANOVSKÁ - křiž. SYPKA	BVK, a.s.	Rekonstrukce kanalizace Tišnovská	1.3.2010	30.6.2010	
14022	Točná	křiž. MALOSTRANSKÁ - č.or. 21	BVK, a.s.	Oddílný kanal.systém St.Lískovec-II.etapa	1.10.2010	31.10.2011	souběh JMP
6123	Tomkovo nám.	celé	ŘSD ČR	Sil. I/42 Brno, VMO Tomkovo náměstí	1.3.2010	31.10.2012	souběh BKOM
27394	Trnitá	celá	SMB	Přestavba ŽUB - Městská infrastruktura	1.3.2010	31.10.2015	
6679	Tuřanská	křiž. MĚŠŤANSKÁ - křiž. REVOLUČNÍ	BVK, a.s.	MČ Tuřany-dostavba kanalizace (páteřní stoky)	1.3.2010	31.10.2011	
8096	Tuřanská	křiž. GLOCOVA - křiž. ULICE 1. KVĚTNA	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
6679	Tuřanské nám.	č.or. 19 - č.or. 33	BVK, a.s.	MČ Tuřany-dostavba kanalizace (páteřní stoky)	1.3.2010	31.10.2011	
8096	Tuřanské nám.	křiž. HASIČSKÁ - křiž. SOKOLNICKÁ	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
20439	U ústavu	celá	BKOM, a.s.	Reko IS a komunikací MČ Chrlice	1.10.2009	31.10.2010	souběh JMP
20439	U viaduktu	křiž. PROKEŠOVA - křiž. NA MLATECH	BKOM, a.s.	Reko IS a komunikací M Č Chrlice	1.10.2009	31.10.2010	
8789	Údolní	křiž. ÚVOZ - křiž. MAREŠOVA	DPMB, a.s.	RTT Údolní I	1.3.2015	31.10.2015	souběh BVK,BKOM,JMP,SMB
14690	Údolní	křiž. ÚVOZ - křiž. NÁM. MÍRU	BVK, a.s.	Rekon. vod. a kanal. Údolní	1.3.2016	31.10.2016	souběh DPMB,BKOM
27501	Údolní	křiž. ÚVOZ - křiž. MAREŠOVA	SMB	Rekonstrukce komunikace	1.3.2015	31.10.2015	souběh DPMB,BVK,JMP
27502	Údolní	Úvoz-nám.Míru	DPMB, a.s.	RTT Údolní II	1.3.2016	31.10.2016	souběh BVK,BKOM
27503	Údolní	křiž. ÚVOZ - křiž. MAREŠOVA	BVK, a.s.	Rekonstrukce vodovodu a kanalizace	1.3.2015	31.10.2015	souběh DPMB,JMP,SMB
27504	Údolní	Úvoz-nám.Míru	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.3.2016	31.10.2016	souběh DPMB,BVK
27394	Uhelná	celá	SMB	Přestavba ŽUB - Městská infrastruktura	1.3.2010	31.10.2015	
8096	Uhýrkova	celá	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
17218	Uhýrkova	celá	BVK, a.s.	Brno-MČ Tuřany dostavba kanalizace	1.3.2010	31.10.2011	
27490	Újezdý	křiž. HLAVÁČOVA - č.or. 26	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.3.2010	31.10.2010	souběh TSB
8096	ulice 1. května	celá	BVK, a.s.	Rek. komunikací Tuřany II	1.3.2010	31.10.2011	
17218	ulice 1. května	celá	BVK, a.s.	Brno-MČ Tuřany dostavba kanalizace	1.3.2010	31.10.2011	
27394	Úzká	křiž. HYBEŠOVA - křiž. UHELNÁ	SMB	Přestavba ŽUB - Městská infrastruktura	1.3.2010	31.10.2015	koord. BKOM
20500	Valcha	celá	BKOM, a.s.	Staveb.úpravy+sítě "Oblast Radlas"	1.3.2008	31.8.2009	
29264	Valchařská	náhon	BKOM, a.s.	Oprava mostu ev.č.BM-564 Valchařská	1.3.2010	31.10.2010	vyluka o prázdninách
24470	Vančurova	celá	BVK, a.s.	Rekonstr. vod.a opr. kan. Vančurova	1.9.2011	31.10.2012	souběh EON
6193	Vaňkovo nám.	celé	BKOM, a.s.	Rekonstrukce Vaňkova náměstí	1.3.2010	31.10.2011	
9664	Veleckého	celá	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a rek. vodovodu	1.8.2009	31.10.2010	mimo nové plochy/koor.BKOM,JMP; TSB
28233	Veleckého	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace Veleckého	1.3.2010	31.10.2010	souběh BVK,JMP,VZMB; TSB
16479	Veleslavínova	celá	BVK, a.s.	Opr. vod.a rek. kanal.Veleslavínova	1.3.2014	31.10.2014	
14711	Venhudova	křiž. MERHAUTOVA - křiž. ZEMĚDĚLSKÁ	BVK, a.s.	Rek. vodovodu a kanalizace III.etapa	1.3.2012	31.10.2012	souběh JMP
6691	Veselá	křiž. DOMINIKÁNSKÉ NÁMĚSTÍ - křiž. STŘEDOVA	BKOM, a.s.	Rekonstrukce Dominikánského nám.	1.3.2011	31.10.2011	souběh JMP
13936	Veselá	křiž. DOMINIKÁNSKÉ NÁMĚSTÍ	BKOM, a.s.	19.stavba SK kolektor Veselá-Dom.nám.	17.11.2008	30.3.2010	
11879	Veveří	č.or. 117 - křiž. TÁBOR	BVK, a.s.	Rek.vod.Tábor II	1.3.2014	31.10.2014	
17208	Veveří	křiž. MINSKÁ - křiž. ŠUMAVSKÁ	SMB	Rekonstrukce ulice Minská	1.3.2012	31.10.2012	souběh BVK,TSB
23894	Veveří	křiž. KONEČNÉHO NÁMĚSTÍ - křiž. SOKOLSKÁ	DPMB, a.s.	OTT Veveří I.etapa	1.9.2009	31.10.2009	souběh BKOM; mimo INVEX a Strojírenský veletrh
23894	Veveří	křiž. ŠUMAVSKÁ - křiž. TÁBOR	DPMB, a.s.	RTT Veveří III. etapa	1.3.2012	31.10.2012	
23894	Veveří	křiž. GROHOVA - křiž. SOKOLSKÁ	DPMB, a.s.	RTT Veveří IIa. etapa	1.3.2013	31.10.2013	souběh BKOM
23894	Veveří	křiž. ŽEROTÍNOVO NÁMĚSTÍ - křiž. GROHOVA	DPMB, a.s.	RTT Veveří IIb. etapa	1.3.2013	31.10.2013	souběh BKOM
27506	Veveří	křiž. ŽEROTÍNOVO NÁMĚSTÍ - křiž. KONEČNÉHO NÁMĚSTÍ	SMB	Rekonstrukce ulice Veveří I	1.3.2013	31.10.2013	vč.RTT,rekon.vodo.a.kan.
27645	Veveří	křiž. ŠUMAVSKÁ	DPMB, a.s.	RKS přejezdu Veveří - Šumavská	1.9.2009	30.9.2009	
6917	Vídeňská	trať ČD - Leskava	DPMB, a.s.	RTT most Vídeňská	1.3.2010	31.10.2010	koord.ŘSD
29352	Vídeňská	most Poříčí	BKOM, a.s.	Oprava mostu Vídeňská přes Svatku BM-024	1.3.2010	31.10.2010	koord. Max.,EON,ŘSD
29538	Vídeňská	křiž. D1 - křiž. MORAVANSKÁ	ŘSD ČR	Oprava komunikace I/52 Brno-Rajhrad	1.3.2009	31.10.2009	koor.BKOM,Tep.,BVK,JMP,E.On,TSB,DPMB,SMART,Maxpr.,NET

Číslo akce	Ulice	Úsek	Investor - zkrácený	Název stavby	Koor. od	Koor. do	Poznámka
29538	Vídeňská	křiž. MORAVANSKÁ - MODŘICE	ŘSD ČR	Oprava komunikace I/52 Brno-Rajhrad	1.3.2010	31.10.2010	koor.BKOM,Tep.,BVK,JMP,E.On,TSB,DPMB,SMART,Maxpr.,NET
29538	Vídeňská	křiž. HERŠPICKÁ - křiž. D1	ŘSD ČR	Oprava komunikace I/52 Brno-Rajhrad	1.3.2010	31.10.2010	koor.BKOM,Tep.,BVK,JMP,E.On,TSB,DPMB,SMART,Maxpr.,NET
27919	Vítězslavy Kaprálové	celá	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.6.2009	31.10.2009	souběh BVK,TSB
15406	Vranovská	křiž. TIŠNOVSKÁ - křiž. SVITAVSKÁ	BVK, a.s.	RKS "D" Auerswaldova-Kaloudova	1.3.2010	31.10.2013	
13968	Vzdálená	celá	SMB	Uliční stoky kanal.oddíl.systému	1.3.2013	31.10.2013	
11872	Wolkrova	celá	BVK, a.s.	Oprava kanal.příp.a rek.vod. Wolkrova	1.10.2008	31.10.2009	souběh BKOM,JMP,TSB
19773	Wolkrova	celá	BKOM, a.s.	Oprava chodníků	1.3.2009	31.10.2009	sou.BVK,TSB,JMP
23896	Zábrdovická	křiž. LAZARETNÍ - křiž. KULDOVA	DPMB, a.s.	RTT Zábrdovická	1.3.2015	31.10.2015	souběh BVK,BKOM
27507	Zábrdovická	Lazaretní-Kuldova	BKOM, a.s.	Oprava komunikace	1.3.2015	31.10.2015	souběh BVK,DPMB
27508	Zábrdovická	křiž. LAZARETNÍ - křiž. KULDOVA	BVK, a.s.	Oprava kanalizace a vodovodu	1.3.2015	31.10.2015	souběh DPMB,BKOM
25900	Zborovská	podchod pod Žabovřeskou	ŘSD ČR	Žabovřesky, mosty ev.č.42-002.1,2 a ev.č.42-002A.1	1.7.2008	31.10.2010	koord. BKOM
14492	Zelný trh	celý	BKOM, a.s.	Rekonstrukce nám.Zelný trh	1.3.2010	31.10.2010	soub.JMP
14711	Zemědělská	křiž. JUGOSLÁVSKÁ - křiž. MATHONOVA	BVK, a.s.	Rek. vodovodu a kanalizace III.etapa	1.3.2012	31.10.2012	souběh BKOM,JMP
28253	Zemědělská	křiž. JUGOSLÁVSKÁ - křiž. VENHUDOVA,sudá	BKOM, a.s.	Souvislá údržba chodníku	1.3.2012	31.10.2012	souběh BVK,JMP
9687	Zvonařka	křiž. DORNYCH - ÚAN	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní	1.3.2016	31.10.2016	souběh Teplárny,ŽUB
27394	Zvonařka	křiž. PLOTNÍ - křiž. TRNITÁ	SMB	Přestavba ŽUB - Městská infrastruktura II. etapa	1.3.2010	31.10.2015	koord. BKOM,Teplárny
6119	Žabovřeská	křiž. LUČNÍ - křiž. HRADECKÁ	ŘSD ČR	VMO Dobrovského	1.10.2007	31.10.2011	
10863	Žabovřeská	křiž. KAMENOMLÝNSKÁ - křiž. KNÍNIČSKÁ	BKOM, a.s.	VMO Žabovřeská	1.3.2011	31.10.2015	
10863	Žabovřeská	Hlinky - Bráfova	BKOM, a.s.	VMO Žabovřeská	1.3.2011	31.10.2015	
25900	Žabovřeská	Fanderlíkova - Luční	ŘSD ČR	Žabovřesky, mosty ev.č.42-002.1,2 a ev.č.42-002A.1	1.3.2008	31.10.2010	
9729	Žarošická	Rokytova-připoj.VMO	BKOM, a.s.	VMO Rokytova	1.3.2012	31.10.2015	
8067	Železničářská	Jandáskova- Královka	BKOM, a.s.	Rekon.komun.vč. kanal.	1.5.2009	30.6.2010	
9687	Železniční	křiž. PLOTNÍ - křiž. KOMÁROVSKÁ	BKOM, a.s.	Tramvaj Plotní	1.3.2011	31.10.2012	koord. ŽUB
12706	Žlíbek	celý	BVK, a.s.	Dešť.a splaš.kanal.Bohunice vč.komunikac	1.3.2010	31.10.2011	souběh JMP

COUNT:

426

# DOPROVODNÉ PROGRAMY PRO PODPORU CYKLISTICKÉ DOPRAVY

## PODPORA BEZPEČNÝCH CEST DO ŠKOL

Na českých silnicích zemře každoročně kolem třiceti dětí a tisíce jich utrpí zranění. Je to jedním z důvodů, proč stále více rodičů své děti do školy raději vozí autem. To nejenže zvedá úroveň IAD ve městech, ale vytváří v dětech návyky, které si ponесou celý život s sebou. Jak tedy dosáhnout toho, aby se děti do škol (ale nejen tam) dostaly bezpečně (ať už pěšky nebo na kole)?

Jedná se o celou řadu opatření z nichž nejučinnější je omezení automobilového provozu ve městech, což není předmětem tohoto generelu.

Jiná opatření pro nejzranitelnější cyklisty se dají shrnout do následujících bodů:

- vyznačení speciálních tras zklidněnými ulicemi
- budování oddělené infrastruktury
- podpora bezpečného přecházení pro děti používající chodníky

Nejbezpečnější je v současné době pro děti jízda po chodníku. Dle platné právní úpravy (§ 53 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu) konkrétně § 58, stanoví, že děti mladší 10 let nesmí samy jezdit po silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci (mohou pouze s doprovodem osoby starší 15 let), ale vzápětí upřesňuje, že tento zákaz neplatí pro chodníky, cyklistické stezky a obytné a pěší zóny. Nepřímo tím tedy umožňuje dětem mladším 10 let, aby jezdily po chodníku. Nicméně se z tohoto ustanovení nedá odvodit, že by se tato výjimka vztahovala i na osoby starší 10 let, takže všichni ostatní mají tuto činnost zakázanou. Pokud bychom zajistili dostatečné šířkové profily chodníků všeobecně (především opatřeními na zamezení najíždění parkujících aut až ke stěnám domů) získáme rozsáhlou síť poměrně bezpečných tras pro menší děti.

Slabými místy však zůstávají přechody pro chodce. (Je třeba mít na paměti fakt, že aby cyklista dostal na přechodu pro chodce přednost, musí podle zákona sesednout z kola). Zde se nabízí technická opatření (rozšířená chodníková plocha), která zúží šířku vozovky tak, aby přecházení bylo co nejbezpečnější. Jedním z nejdůležitějších faktorů ovšem zůstává tolerované nezákonné parkování (do 5m) od přechodů (malé děti nejsou za auty vidět).

S ohledem na přechody je rovněž zásadní změna legislativy tak, aby dávala povinnost řidičům dát přednost rovněž cyklistům na vyznačených přejezdech.

Co se týče nejlevnější a nejučinnější úpravy, jedná se o co nejširší zavádění zón tempo 30. Je možné vjezdy do takové zóny opět zdůraznit (zúžení vozovky, zvýšené prahy atd.)

I menší děti jsou po dostatečném výcviku schopné jezdit po silnici, ale opatření na vozovce se budou týkat především dětí starších 10ti let. Zde se opatření neliší od opatření pro cyklisty všeobecně, tj. především vyznačování cyklopruhů, předsazený prostor pro cyklisty na křižovatkách atd.

Samostatnou kapitolou je pak vyznačení tras zklidněnými ulicemi, ulicemi s minimálním provozem či přímo stavba oddělené infrastruktury (cyklostezek).

## DO PRÁCE NA KOLE

Maďarská národní kampaň na podporu dojíždění na kole se představila pod názvem „Bringázz a Munkába“, v překladu „do práce na kole“.

„Pokud by se pořádalo mistrovství světa v pozitivní propagaci cyklistiky, všichni bookmakeři by si vsadili na Maďary,“ píše server copenhagenize.com. Propagační kampaň našich bývalých jižních sousedů představuje jízdní kolo jako normální a přijatelný způsob dopravy.

Maďaři se touto kampaní zařadili na stále rostoucí seznam zemí, které propagují dojíždění na kole jako zdravou, příjemnou a přijatelnou alternativu.



# DOPORUČENÁ REALIZAČNÍ OPATŘENÍ NA SÍTI CYKLOTRAS

## CHARAKTERISTICKÁ OPATŘENÍ V CELOMĚSTSKÉM SYSTÉMU CYKLOTRAS - ZÁSADY

Navržená síť cyklotras je rozdělena do charakteristických úseků a ty popsány podle typu použité úpravy. V zásadě jsou použity čtyři druhy úprav. Výstavbou samostatné stezky počínaje, přes liniová a plošná organizační opatření až po doplnění opatření pro cyklisty do plánovaných staveb dopravní infrastruktury. Poslední pátou možností je využití stávajícího stavu, tedy bez úprav. Ve vybraných profilech jsou pro představu doplněny charakteristické řezy, které upřesňují způsob vedení cyklistů v daném profilu. Následující tabulka popisuje jednotlivé úseky, typy opatření a neposlední řadě i dopady na kapacity použitých komunikací, resp. jejich funkčnost.

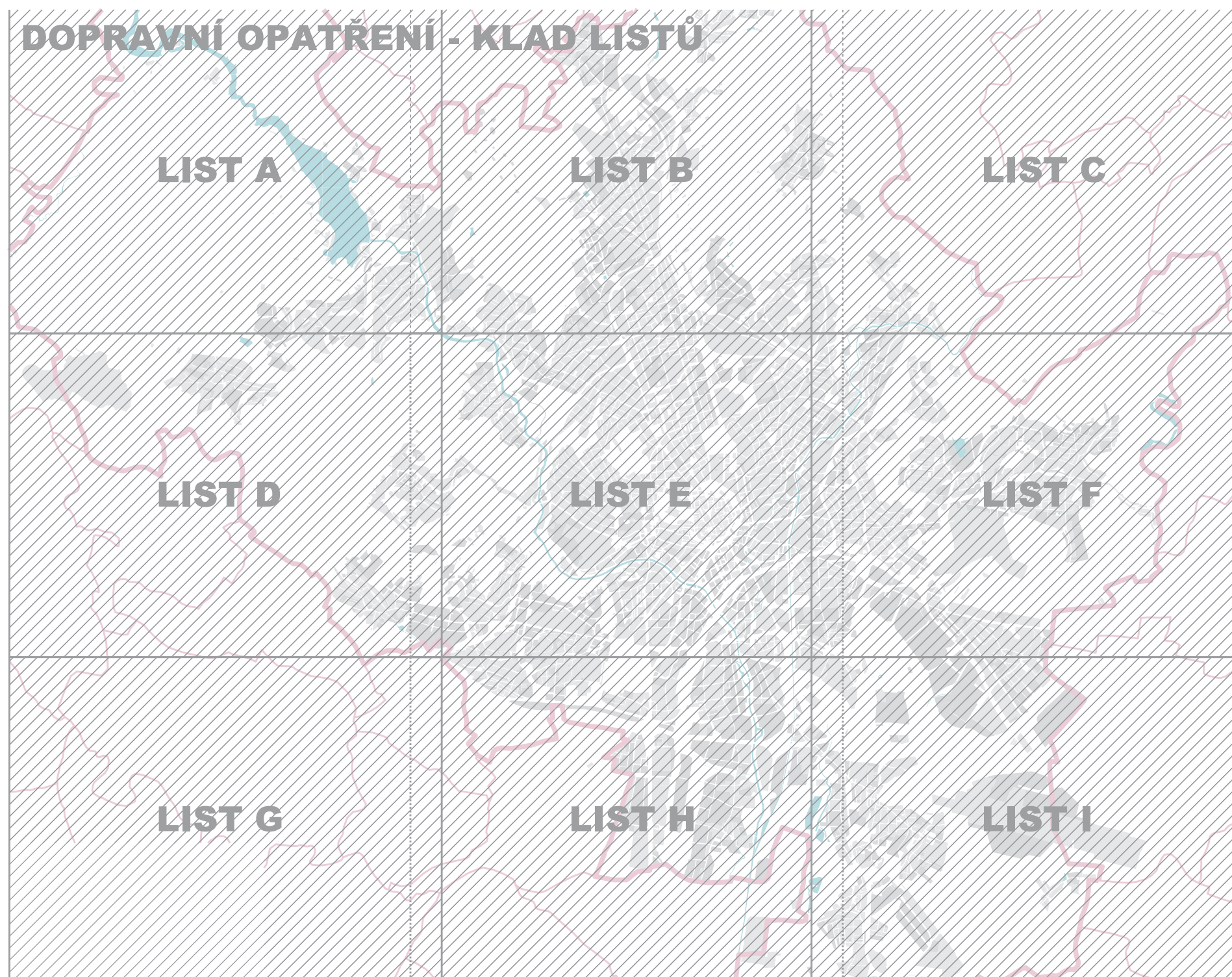
### LEGENDA K VÝKRESOVÉ ČÁSTI

#### LEGENDA :

	HRANICE MĚSTA BRNO		PŘIDRUŽENÝ PROSTOR		STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY (C8, C9, C10)
	HRANICE OBCÍ MIMO BRNO		HLAVNÍ DOPRAVNÍ PROSTOR		VYHRAZENÝ PRUH PRO CYKLISTY IP20, VÍCEÚČELOVÝ PRUH
	NÁZVY MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ A OBCÍ				ZÓNA 30, PĚŠÍ A OBYTNÉ ZÓNY
	VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ				OBSLUŽNÁ KOMUNIKACE (SPOLEČNÝ PROVOZ)
					ÚČELOVÁ KOMUNIKACE POLNÍ / LESNÍ CESTY

### LEGENDA K TABULCE

S	sběrná (funkční sk. B, 50 km/h)
O	obslužná (funkční sk. C, 30 resp. 50 km/h)
a	cyklistický pruh
A	protisměrný cyklistický pruh v CO
b	autobusový/trolejbusový pruh
d	směrově rozdělené
M	minimum pro protisměrný provoz cyklistů
p	parkovací pruh
P	parkovací pruh v CO na straně cyklistů
s	parkovací pás
S	parkovací pás v CO na straně cyklistů
T	tramvajový pás
x	víceúčelový pruh / cyklopitkokoridor
X	protisměrný víceúčelový pruh / cyklopitkokoridor v CO
bO	vždy 0,5 m za obrubou na každé straně
bPD	vždy 1,75 m na každé straně (1,50 + 0,25)



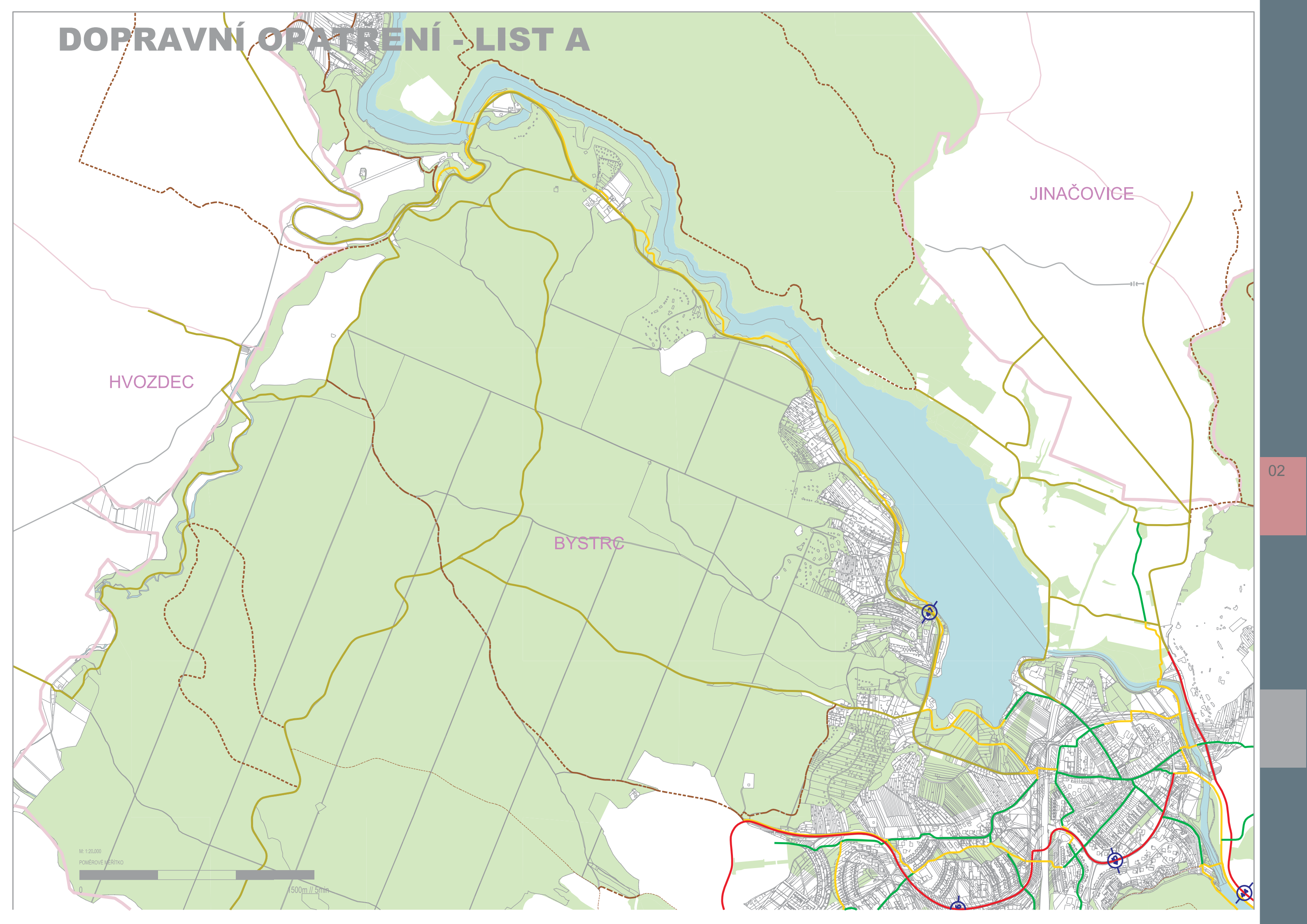
# DOPRAVNÍ OPATŘENÍ - LIST A

JINAČOVICE

HVOZDEC

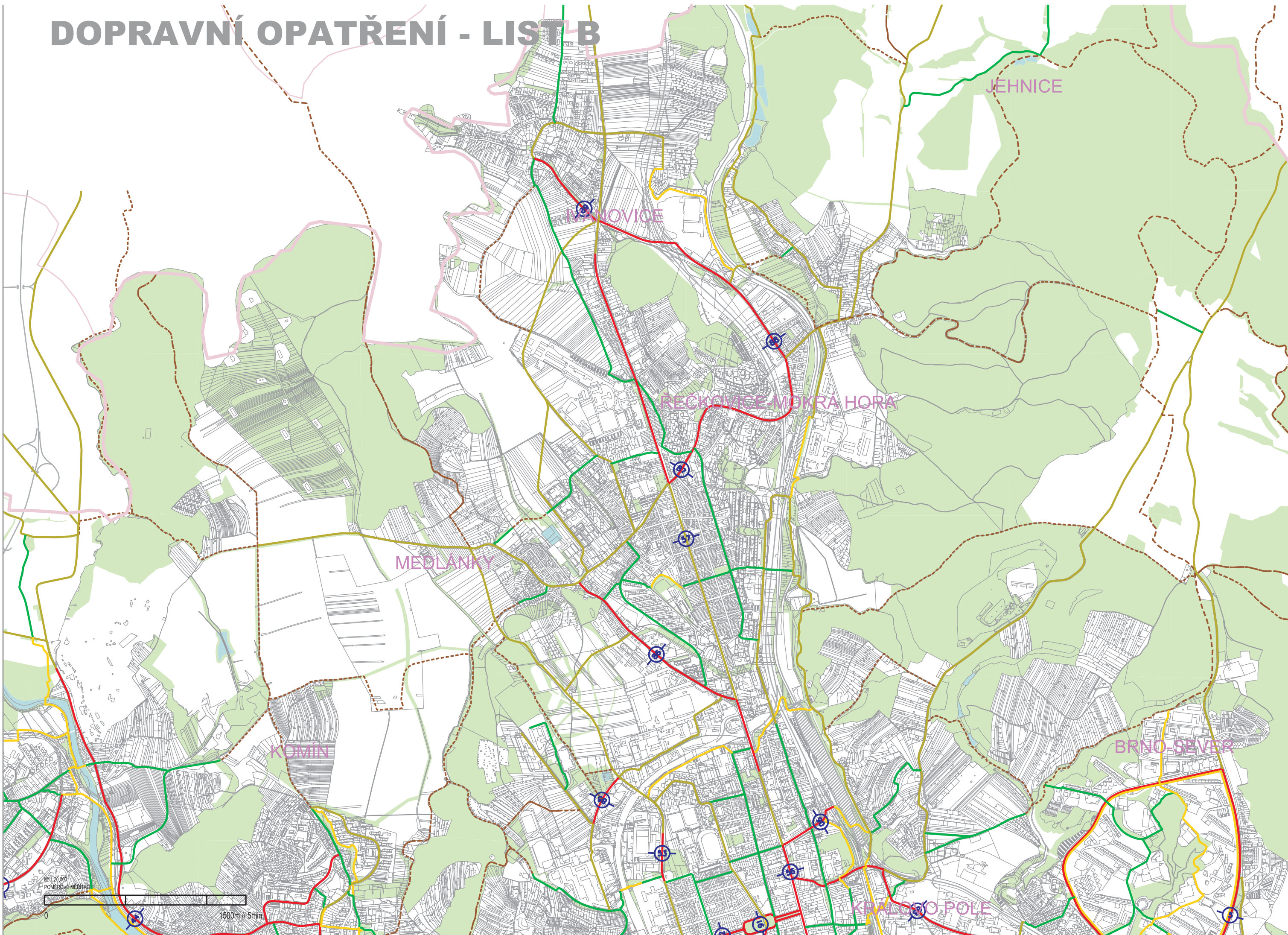
BYSTRC

M: 1:20,000  
POMĚROVÉ MĚŘITKO  
0 1500m // 5min

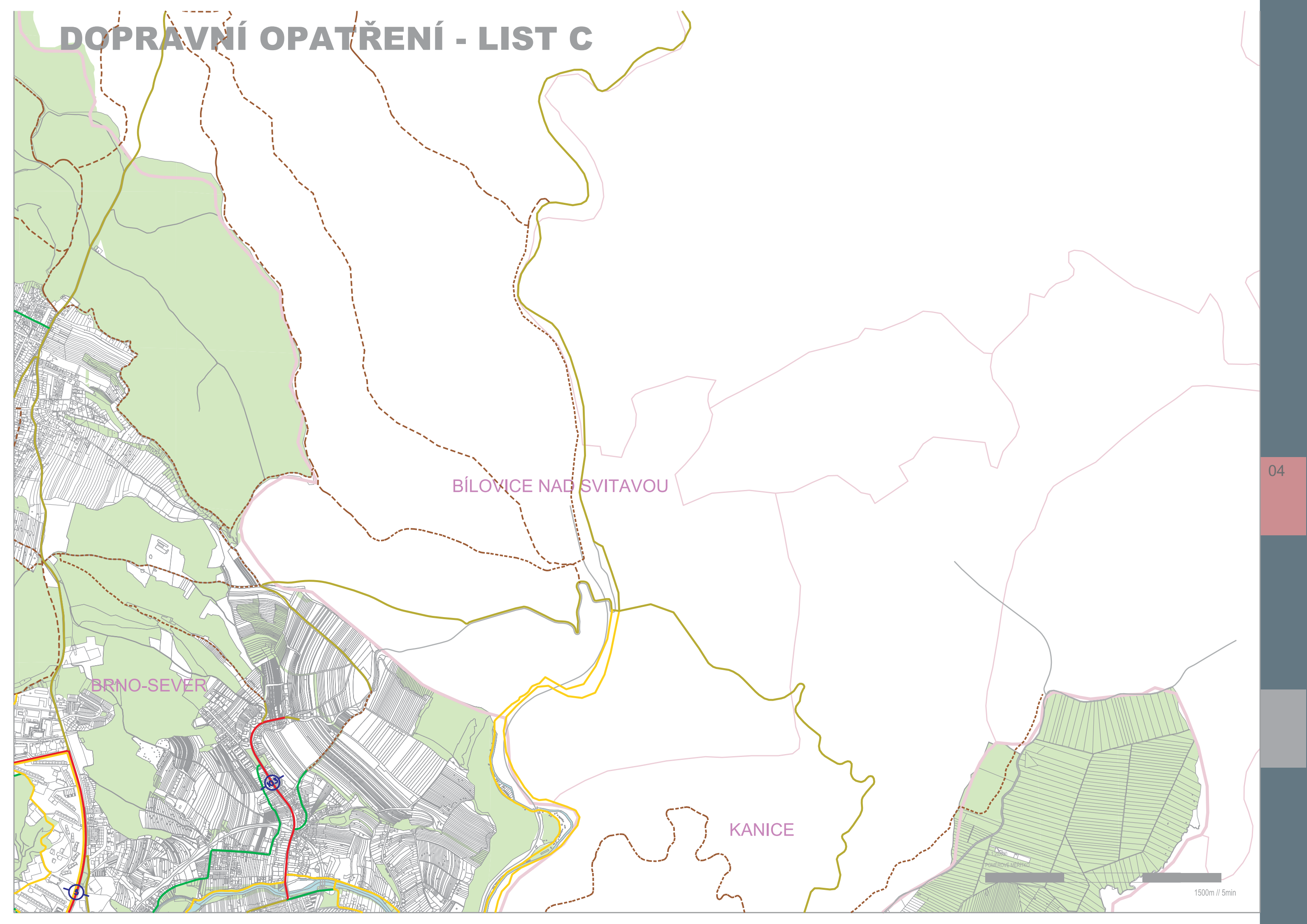




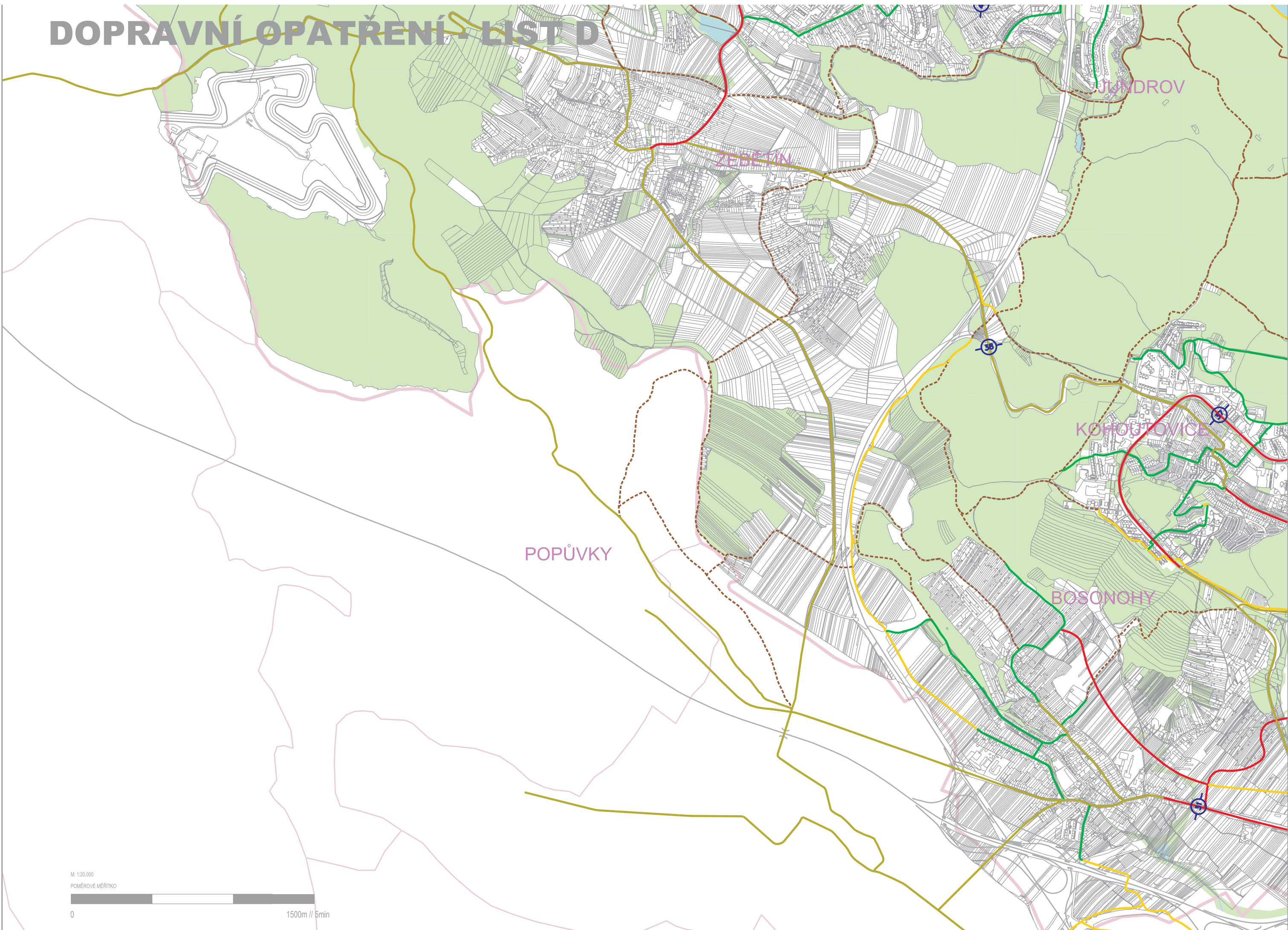
# DOPRAVNÍ OPATŘENÍ - LIST B



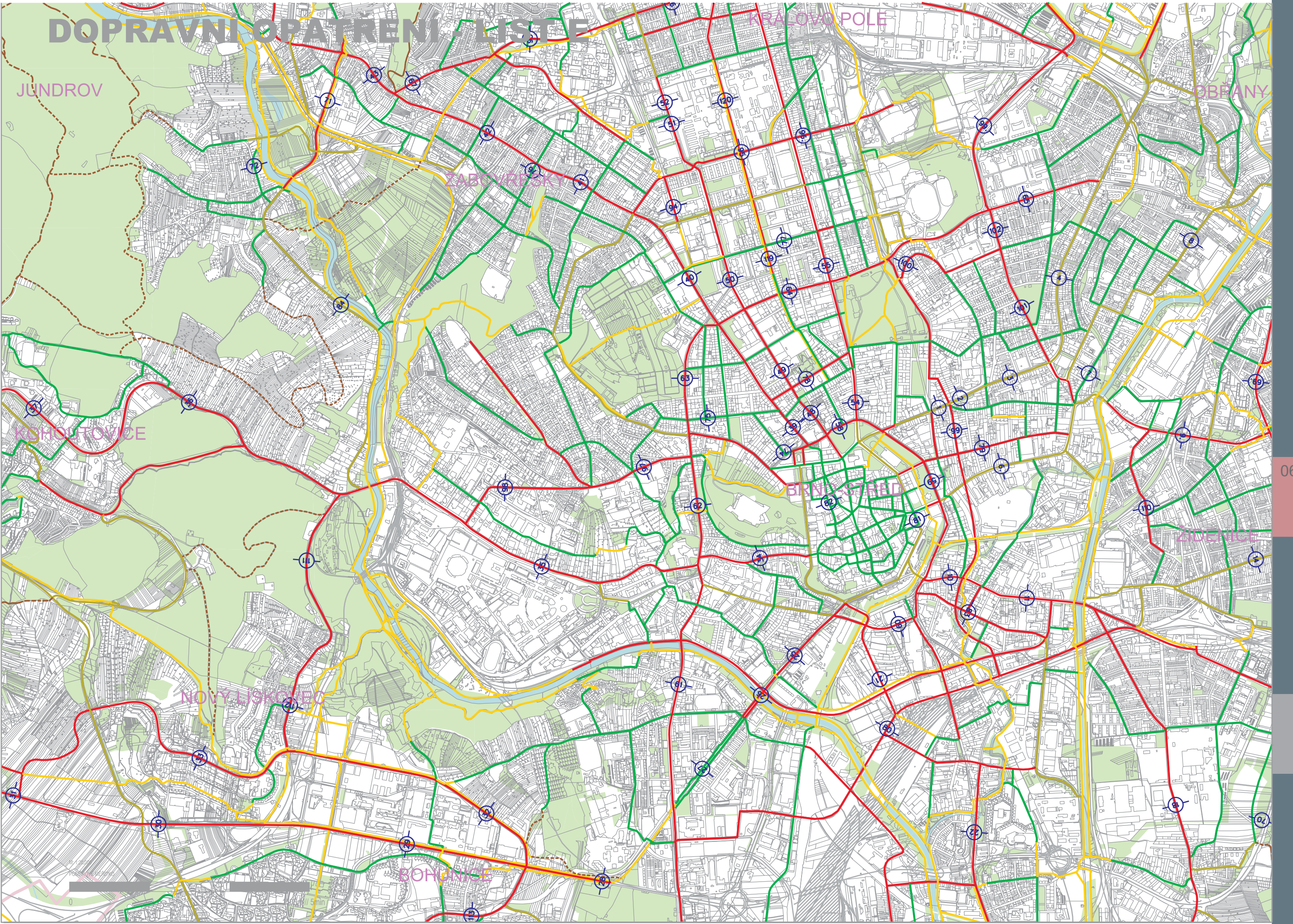
# DOPRAVNÍ OPATŘENÍ - LIST C



# DOPRAVNÍ OPATŘENÍ - LIST D



# DOPRAVNÍ OPATŘENÍ LISTE



# DOPRAVNÍ OPATŘENÍ - LIST F

OBRANY-MALOMĚŘICE

MINOHRADY

LÍSEN

ZNĚNICE

PODOLÍ

ČERNOVICE

M: 1:20.000  
ČÍSLOVÉ MĚŘÍTKO



# DOPRAVNÍ OPATŘENÍ - LIST G

STŘELICE

OSTOPOVICE

NEBOVIDY

M: 1:20,000  
POMĚROVÉ MĚŘÍTKO



# DOPRAVNÍ OPATŘENÍ - LIST H

STARÝ LÍŠKOVEC

BRNO-JIH

NEBOVIDY

MORAVANY

MODŘICE

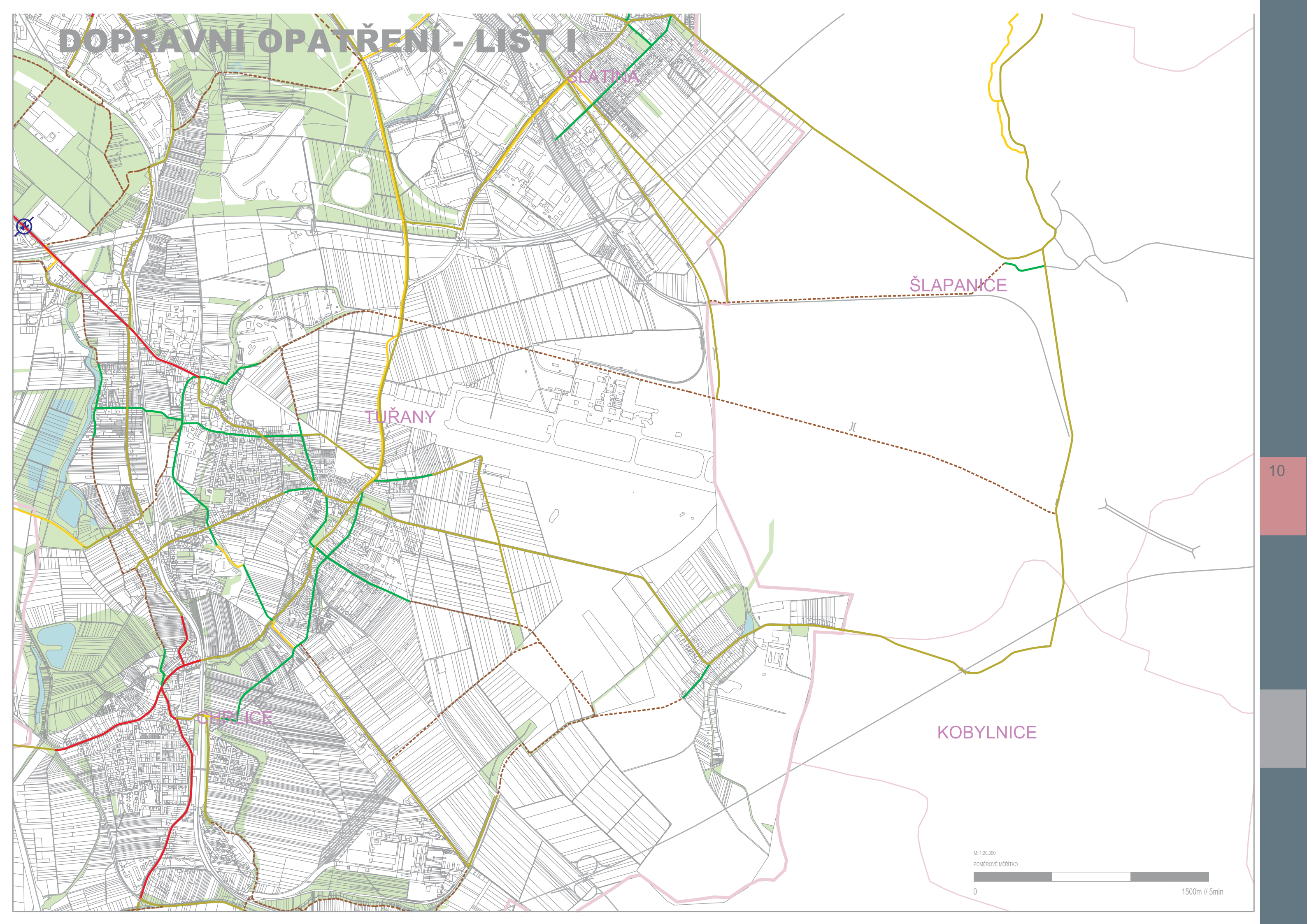
ČURKOV

ÚZEMÍ PRO VARIANTNÍ ŘEŠENÍ JIHOZÁPADNÍ TANGENTY

M: 1:20,000  
POMĚROVÉ MĚŘITKO



# DOPRAVNÍ OPATŘENÍ - LIST I



SLATINA

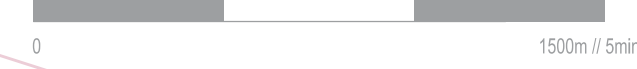
ŠLAPANICE

TUŘANY

CHELICE

KOBYLNICE

M: 1:20.000  
POMĚROVÉ MĚŘÍTKO





## CHARAKTERISTICKÁ OPATŘENÍ V CELOMĚSTSKÉM SYSTÉMU CYKLOTRAS - TABULKY PŘÍŘAZENÍ

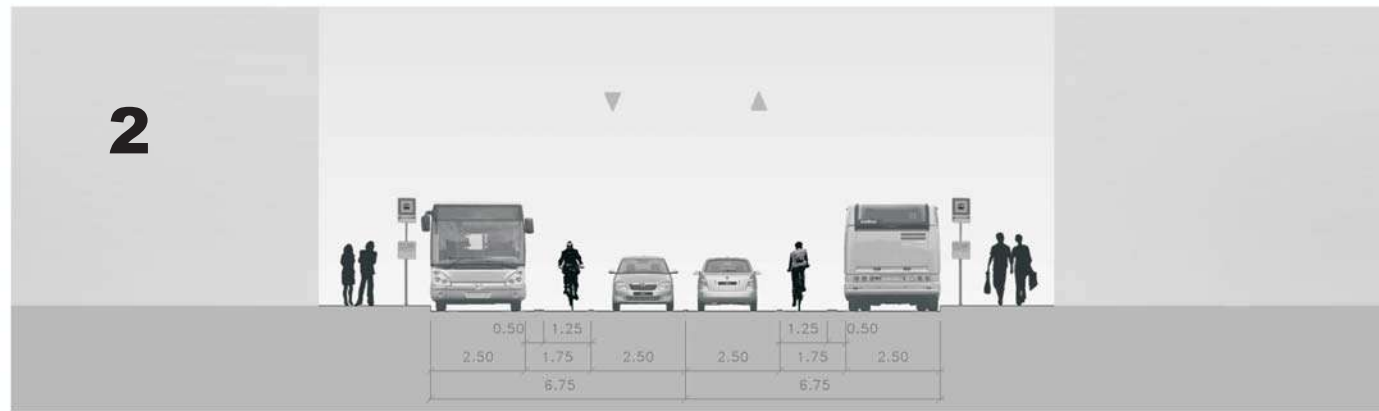
číslo řezu	katalogové číslo řezu	ulice	katastrální území	městská část	šířka uličního prostoru	šířka mezi obrubami	šířka hl. dopr. prostoru	nyní jízdních pruhů	návrh	šířková rezerva	poznámka
1	26	Milady Horákové	Zábrdovice	Brno-střed	18,50	14,50	15,50	2	MS2Tp 18,5/15/50	0,50	
2	13	Milady Horákové	Zábrdovice	Brno-sever	19,50	12,00	13,00	2	MS2T 19,5/10/50	3,00	
3	24	Merhautova	Zábrdovice	Brno-sever	18,50	12,25	13,25	2	MS2Tp 18,5/12,5/50	0,75	
4	25	Merhautova	Černá pole	Brno-sever	19,00	12,50	13,50	2	MS2Tp 19/13,5/50	0,00	prostor podél tramvaje ve stoupání
5	8	Seifertova	Lesná	Brno-sever	28,00	13,00	14,00	4	MS2a 18/10/50	4,00	omezení kapacity
6	26	Cejl	Zábrdovice	Brno-střed	21,50	15,00	16,00	2	MS2Tp 21,5/15/50	1,00	
7	63	Jana Svobody	Zábrdovice	Brno-sever	17,50	10,00	11,00	1	MO1MPs 17,5/11/30	0,00	případně jiné řešení s VDZ
8	22	Dukelská třída	Husovice	Brno-sever	15,00	10,25	11,25	2	MS2Tp 15/11,25/50	0,00	podnormové rozměry - stav
9	30	Bubeníčková	Židenice	Židenice	25,50	19,50	20,50	3	MS2Txd 25,5/20,5/50	0,00	omezení kapacity
10	26	Křenová	Trnitá	Brno-střed	22,50	14,50	15,50	2	MS2Tp 22,5/15/50	0,50	
11	26	Křenová	Trnitá	Brno-střed	23,50	16,00	17,00	2	MS2Tp 23,5/15/50	2,00	
12	38	Olomoucká	Černovice	Černovice	20,50	15,50	16,50	4	MS4a 20,5/16,5/50	0,00	
13	8	Olomoucká	Černovice	Černovice	18,00	9,50	10,50	2	MS2a 18/10/50	0,50	
14	24	Táborská	Židenice	Židenice	16,00	8,00	9,00	2	MS2Tp 16/12,5/50		parkování za obrubou
15	32	Líšeňská	Židenice	Židenice	11,50	8,00	9,00	2	MS2x 11,5/8,5/50	0,50	
16	38	Jedovnická	Líšeň	Líšeň	18,50	15,50	16,50	4	MS4a 18,5/16,5/50	0,00	
17	10	Novolíšeňská	Líšeň	Líšeň	18,50	13,50	14,50	4	MS2ap 18,5/14,5/50	0,00	omezení kapacity
18	31	Charbulova	Černovice	Černovice	15,00	7,00	8,00	2	MS2x 15/8/50	0,00	
19		tram. trať na Stránskou skálu	Slatina	Slatina	7,00	6,00	7,00	0	MO0Ta 7/7/30		doplnit TT o živičný povrch
20	8	Trnkova	Líšeň	Líšeň	12,50	9,00	10,00	2	MS2a 12,5/10/50	0,00	
21		bulvár	Trnitá	Brno-střed				4	MS4Tap 50,5/37,5/50		novostavba
22	40	Svatopetrská	Komárov	Brno-jih	34,50	8,50	9,50	4	MS4da 34,5/21/50	0,75	
23	38	Hněvkovského	Komárov	Brno-jih	36,00	16,00	17,00	4	MS4a 36/16,5/50	0,50	
24	8	Kaštanová	Brněnské Ivanovice	Tuřany	13,00	9,00	10,00	2	MS2a 13/10/50	0,00	dlouhé radaky na mostě (10m)
25		Nové sady	Staré Brno	Brno-střed	34,00	6,50	7,50	4	MS4Tb 34/24/50	-	bus+cyklo pruhy - stav
26		Renneská	Styřice	Brno-střed	25,00	16,50	17,50	2	MS2Tx 25/17,5/50	0,00	
27	59	Renneská	Styřice	Brno-střed	9,00	3,50	4,50	1	MO1M 9/4,25/20	0,25	jednosměrky v obytné zóně - stav
28	8	Jihlavská	Styřice	Brno-střed	18,00	10,50	11,50	3	MS2a 18/10/50	1,50	omezení kapacity
29	38	Jihlavská	Bohunice	Bohunice	26,50	15,50	16,50	4	MS4a 18,5/16,5/50	0,00	
30	32	Jihlavská	Bosonohy	Bosonohy	9,00	8,00	9,00	2	MS2x 9/8,5/50	0,50	
31	8	Pražská	Bosonohy	Bosonohy	12,00	11,00	12,00	2	MS2a 12/10/50	2,00	
32	31	Kamenice	Bohunice	Bohunice	10,50	7,00	8,00	2	MS2x 10,5/8/50	0,00	
33	11	Petra Křivky	Nový Lískovec	Nový Lískovec	20,00	7,25	8,25	4	MS2dap 20/17,5/50	0,25	omezení kapacity
34		Pekařská	Staré Brno	Brno-střed	15,50	12,00	13,00	2	MS2Tap 15,5/13/50		
35		Hlinky	Pisárky	Brno-střed	16,50	7,50	8,50	2	MS2x 16,5/8,5/50	0,00	
36	9	Libušino údolí	Pisárky	Kohoutovice	15,00	10,50	11,50	2	MS2ap 15/11,5/50	0,00	
37	11	Libušina třída	Kohoutovice	Kohoutovice	21,00	7,00	8,00	4	MS2dap 21/21/50	0,00	omezení kapacity
38	32	Žebětínská	Žebětín	Žebětín	chybí zaměření		1,00	2	MS2x 8,5/8,5/50		
39	23	Veveří	Veveří	Brno-střed	18,50	15,00	16,00	2	MS2Tp 18,5/13,25/50	2,75	
40	14	Veveří	Veveří	Brno-střed	23,50	10,50	11,50	2	MS2Ta 23,5/16/50	-4,50	chystaná rekonstrukce
41	25	Minská	Žabovřesky	Žabovřesky	19,00	10,00	11,00	1	MS2Tp 19/13,5/50	-2,50	chystaná rekonstrukce
42	26	Horova	Žabovřesky	Žabovřesky	20,25	10,25	11,25	T	MS2Tp 20,25/15/50		parkování za obrubou
43	32	Štursova	Komín	Komín	17,25	7,50	8,50	2	MS2x 17,25/8,5/50	0,00	
44	32	Bystrcká	Komín	Komín	12,25	8,00	9,00	2	MS2x 12,25/8,5/50	0,50	
45	32	Odbojářská	Bystrc	Bystrc	12,00	8,00	9,00	2	MS2x12/8,5/50	0,60	
46	8	Vejrostova	Bystrc	Bystrc	11,00	11,00	12,00	2	MS2a 11/10/50	2,00	
47	32	Rakovecká	Bystrc	Bystrc	8,50	6,00	7,00	2	MS2x 8,5/8,5/50	-1,50	
48	35	Kounicova	Veveří	Brno-střed	21,75	14,00	15,00	4	MS3ap 21,75/15/50	0,00	omezení kapacity
49	8	Kounicova	Veveří	Brno-střed	19,00	10,00	11,00	2	MS2a 19/10,5/50	0,50	
50	21	Kounicova	Veveří	Brno-střed	23,00	15,00	16,00	3	MS2Tax 23/15,25/50	0,75	jeden řadič pruh rozšířený
51	45	Jana Babáka	Královo pole	Královo pole	21,00	12,75	13,75	2	TRAM JB	-	
52	18	Jana Babáka	Královo pole	Královo pole	22,50	12,75	13,75	2	MS2Tap 25,5/21/50	-7,25	chystaná rekonstrukce
53	28	Purkyňova	Královo pole	Královo pole	32,50	14,00	15,00	2	MS2Tx 32,5/15/50	0,00	
54	17	Lidická	Veveří	Brno-střed	27,75	19,50	20,50	2	MS2Tap 27,75/19,25/50	1,25	
55	20	Štefánikova	Veveří	Brno-střed	32,25	17,25	18,25	4	MS2Taps 32,25/24,25/50		omezení kapacity
56	27	Palackého třída	Královo pole	Královo pole	26,75	13,75	14,75	2	MS2Tx 26,75/14,25/50	0,50	
57	44	Bánskobystrcká	Řečkovice	Řečkovice-Mokrá hora	20,00	12,00	13,00	2	TRAM BB	-	
58	34	Moravské náměstí	Město Brno	Brno-střed	26,00	13,75	14,75	4	MS3a 26/13,5/50	1,25	omezení kapacity
59	36	Koliště	Město Brno	Brno-střed	29,00	15,00	16,00	5	MS3ap 29/15,75/50	0,25	
60	3	Úzká	Trnitá	Brno-střed	48,50	24,25	25,25	6	BUS MS5da	-	omezení kapacity

číslo řezu	katalogové číslo řezu	ulice	katastrální území	městská část	šířka uličního prostoru	šířka mezi obrubami	šířka hl. dopr. prostoru	nyní jízdních pruhů	návrh	šířková rezerva	poznámka
61	15	Vídeňská	Štýřice	Brno-střed	25,50	18,50	19,50	2	MS2Ta 25,5/17,5/50	2,00	
62	37	Úvoz	Staré Brno	Brno-střed	19,50	10,50	11,50	3	MS3bx 19,5/11,5/50	0,00	
63	39	Úvoz	Veveří	Brno-střed	20,50	13,00	14,00	4	MS4b 20,5/14/50	0,00	
64	34	Kotlářská	Veveří	Brno-střed	20,75	12,50	13,50	4	MS3a 20,75/13,5/50	0,00	omezení kapacity
65	10	Provazníková	Černá pole	Brno-sever	21,75	14,00	15,00	3	MS2ap 21,75/14,5/50	0,50	omezení kapacity
66		Nová městská třída	Zábrdovice	Brno-střed			1,00		MS4ap 37,5/19/50		novostavba
67	32	Kroftova	Žabovřesky	Žabovřesky	12,50	7,50	8,50	2	MS2x 12,5/8,5/50	0,00	
68	31	Křížíkova	Královo pole	Královo pole	12,50	7,00	8,00	2	MS2x 15/8/50	0,00	
69	42	Svatoplukova	Židenice	Židenice	30,00	7,25	8,25	4	MS4dx 30/17/50	0,25	
70		Černovická	Černovice	Černovice			1,00		MO 11/7,5/30		novostavba
71		Čichnova	Komín	Komín	19,00	11,50	12,50	2	MS2xp 19/11,5/50	1,00	
72	52	Optátova	Jundrov	Jundrov	9,75	7,00	8,00	1	MO1Ap 9,75/8/30	0,00	
73	31	Kšírova	Horní Heršpice	Brno-jih	17,50	7,00	8,00	2	MS2x 15/8/50	0,00	
74	58	Jaselská	Veveří	Brno-střed	18,00		1,00	1	MO1ASs 18/14,75/30		pouze vyznačit
75	63	Gorkého	Veveří	Brno-střed	19,00	10,00	11,00	1	MO1MPs 19/11/30	0,00	
76	60	Šmejkalova	Žabovřesky	Žabovřesky	12,00	6,00	7,00	1	MO1MP 12/6,25/30	0,75	
77	62	Hrnčířská	Veveří	Brno-střed	15,00	8,00	9,00	1	MO1MPp 15/8,5/30	0,50	
78	58	Smetanova	Veveří	Brno-střed	18,50	8,00	9,00	1	MO1ASs 18/14,75/30		stání částečně na chodníku jako dnes
79	53	Bratislavská	Zábrdovice	Brno-střed	14,00	9,00	10,00	1	MO1APp 14/9,25/30	0,75	omezení parkovací kapacity
80		nová nádražní	Trnitá	Brno-střed			1,00		MS4Tap -/27/50		novostavba
81	13	Divadelní	Město Brno	Brno-střed	19,00	12,00	13,00	2	MS2T 19/10/50	3,00	pouze zpřístupnit SDZ
82	54	Veselá	Město Brno	Brno-střed	26,50	14,00	15,00	1	MO1APs 26,5/11,75/30	3,25	
83	51	Mlýnská	Trnitá	Brno-střed	12,00	7,00	8,00	1	MO1AP 12/7,25/30	0,75	
84		Veslařská	Jundrov	Jundrov	12,50	6,50	7,50	2	MS2x 12,5/7,5/50	0,00	stoupací víceúčelový pruh
85	32	Kolejní	Královo pole	Královo pole	12,00	7,50	8,50	2	MS2x 12/8,5/50	0,00	
86	32	Hudcova	Medlánky	Medlánky	13,00	8,00	9,00	2	MS2x 13/8,5/50	0,50	
87	32	Vážného	Řečkovice	Řečkovice-Mokrá hora	13,50	8,00	9,00	2	MS2x 13,5/8,5/50	0,50	
88	32	Maříkova	Řečkovice	Řečkovice-Mokrá hora	13,00	8,00	9,00	2	MS2x 13/8,5/50	0,50	
89	31	Příjezdová	Ivanovice	Ivanovice u Brna	10,50	7,00	8,00	2	MS2x 10,5/8/50	0,00	
90		Kosmova	Královo pole	Královo pole	23,00	16,00	17,00	2	MS2Ta 23/17/50	0,00	
91	11	Slovanské nám.	Královo pole	Královo pole	13,00	7,00	8,00	1	MS2dap -/8/50	0,00	
92		Skácelova	Královo pole	Královo pole	29,00	13,00	14,00	4	MS2ap 29/13,25/50	0,75	org. - parkování pouze po jedné straně
93	34	Královopolská	Královo pole	Královo pole	14,00	13,00	14,00	4	MS3a 14/13,5/50	0,50	omezení kapacity
94	11	Pod kaštiny	Žabovřesky	Žabovřesky	24,00	18,00	19,00	4	MS2dap 24/19/50	0,00	omezení kapacity
95		Domažlická	Královo pole	Královo pole	19,00	11,00	12,00	2	MS2xp 19/12/50	0,00	
96	31	Reissigova	Ponava	Královo pole	15,00	7,00	8,00	2	MS2x 15/8/50	0,00	
97		Tvrdeho	Stránice	Brno-střed	20,00	8,50	9,50	2	MS2a 20/9/50	0,50	
98		Lipova	Pisárky	Brno-střed	15,00	7,00	8,00	2	MS2x 15/8/50	0,00	stoupací víceúčelový pruh
99	40	třída Gen. Píky	Černá pole	Brno-sever	20,00	8,00	9,00	4	MS4da 20/18,5/50	0,25	
100	31	Erbenova	Černá pole	Brno-sever	15,00	7,00	8,00	2	MS2x 15/8/50	0,00	
101		Jugoslávská	Černá pole	Brno-sever	20,00	10,00	11,00	2	MS2Ta 20/11/50	0,00	
102		Lesnická	Černá pole	Brno-sever	20,00	9,50	10,50	2	MS1T 20/10,5/50	0,00	
103	32	Fryčajova	Obřany	Obřany-Maloměřice	15,00	8,50	9,50	2	MS2x 15/8,5/50	1,00	
104	31	Kulkova	Maloměřice	Obřany-Maloměřice	13,00	7,00	8,00	2	MS2x 13/8/50	0,00	
105		Žarošická	Židenice	Židenice	20,00	13,00	14,00	4	MS3ba 20/14/50	0,00	omezení kapacity
106	57	Pálavské nám.	Židenice	Vinohrady	16,00	11,50	12,50	1	MO1ASp 16/12,25/50	0,25	stavební úpravy-protisměrný pruh
107		Věstonická	Židenice	Vinohrady	11,50	10,50	11,50	2	MS2a 11,5/11,5/50	0,00	
108	10	Mífkova	Líšeň	Líšeň	15,00	14,00	15,00	4	MS2ap 15/14,5/50	0,50	omezení kapacity
109		Krásného	Židenice	Židenice	16,00	9,00	10,00	2	MS2xp 16/10/50	0,00	
110	32	Šámalova	Zábrdovice	Brno-střed	16,00	8,00	9,00	2	MS2x 16/8,5/50	0,50	
111		Pisárecká	Pisárky	Kohoutovice	9,50	8,50	9,50	2	MS2a 9,5/9,5/50	0,00	
112		Rybnická	Nový Lískovec	Nový Lískovec	14,00	9,00	10,00	2	MS2xp 14/10/50	0,00	
113		Dlouhá	Bohunice	Bohunice	16,00	13,00	14,00	2	MS2ap 16/13/50	1,00	
114	8	Elišky Přemyslovny	Bohunice	Bohunice	15,50	9,00	10,00	2	MS2a 15,5/10/50	0,00	
115	8	Osová	Starý Lískovec	Starý Lískovec	18,50	11,00	12,00	2	MS2a 18,5/10/50	2,00	
116	34	Sokolova	Horní Heršpice	Brno-jih	23,00	13,00	14,00	4	MS3a 23/13,5/50	0,50	omezení kapacity
117	31	Sokolova	Horní Heršpice	Brno-jih	19,00	7,00	8,00	2	MS2x 19/8/50	0,00	
118	32	Bohunická	Horní Heršpice	Brno-jih	20,50	8,00	9,00	2	MS2x 20,5/8,5/50	0,50	
119	32	Botanická	Veveří	Brno-střed	24,50	8,00	9,00	2	MS2x 24,5/8,5/50	0,50	
120		Chodská	Královo pole	Královo pole	19,00	10,00	11,00	2	MS2xp 19/11/50	0,00	

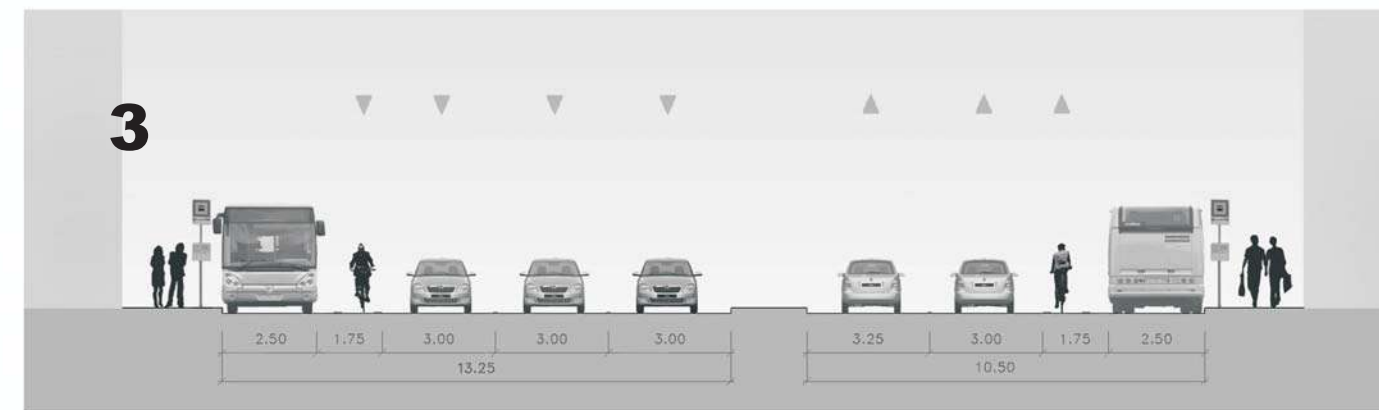
VZOROVÝ ŘEZ  
AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA NA MS2a



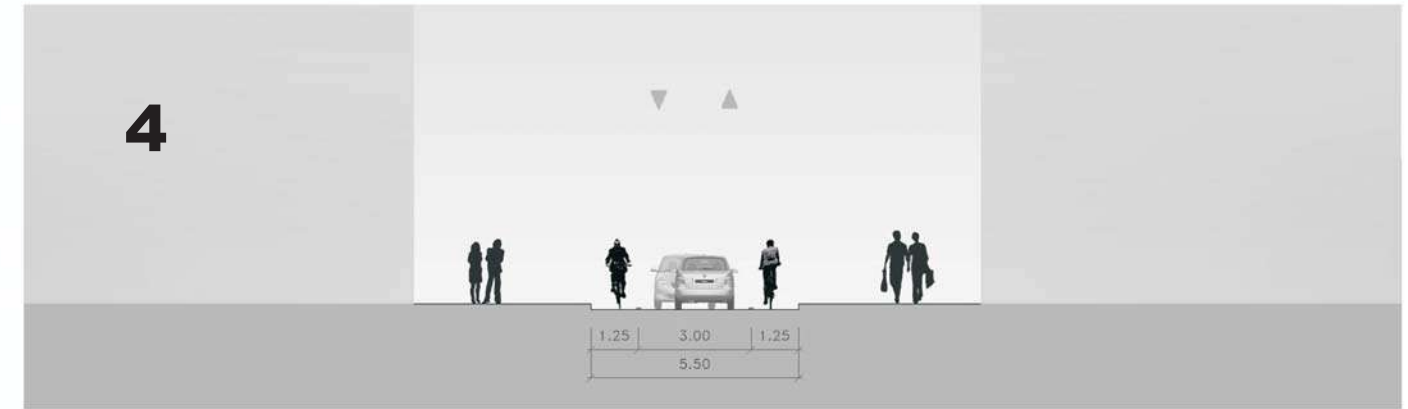
VZOROVÝ ŘEZ  
AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA NA MS2x



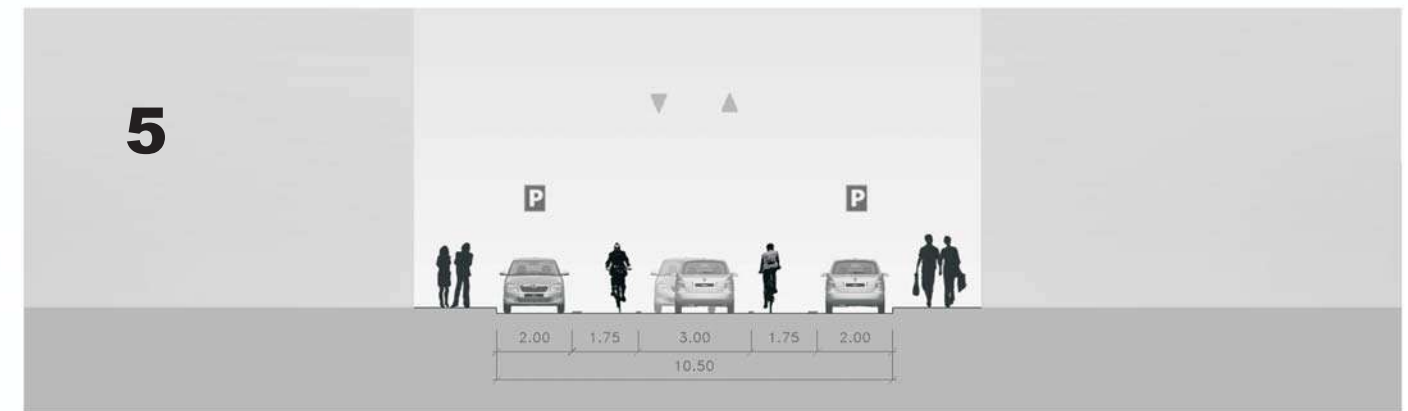
VZOROVÝ ŘEZ  
AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA NA MS5da



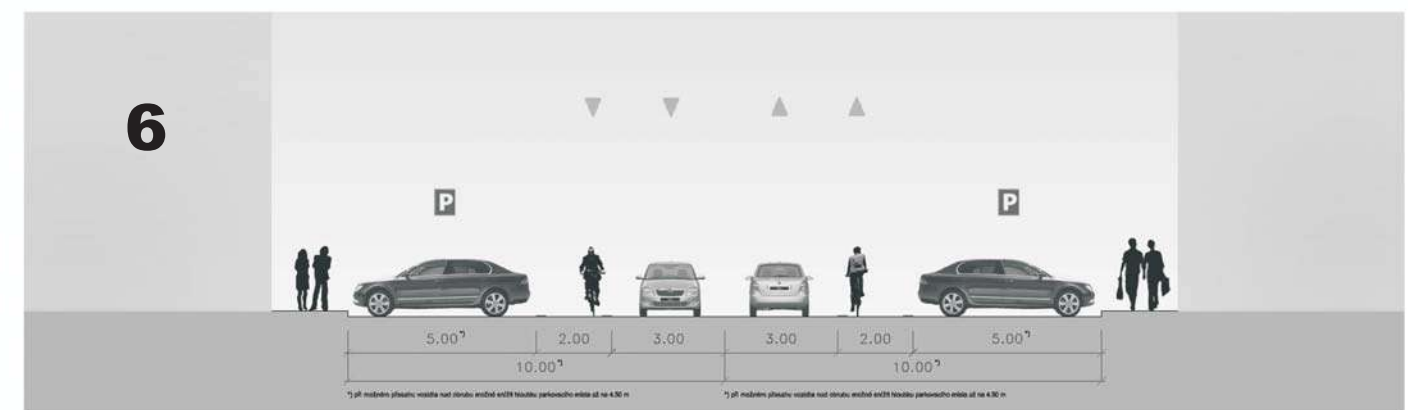
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1x 10/6,5/30



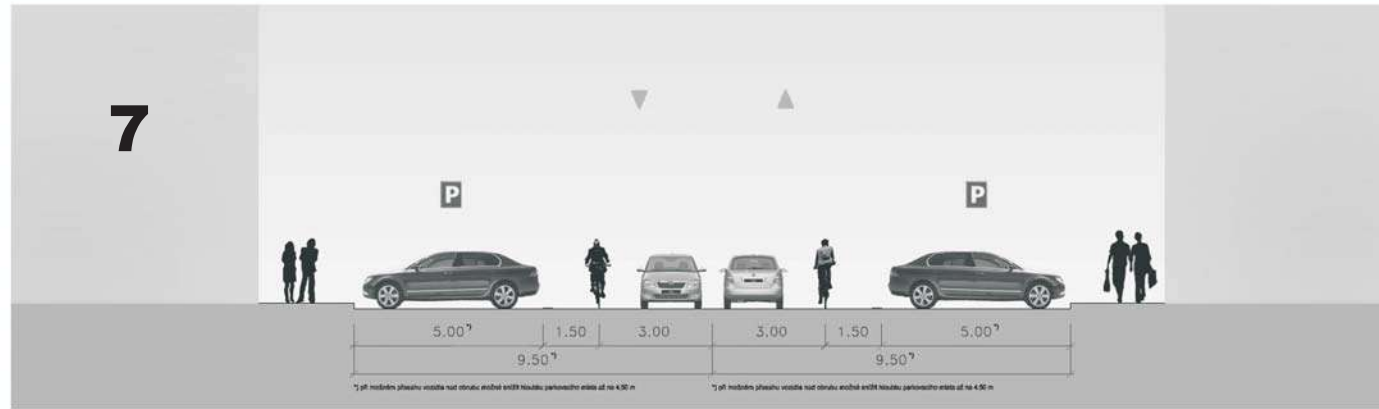
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1xp 15/11,5/30



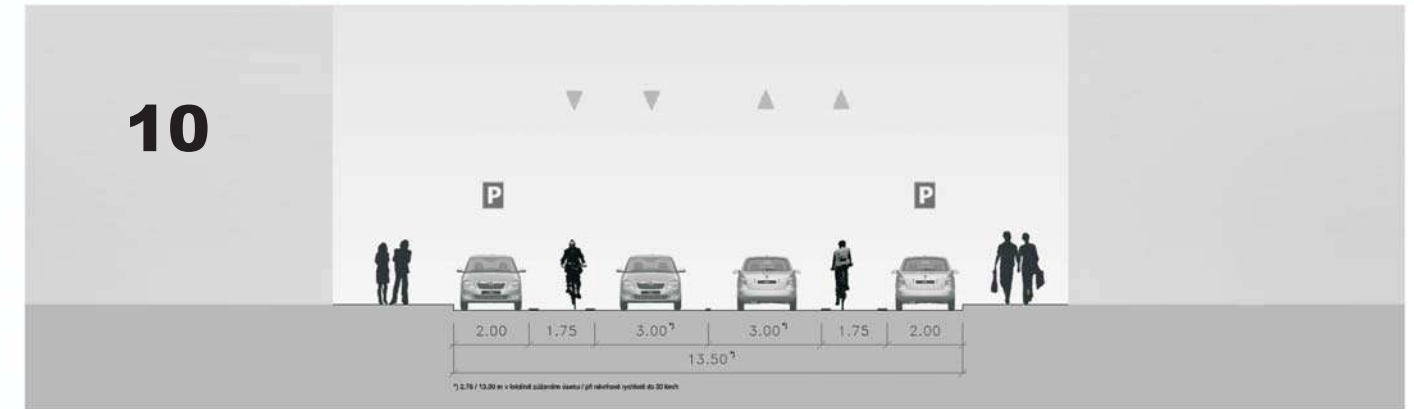
VZOROVÝ ŘEZ  
MO2as 24,5/21/50



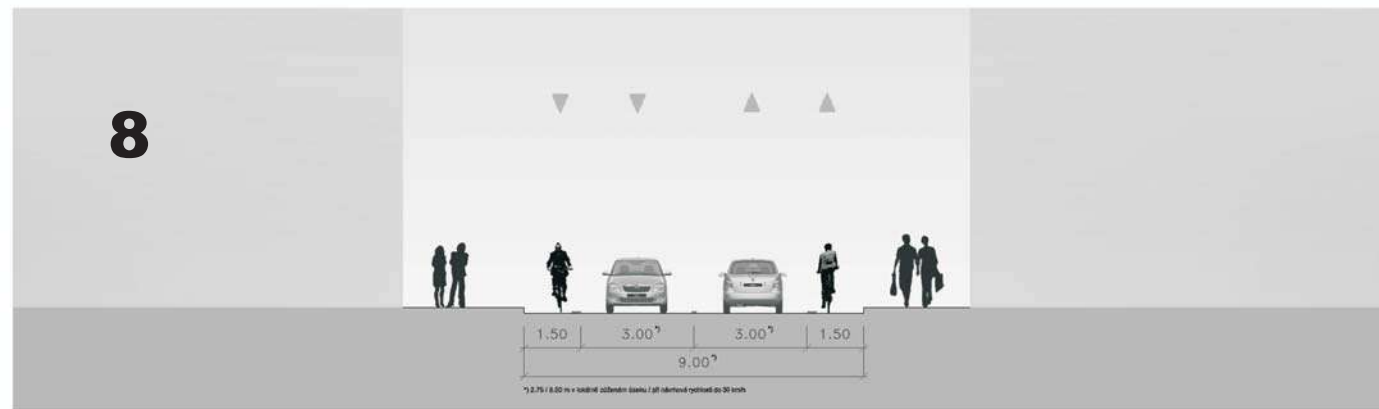
VZOROVÝ ŘEZ  
MO2xs 23,5/20/50



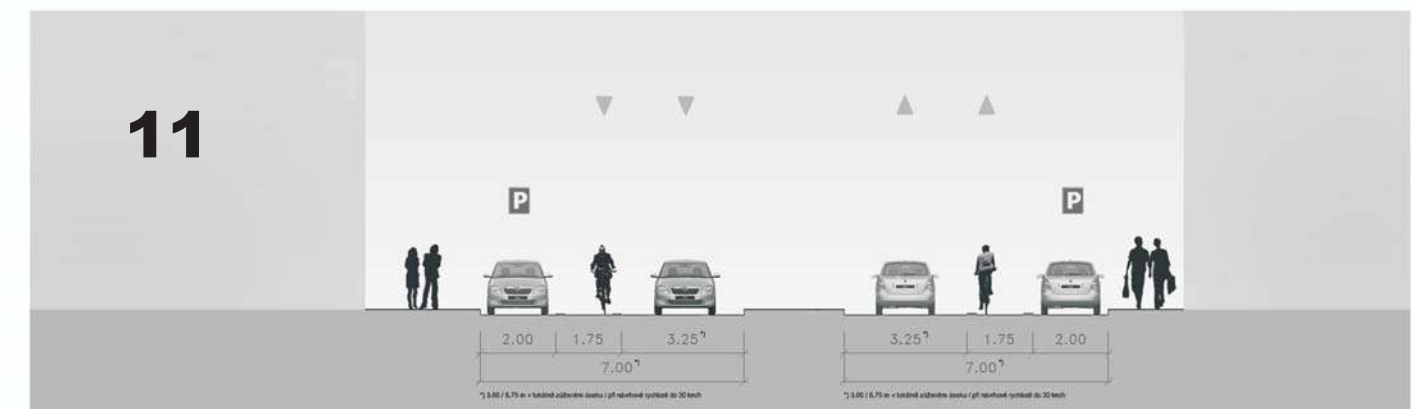
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2ap 18/14,5/50



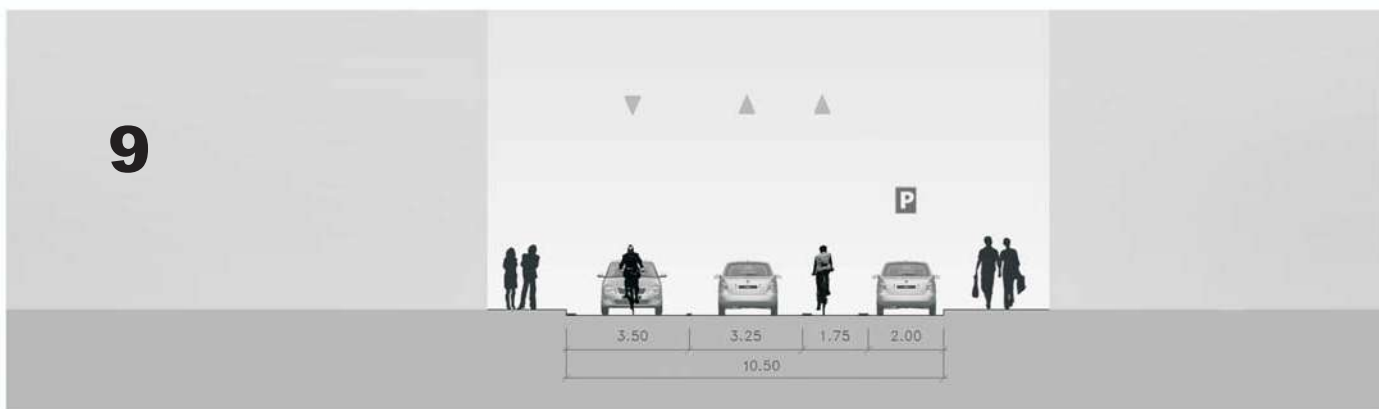
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2a 13,5/10/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MS2dap 21/17,5/50



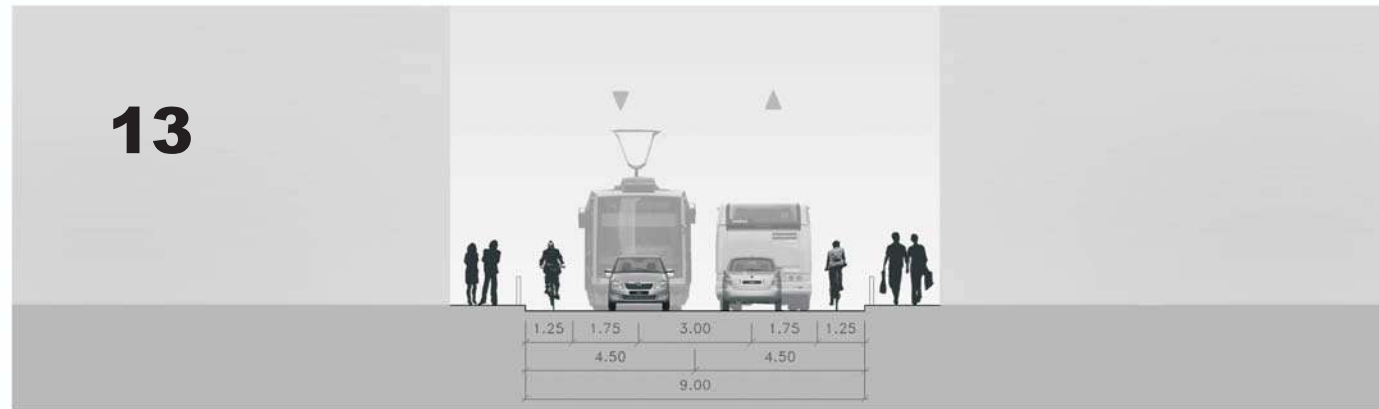
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2ap 15/11,5/50



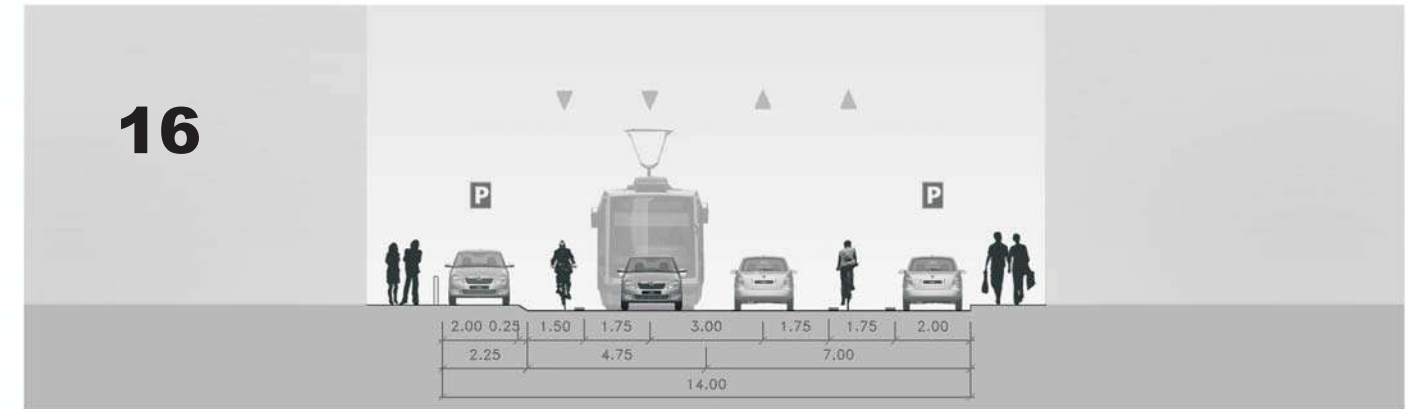
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2dxp 19,5/16/50



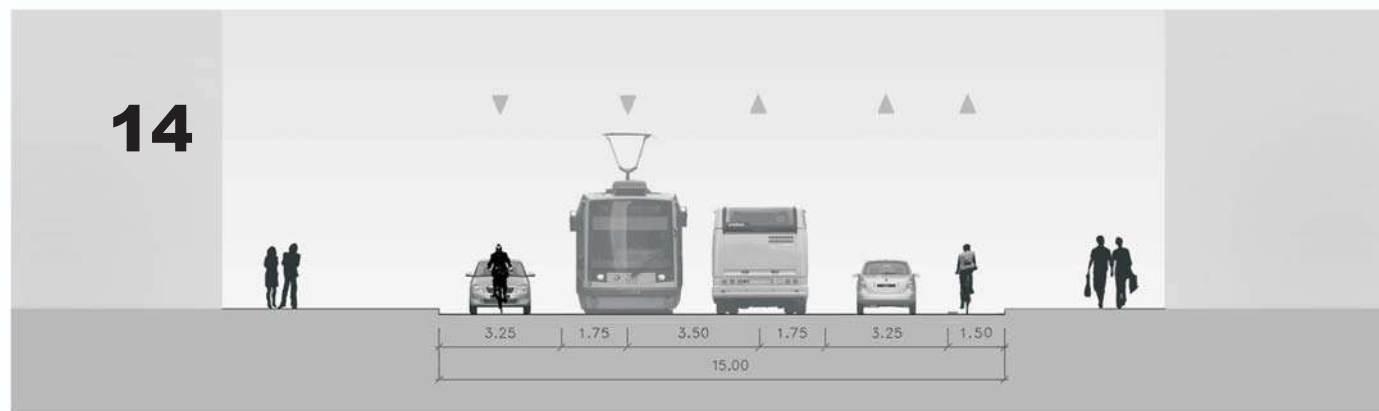
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2T 13,5/10/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Tap 18,5/15/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Ta 19,5/16/50



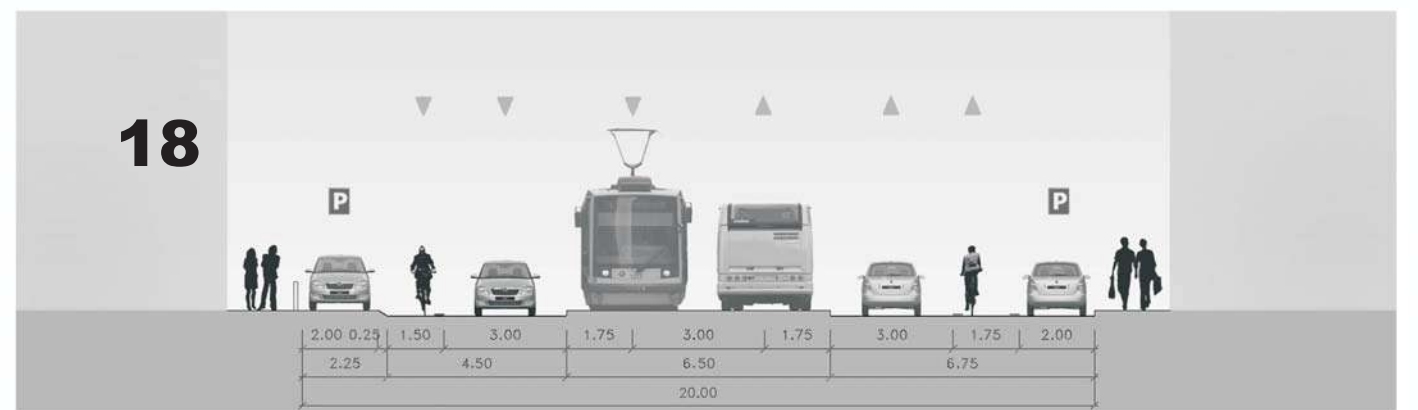
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Tap 22,75/19,25/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Ta 21/17,5/50



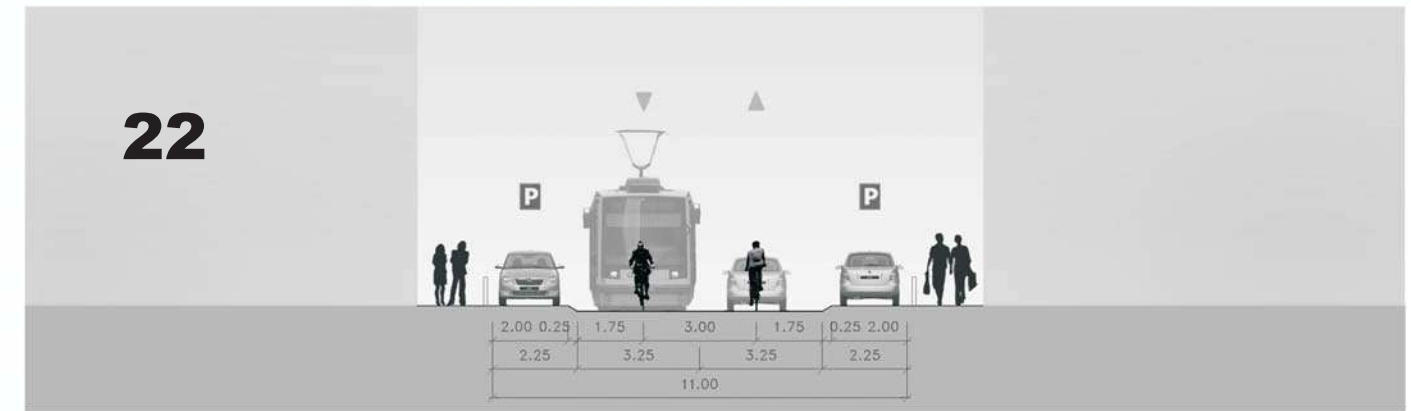
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Tap 24,5/21/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Tap 25,5/22/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Tp 15,5/12/50



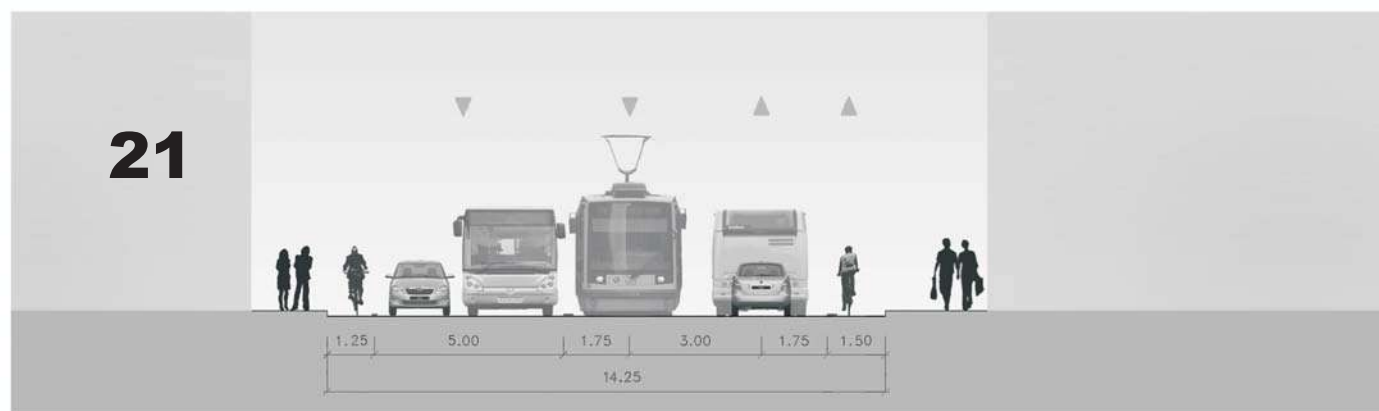
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Taps 27,75/24,25/50



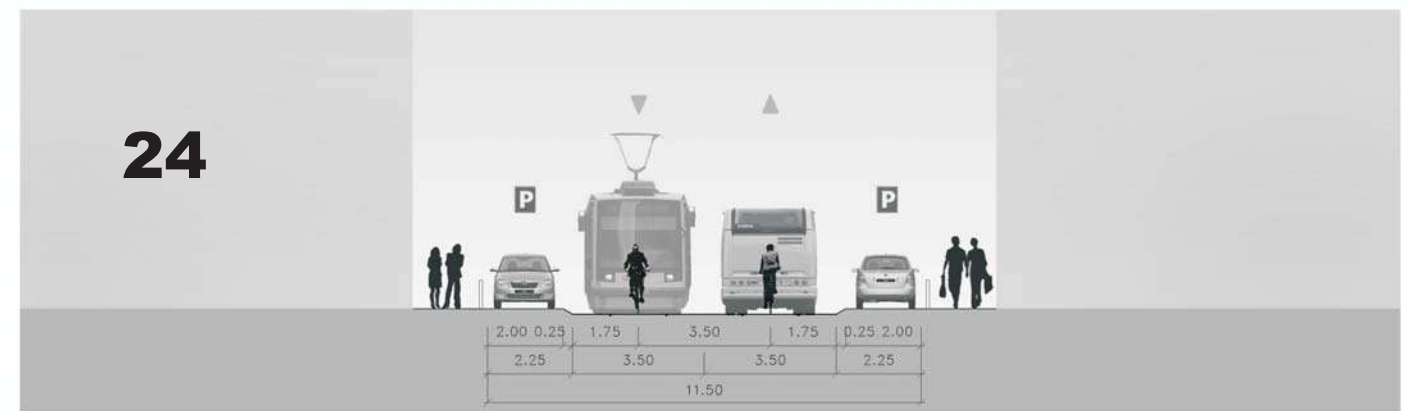
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Tp 16,75/13,25/50



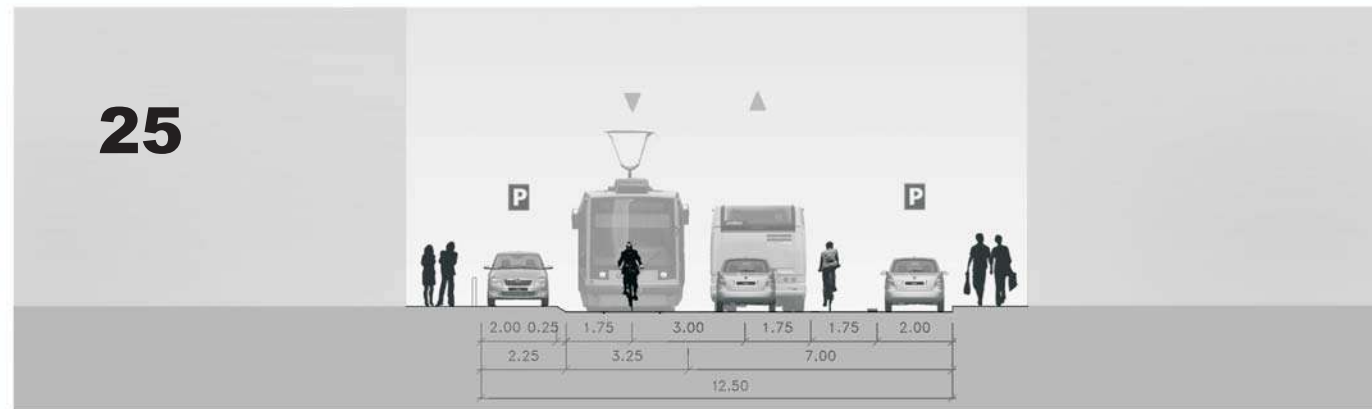
VZOROVÝ REZ  
MS2Tax 18,75/15,25/50



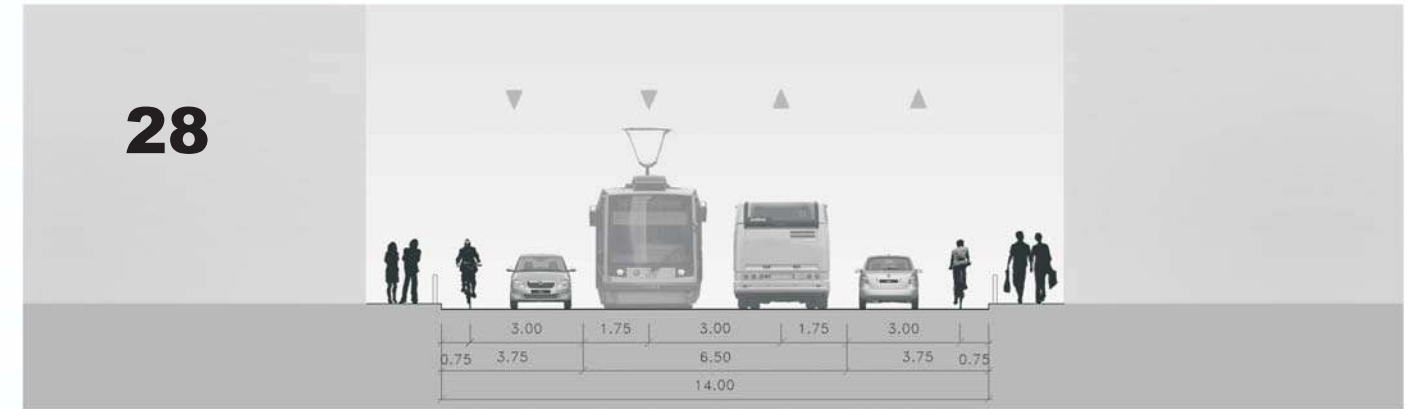
VZOROVÝ REZ  
MS2Tp 16/12,5/50



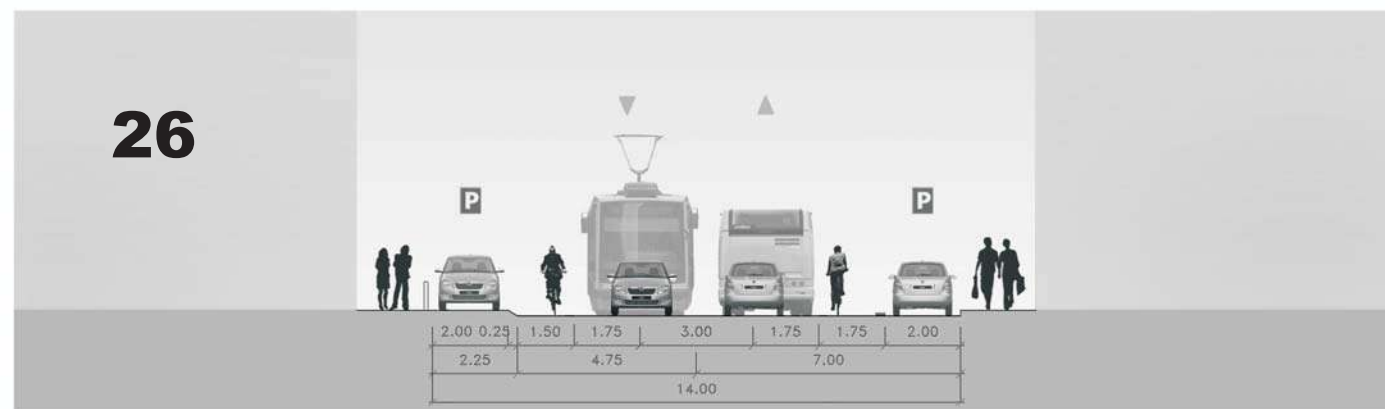
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Tp 17/13,5/50



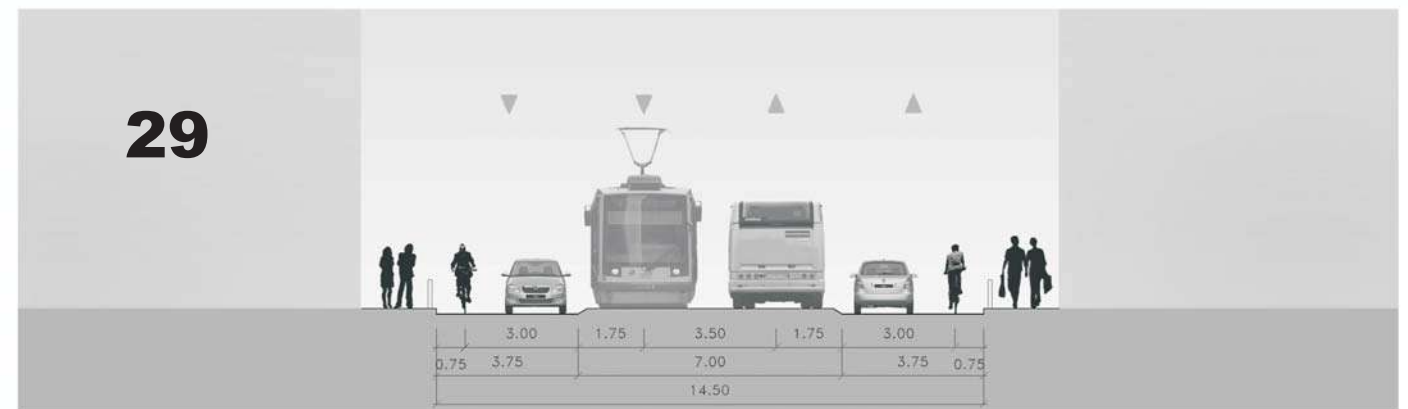
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Tx 18,5/15/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Tp 18,5/15/50



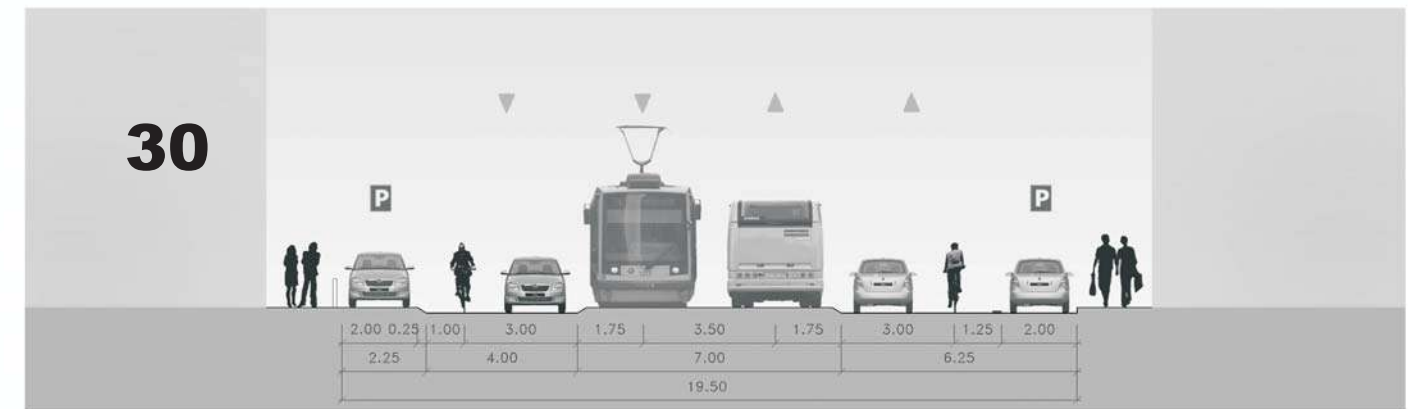
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Tx 19/15,5/50



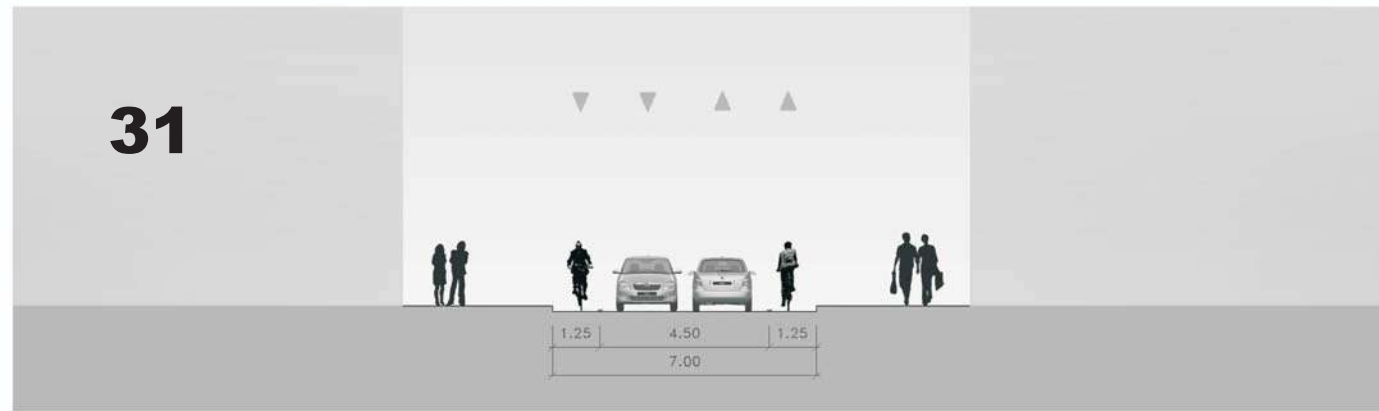
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Tx 17,75/14,25/50



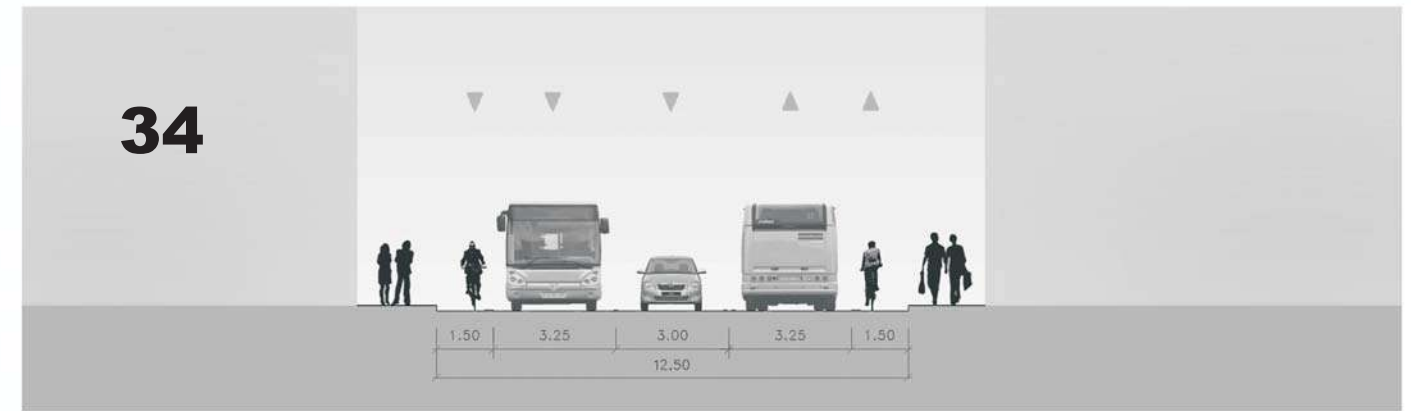
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2Txp 24/20,5/50



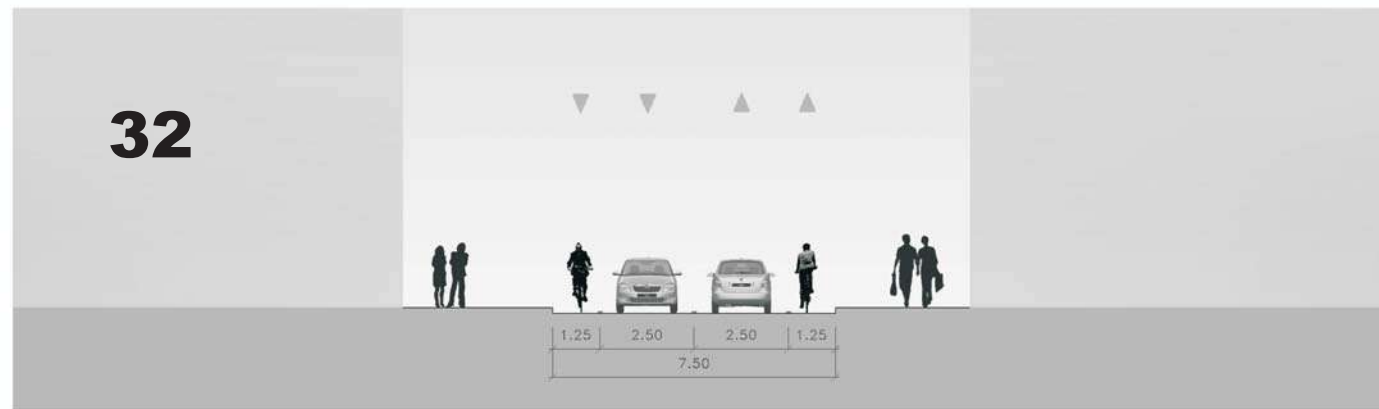
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2x 11,5/8/50



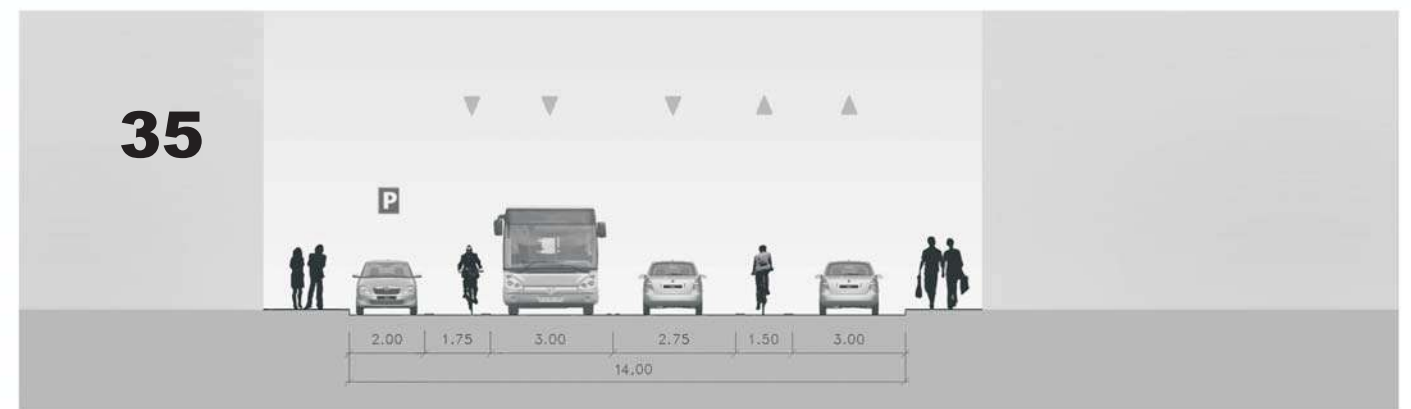
VZOROVÝ ŘEZ  
MS3a 17/13,5/50



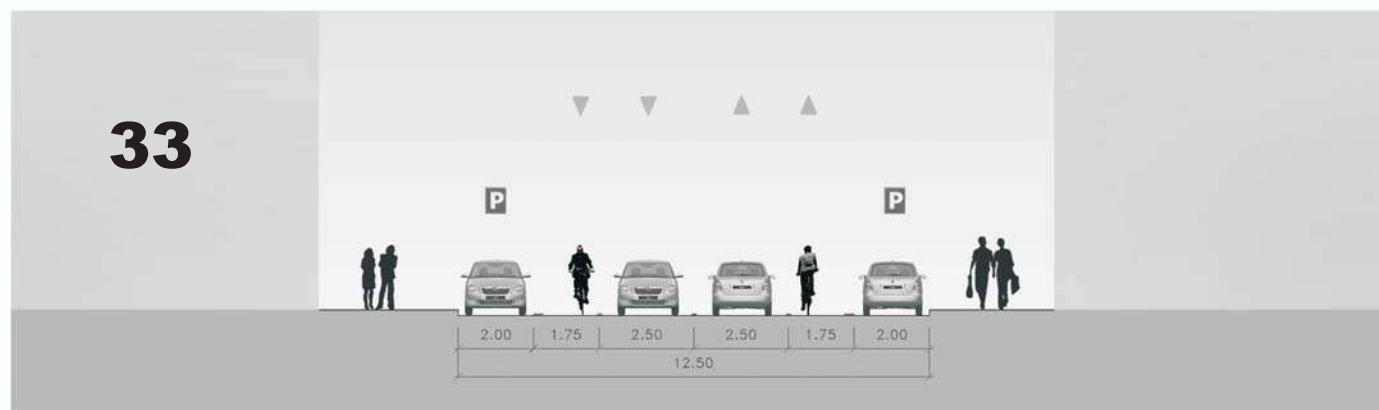
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2x 12/8,5/50



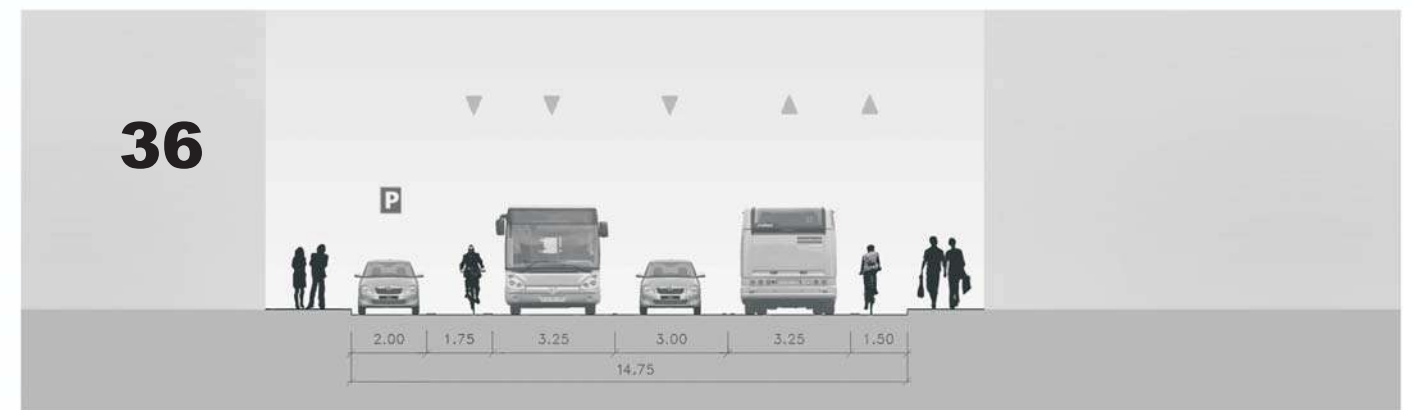
VZOROVÝ ŘEZ  
MS3ap 18,5/15/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MS2xp 17/13,5/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MS3ap 19,25/15,75/50

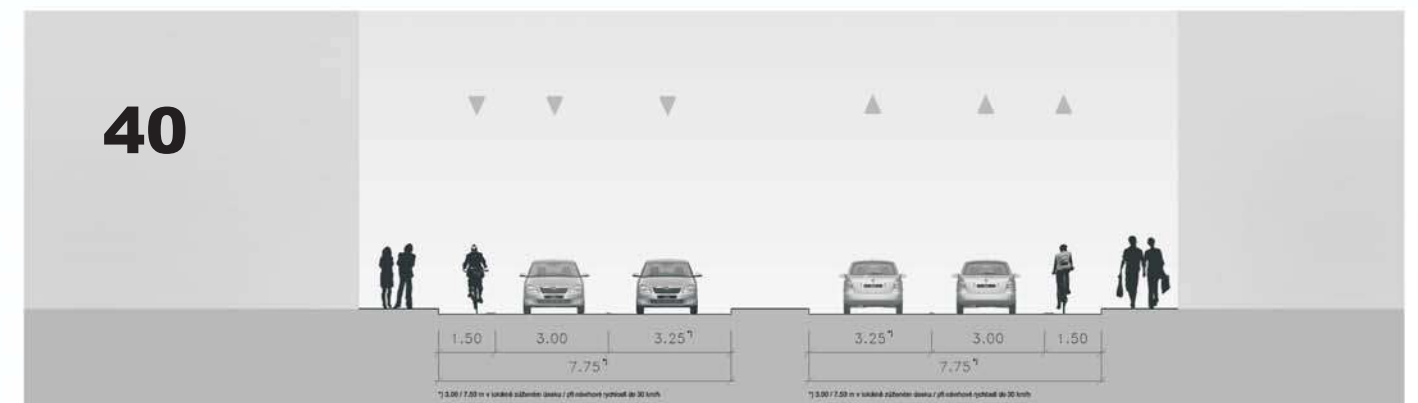




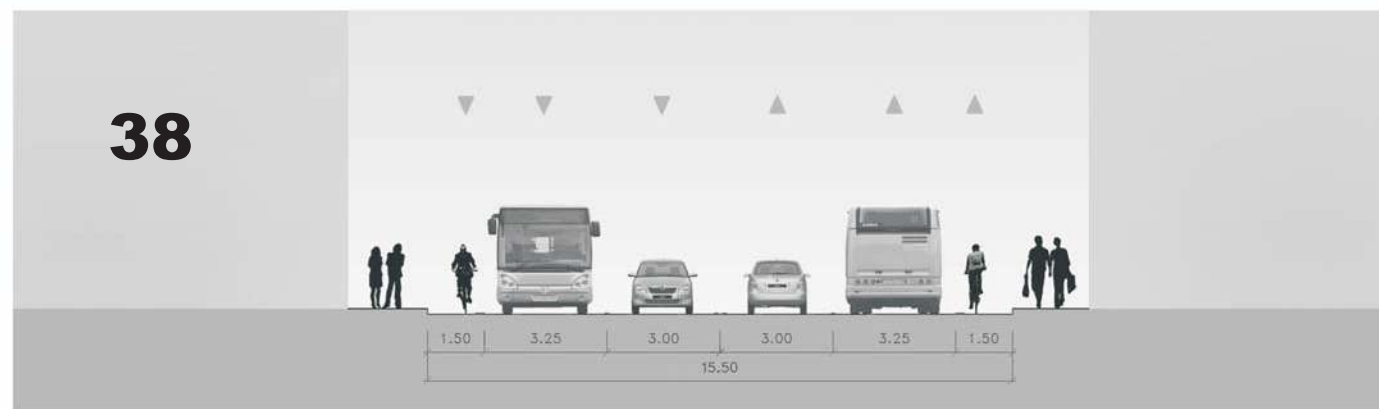
VZOROVÝ ŘEZ  
MS3bx 15/11,5/50



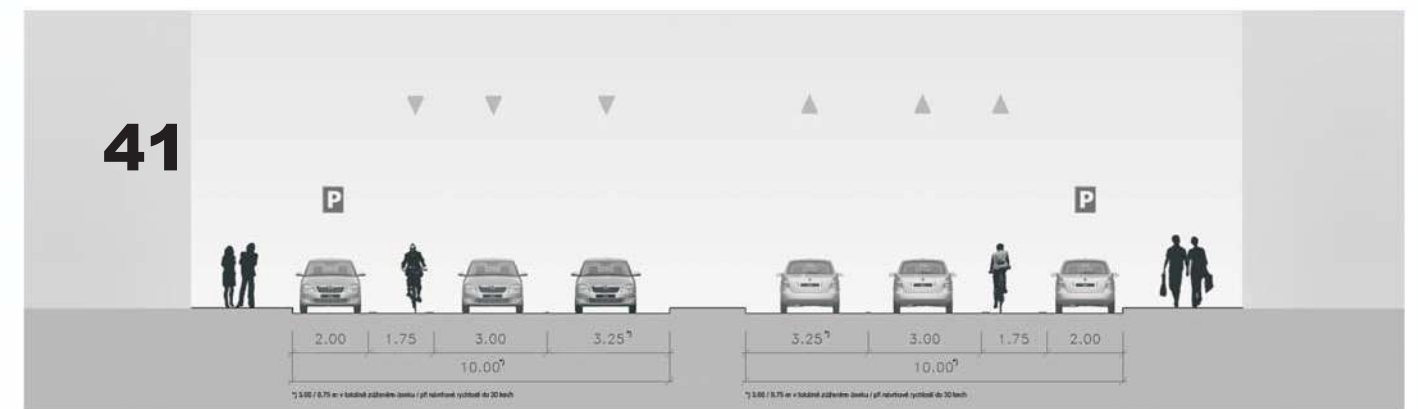
VZOROVÝ ŘEZ  
MS4da 22/18,5/50



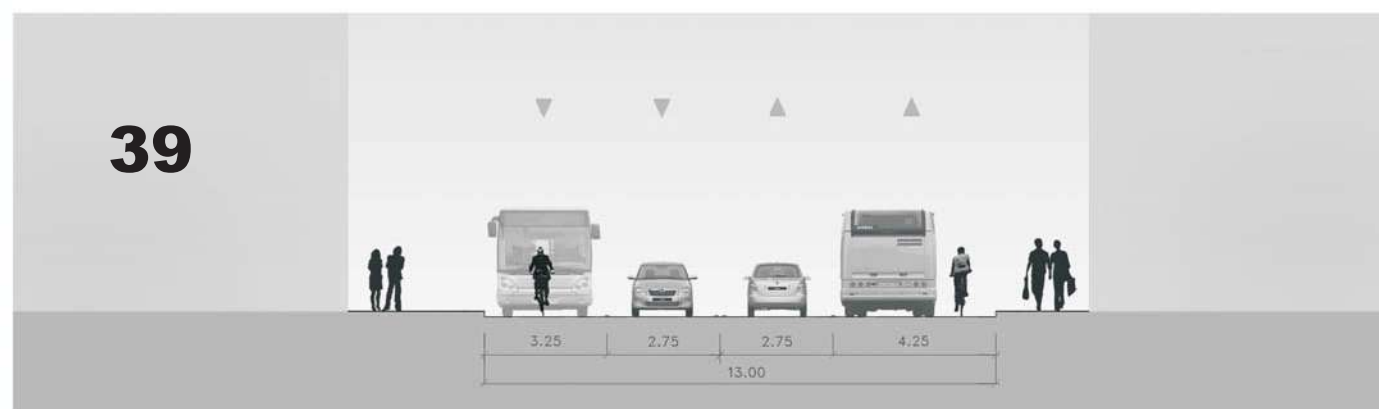
VZOROVÝ ŘEZ  
MS4a 20/16,5/50



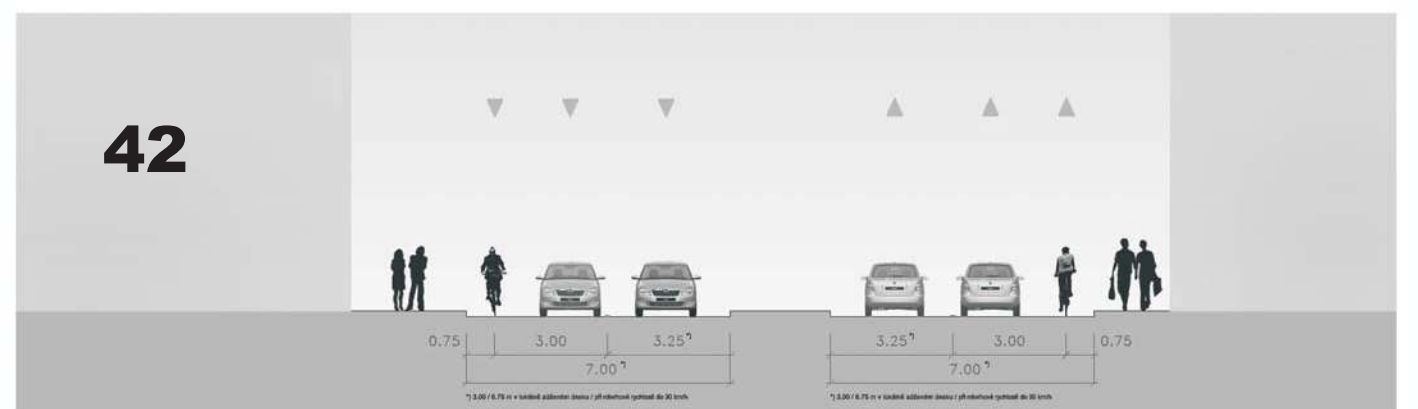
VZOROVÝ ŘEZ  
MS4dap 26,5/23/50



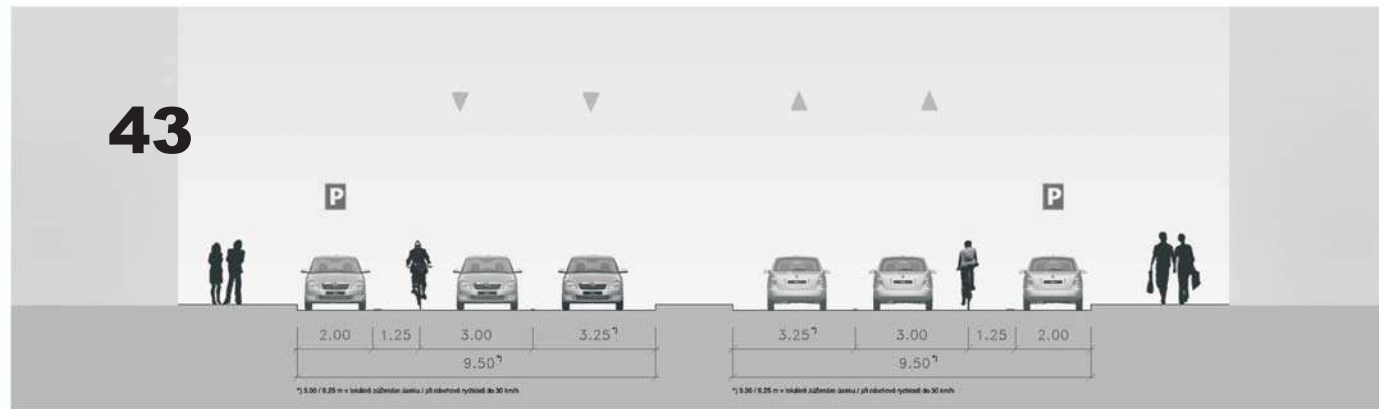
VZOROVÝ ŘEZ  
MS4b 17,5/14/50



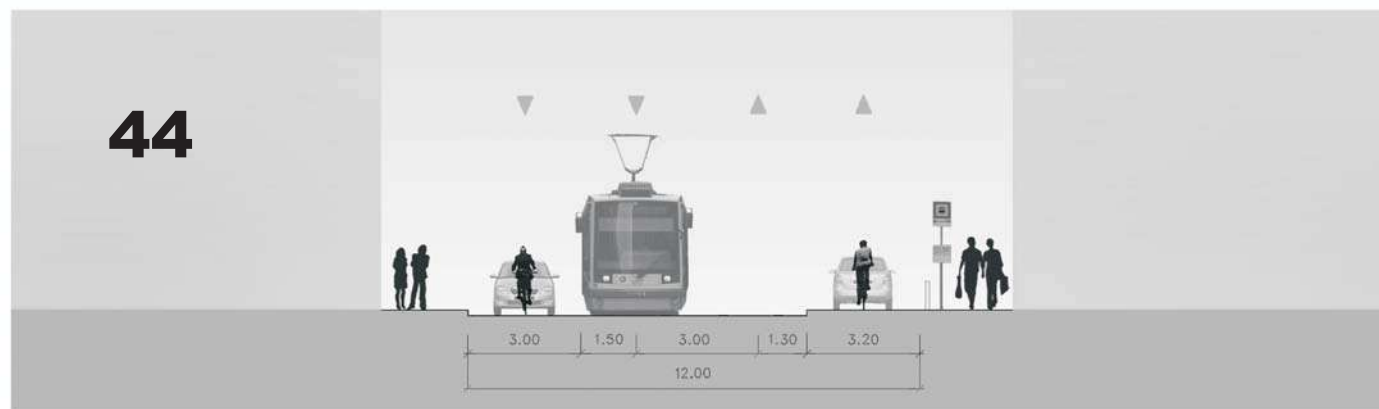
VZOROVÝ ŘEZ  
MS4dx 20,5/17/50



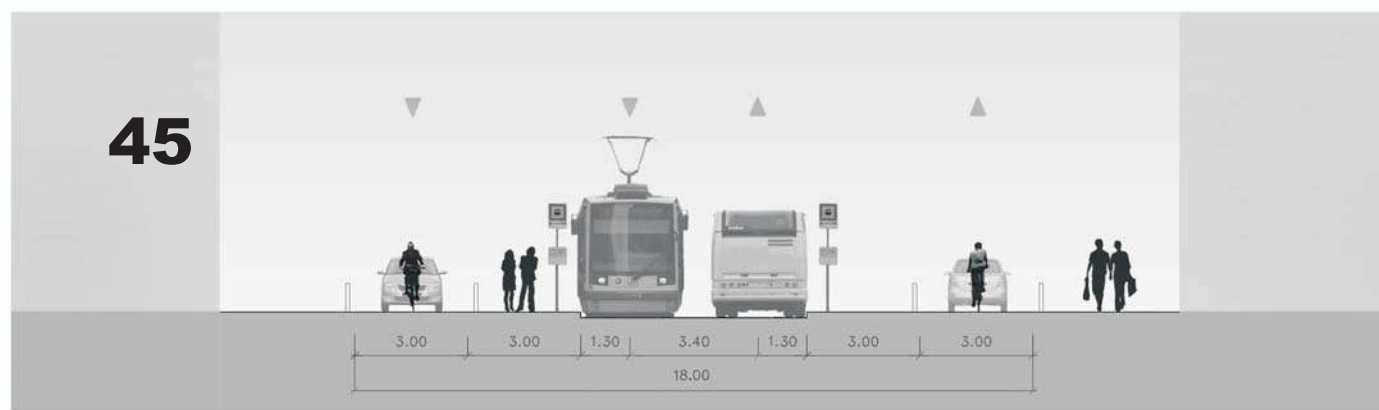
VZOROVÝ ŘEZ  
MS4d xp 25,5/22/50



VZOROVÝ ŘEZ  
TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA VZOR BANSKOBYSTRICKÁ



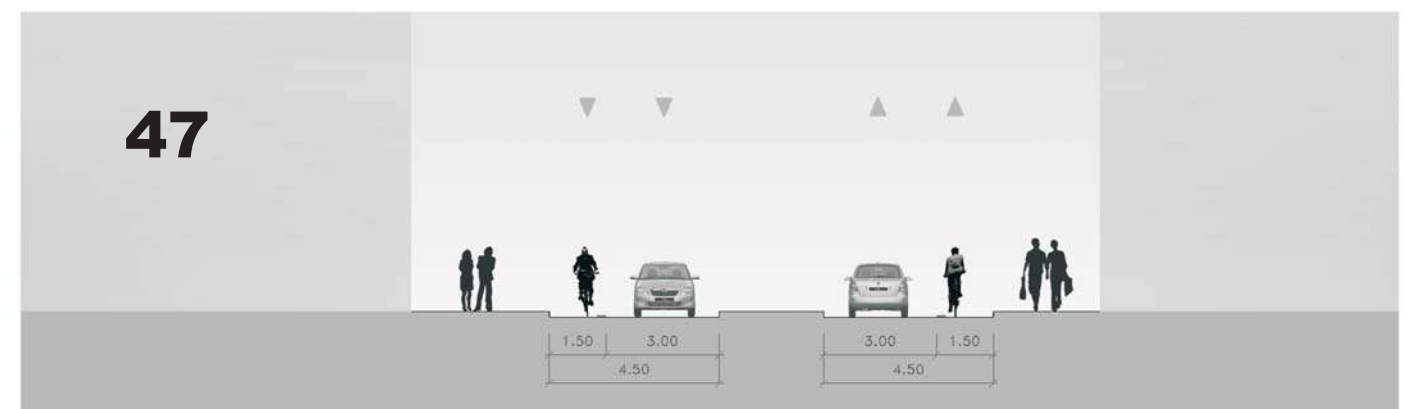
VZOROVÝ ŘEZ  
TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA VZOR JANA BABÁKA



VZOROVÝ ŘEZ  
LOKÁLNÍ ZÚŽENÍ (NAPŘ. OCHRANNÝ OSTRŮVEK) NA MO2a, 30 km/h



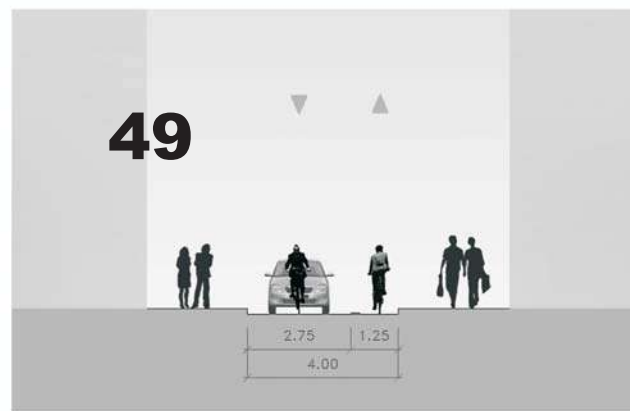
VZOROVÝ ŘEZ  
LOKÁLNÍ ZÚŽENÍ (NAPŘ. OCHRANNÝ OSTRŮVEK) NA MS2a



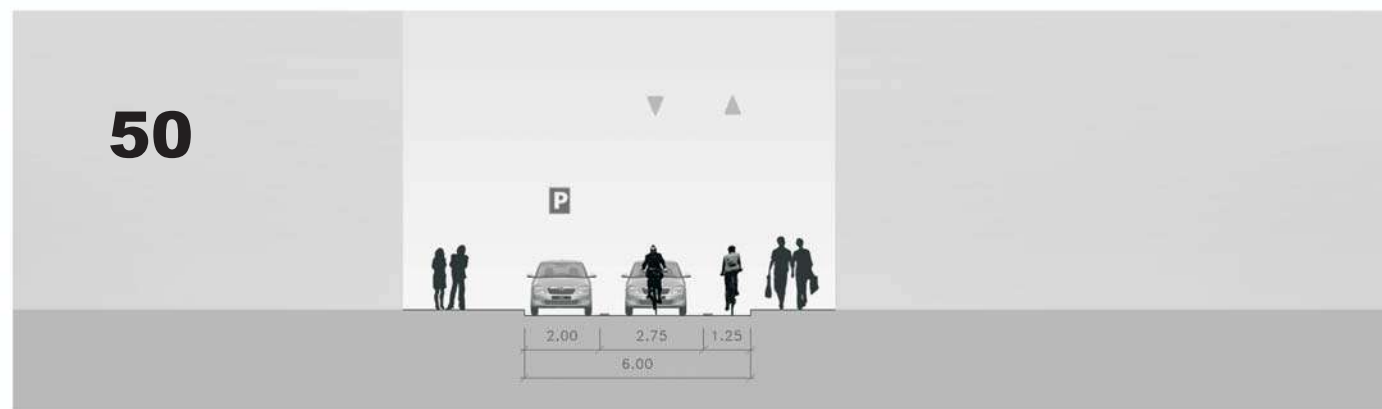
VZOROVÝ ŘEZ  
LOKÁLNÍ ZÚŽENÍ (NAPŘ. OCHRANNÝ OSTRŮVEK) NA MS2x



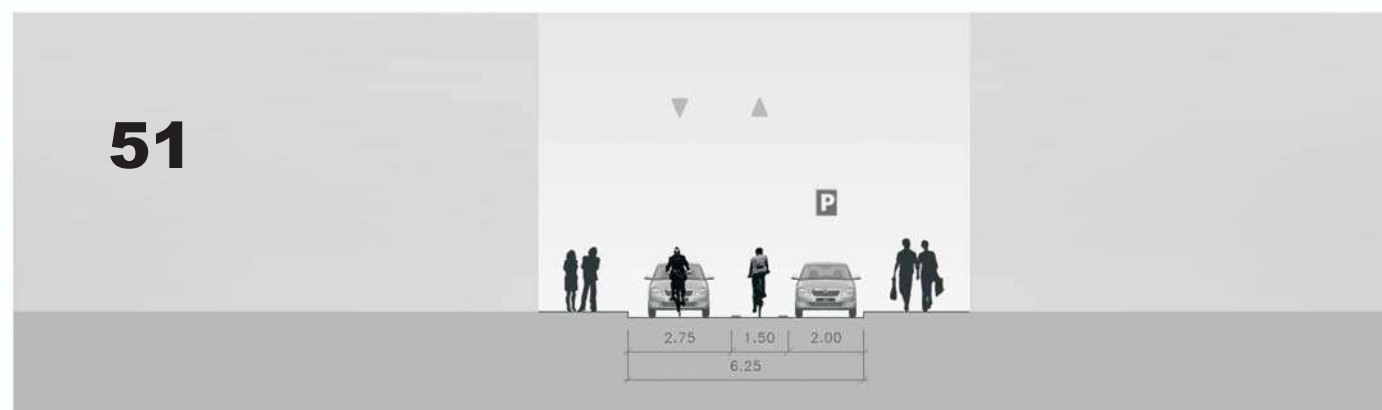
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1A 8,5/5/30



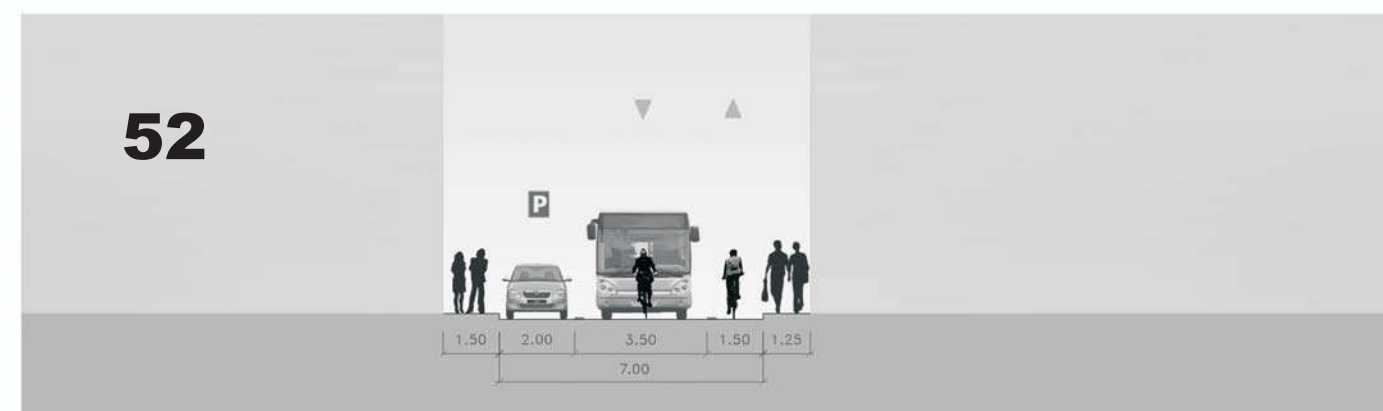
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Ap 10,5/7/30



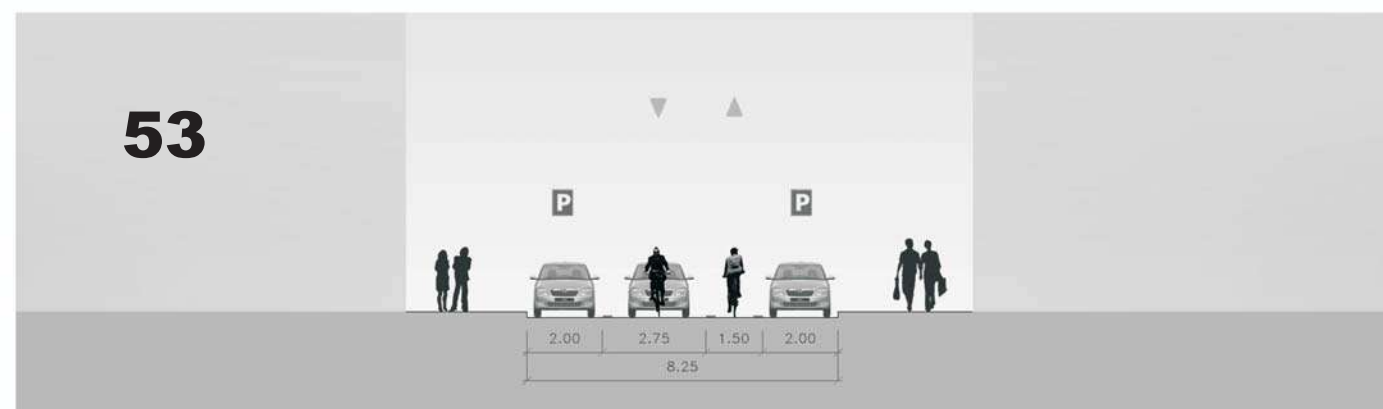
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1AP 10,75/7,25/30



VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Ap 11,5/8/30



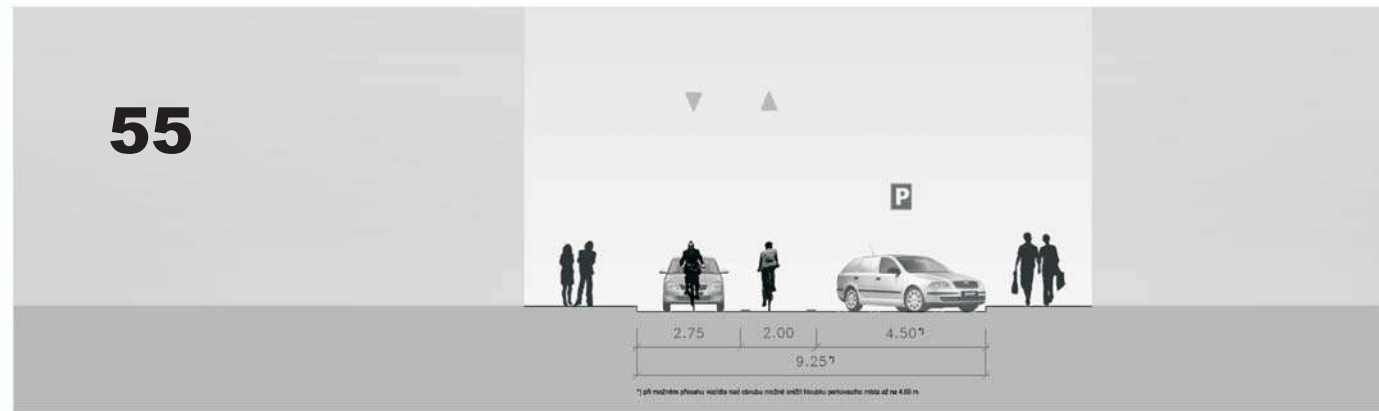
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1APp 12,75/9,25/30



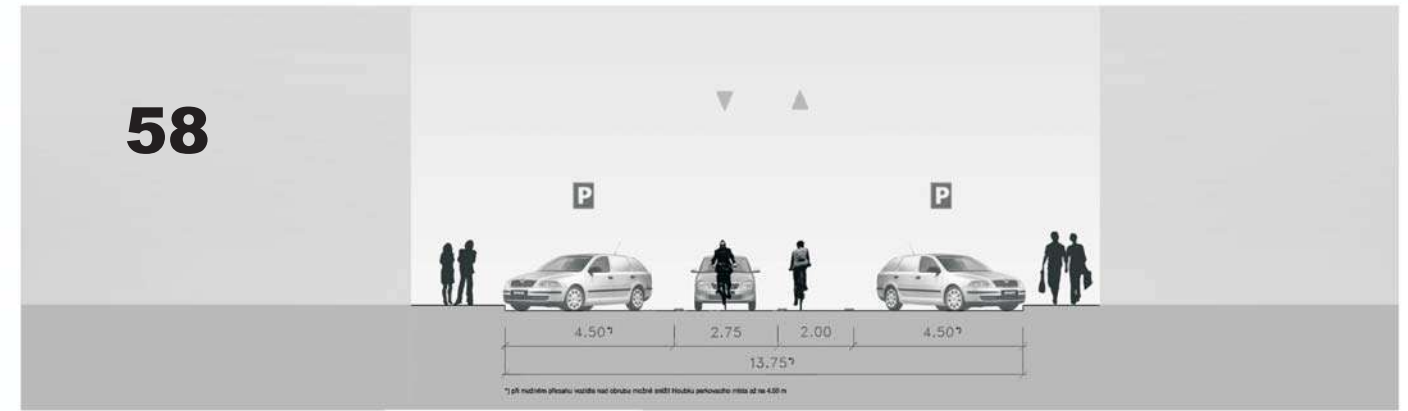
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1APs 15,25/11,75/30



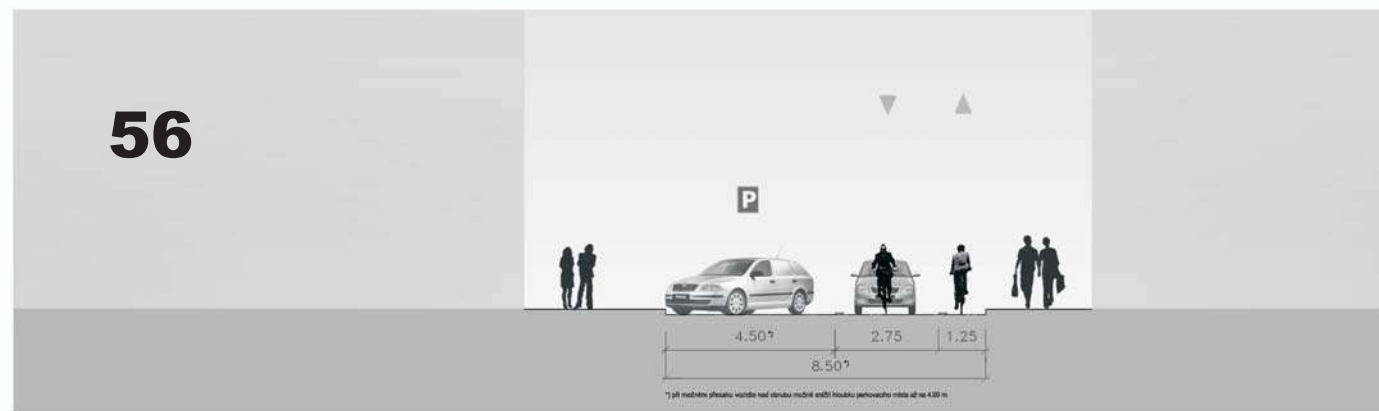
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1AS 13,75/10,25/30



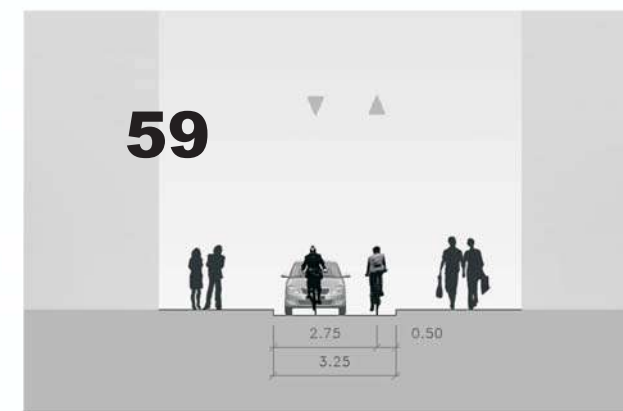
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1ASs 18,25/14,75/30



VZOROVÝ ŘEZ  
MO1As 13/9,5/30



VZOROVÝ ŘEZ  
MO1M 7,75/4,25/30



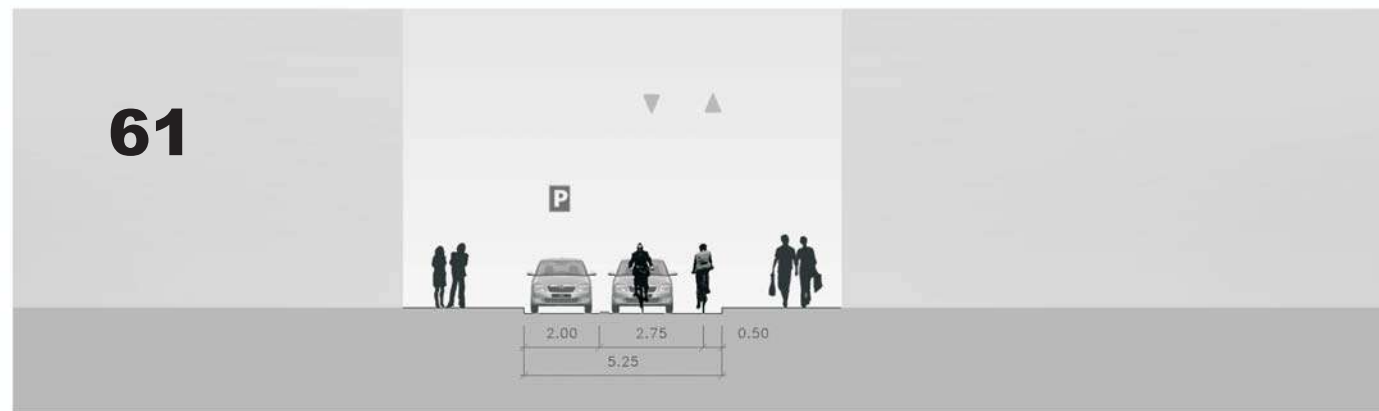
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1ASp 15,75/12,25/30



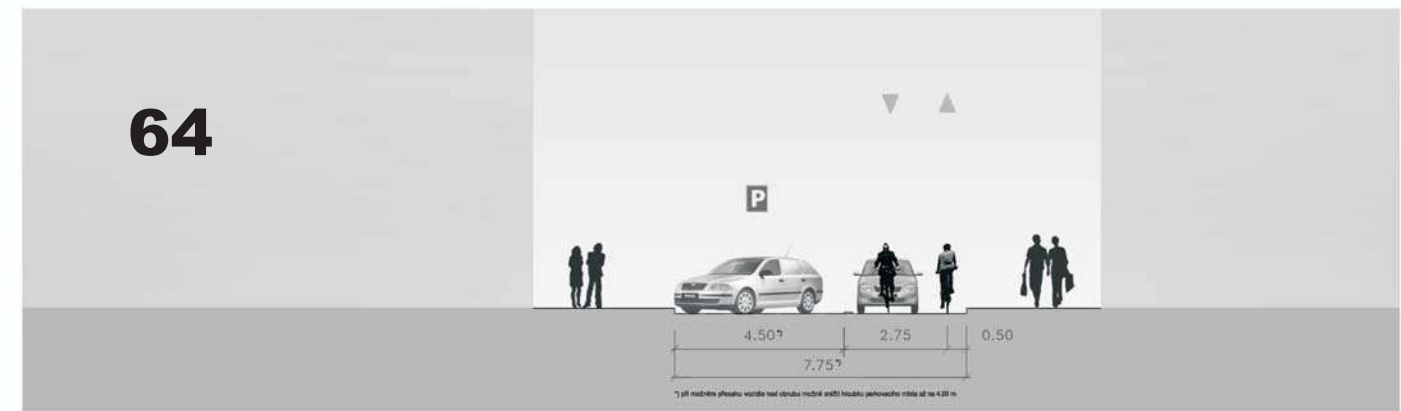
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MP 10/6,5/30



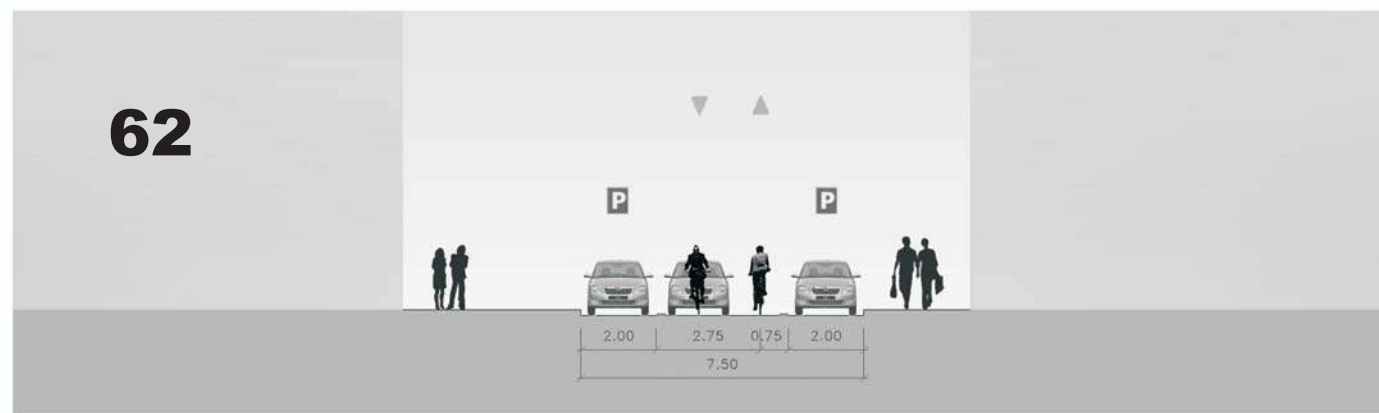
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Mp 9,75/6,25/30



VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Ms 12,25/8,75/30



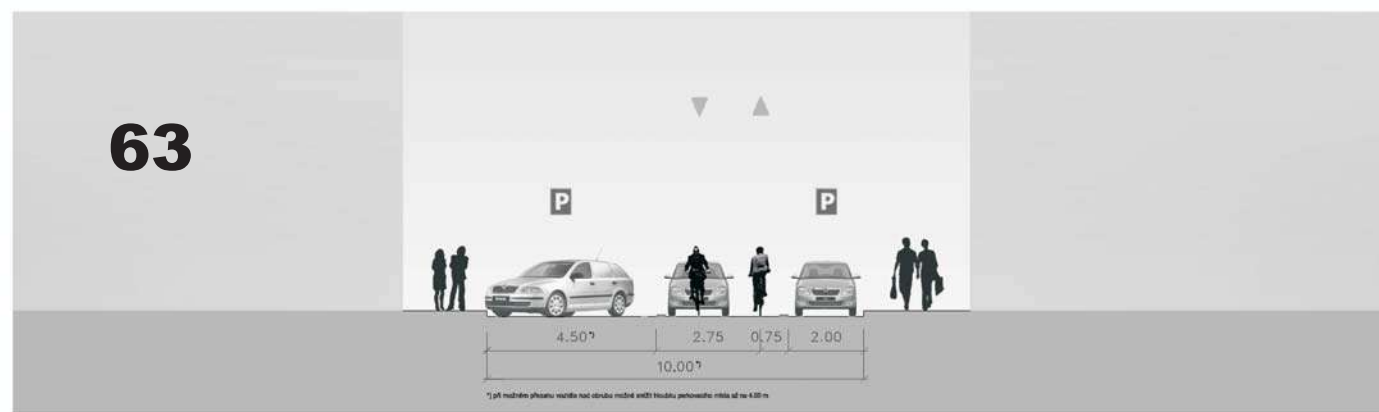
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MPp 12/8,5/30



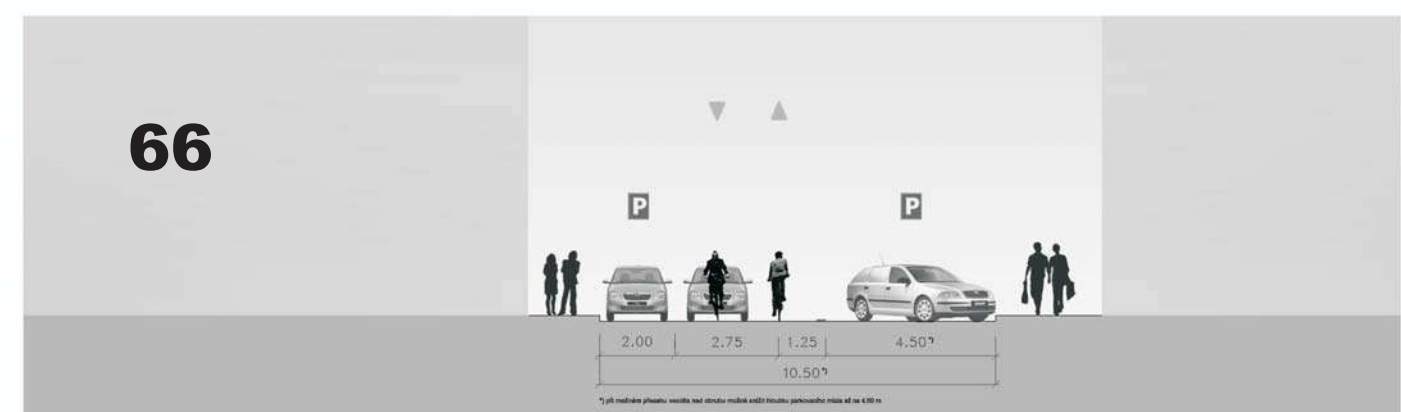
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MS 13/9,5/30



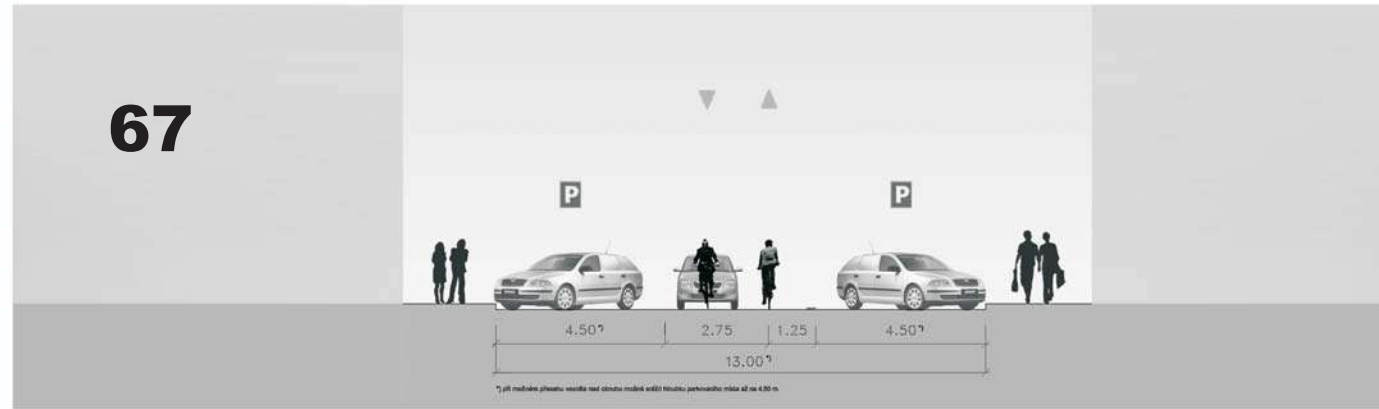
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MPs 14,5/11/30



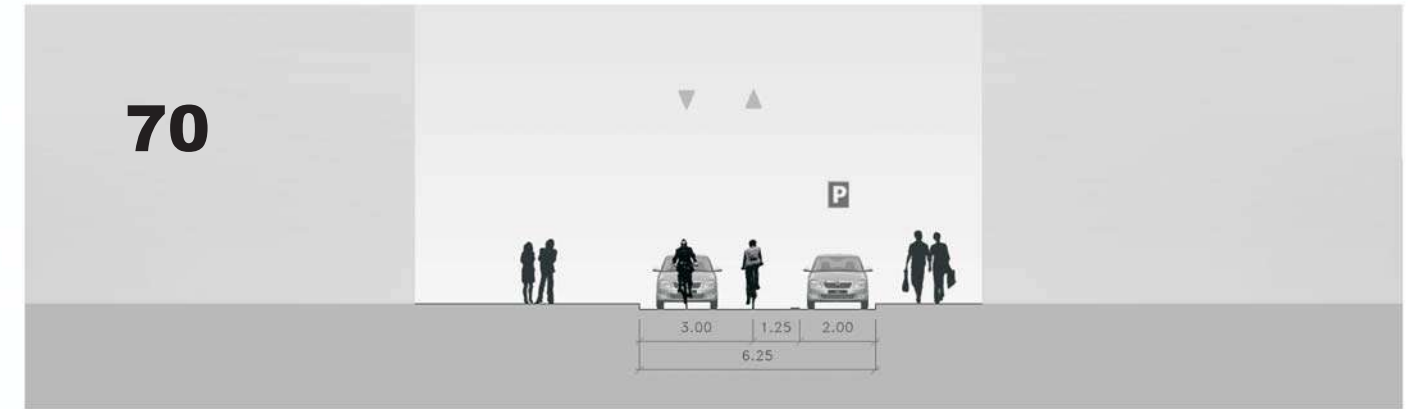
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MSP 15/11,5/30



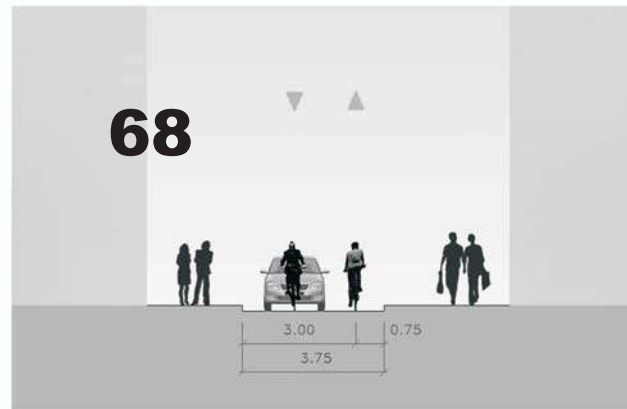
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MSs 17,5/14/30



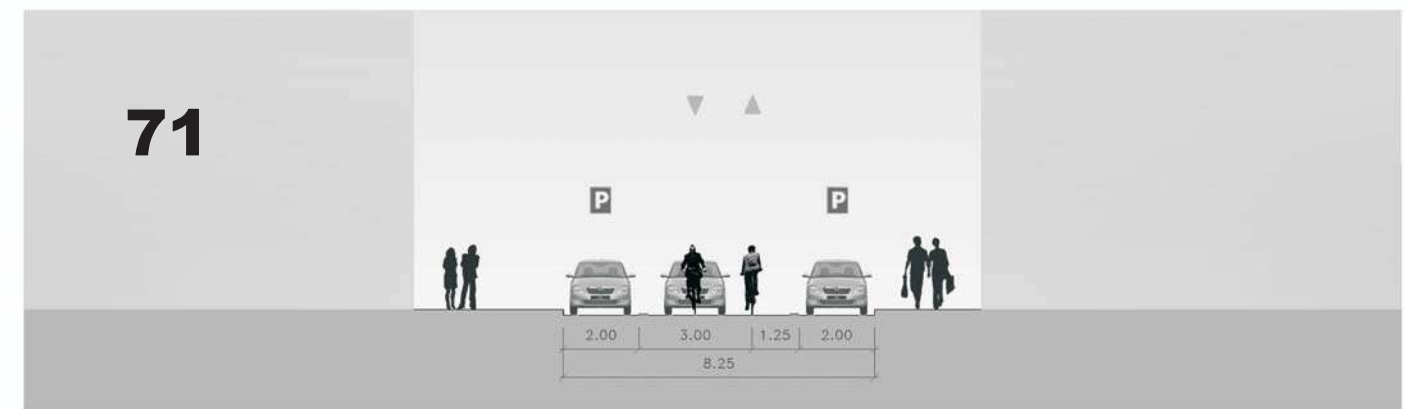
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XP 10,75/7,25/30



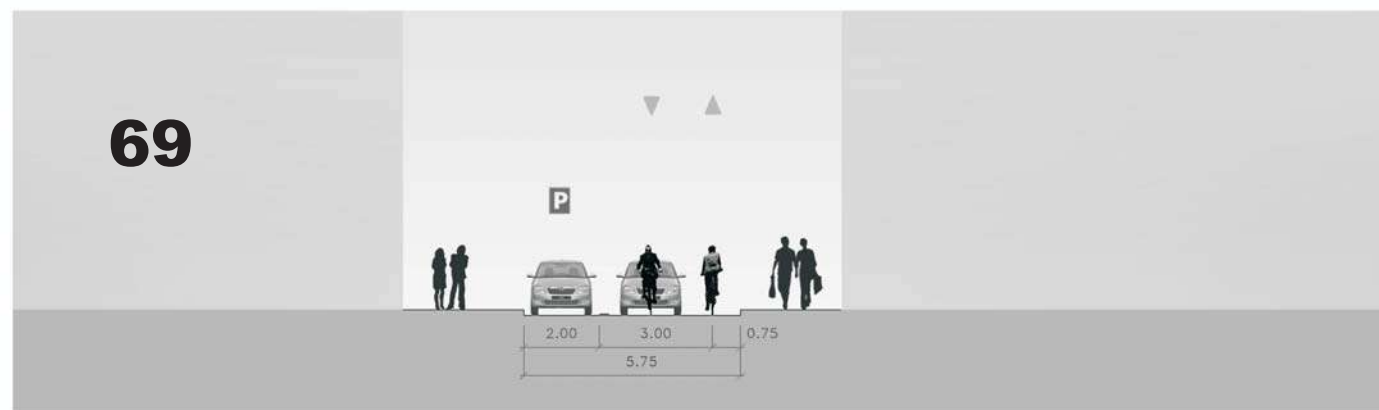
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1X 8,25/4,75/30



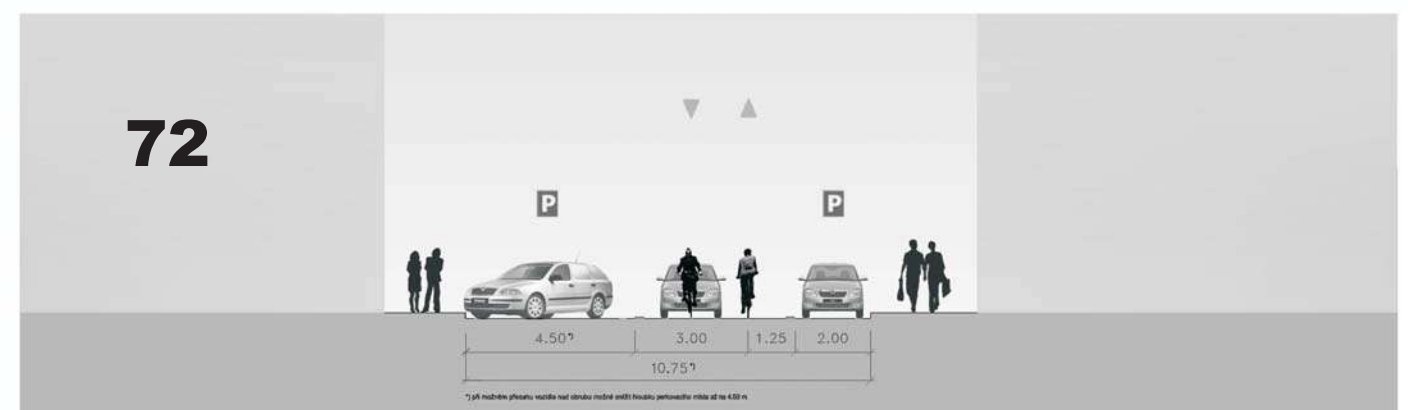
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XPp 12,75/9,25/30



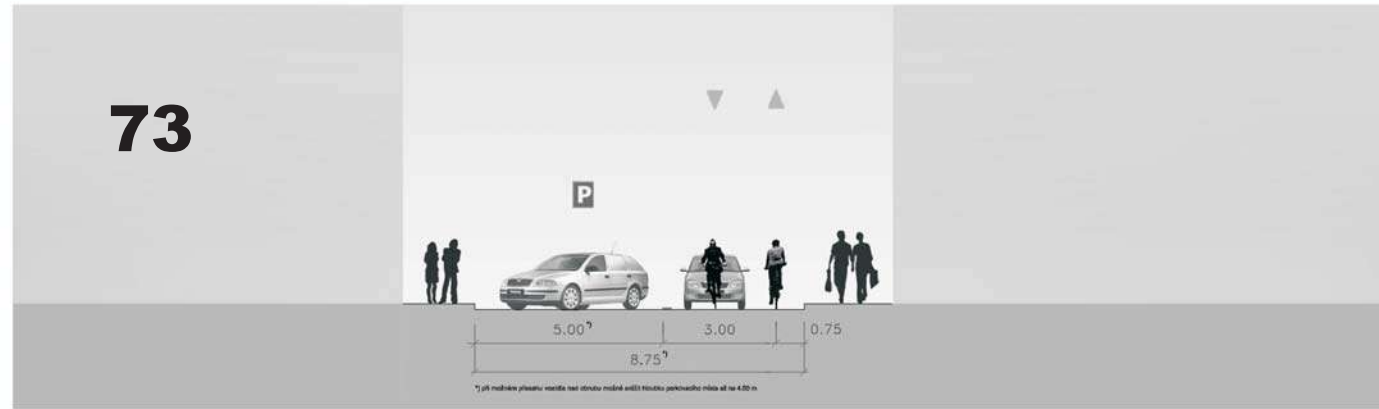
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Xp 10,25/6,75/30



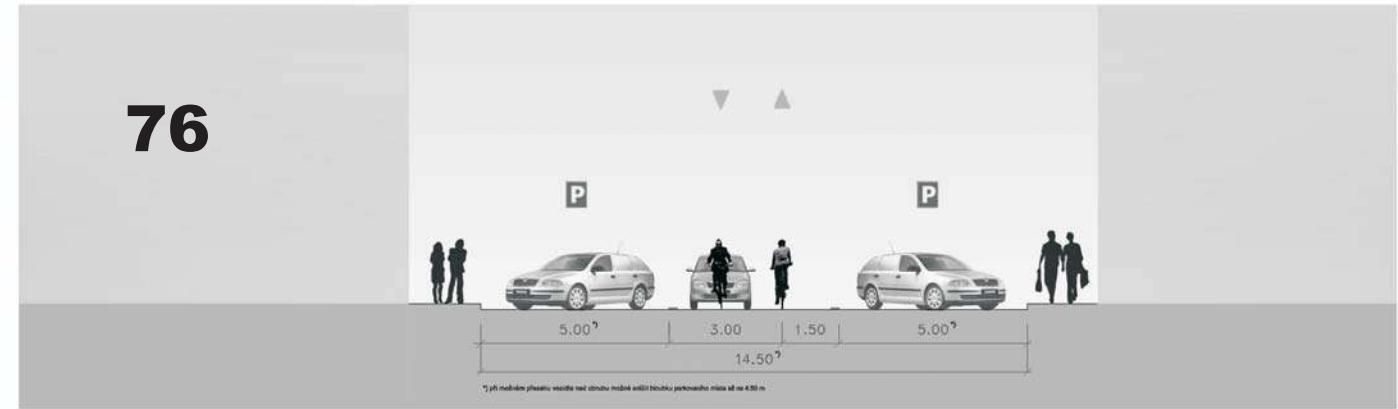
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XPp 15,25/11,75/30



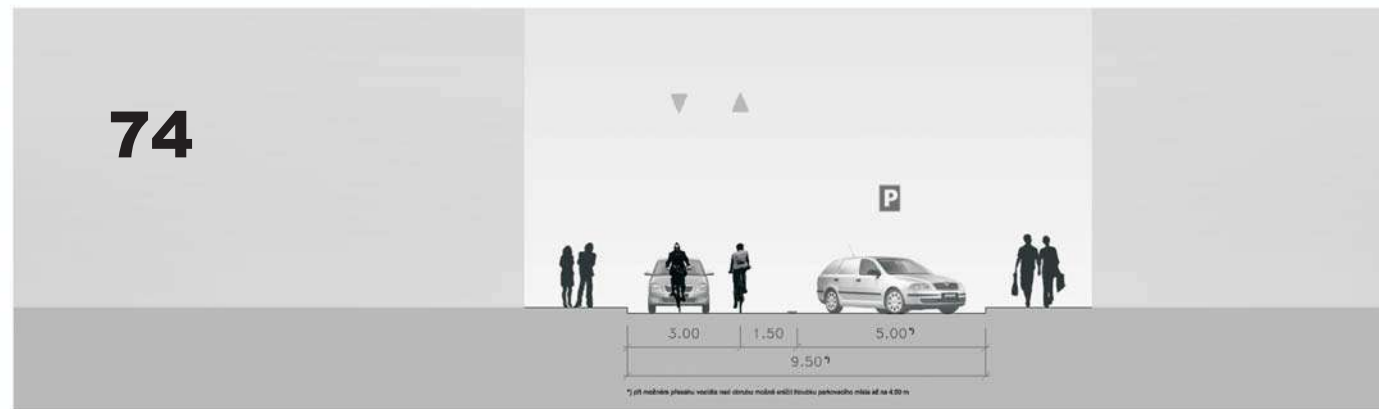
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Xs 13,25/9,75/30



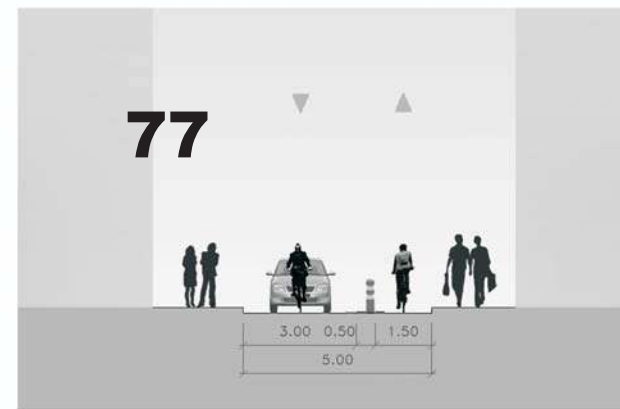
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XSs 19/15,5/30



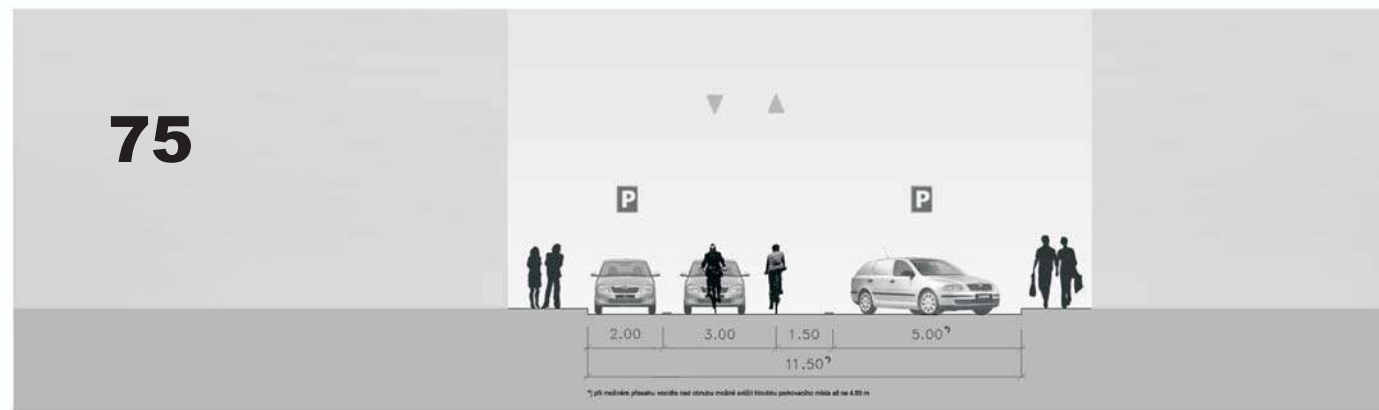
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XS 14/10,5/30



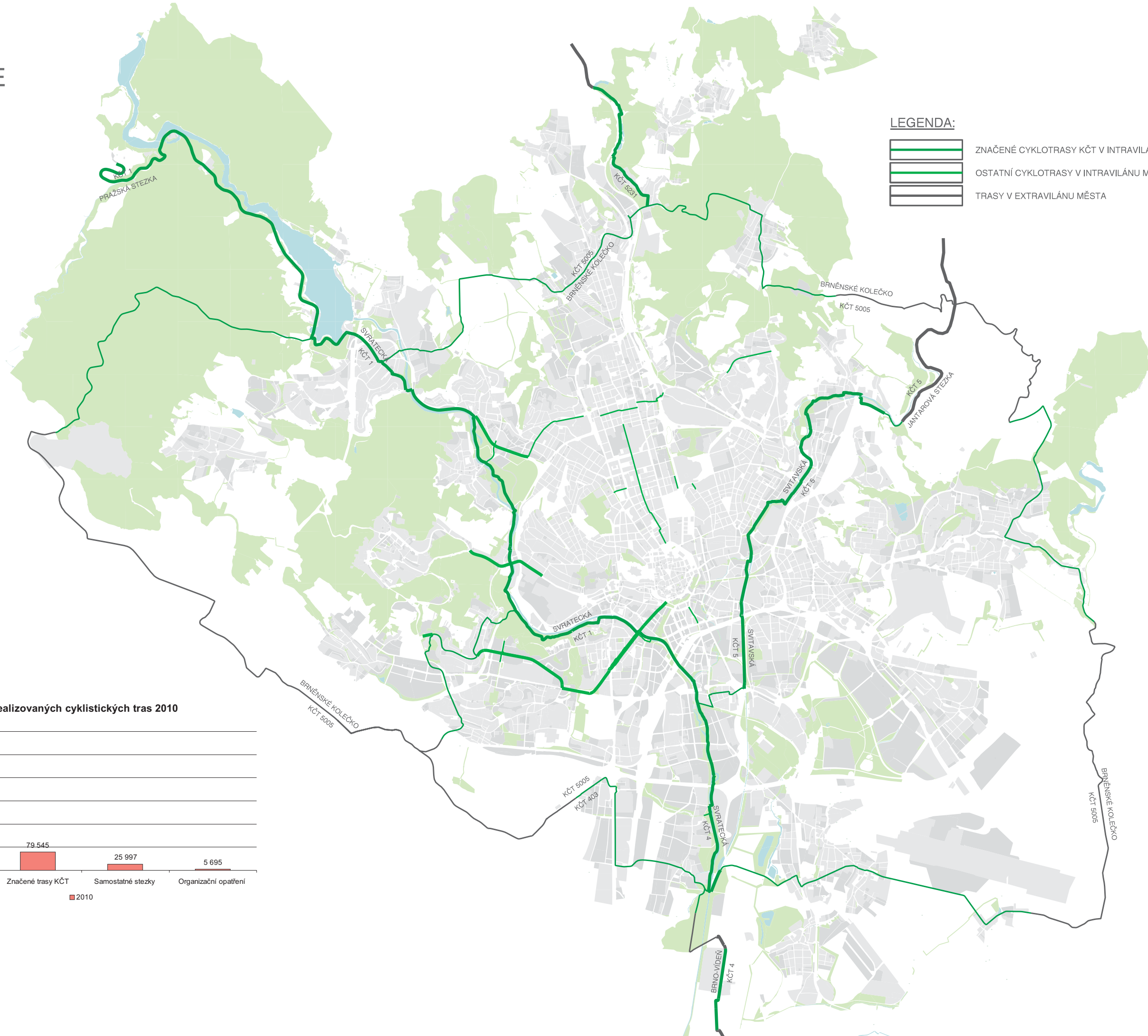
VZOROVÝ ŘEZ  
MS1A 9,5/6/50






VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XSp 16/12,5/30



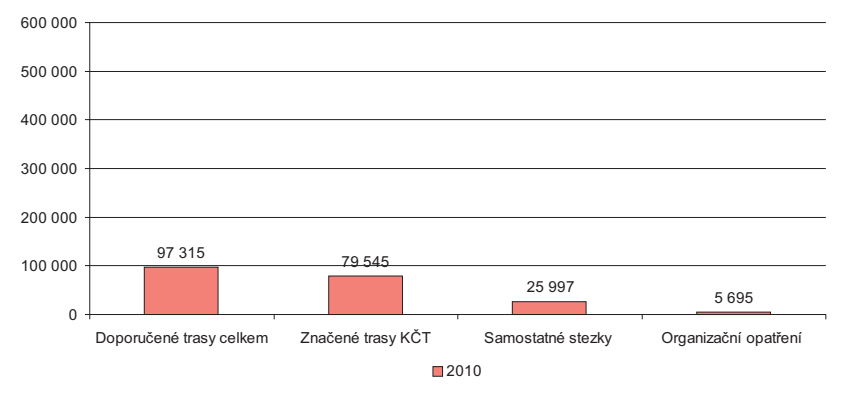
# ETAPIZACE STAV SÍTĚ 2010



**LEGENDA:**

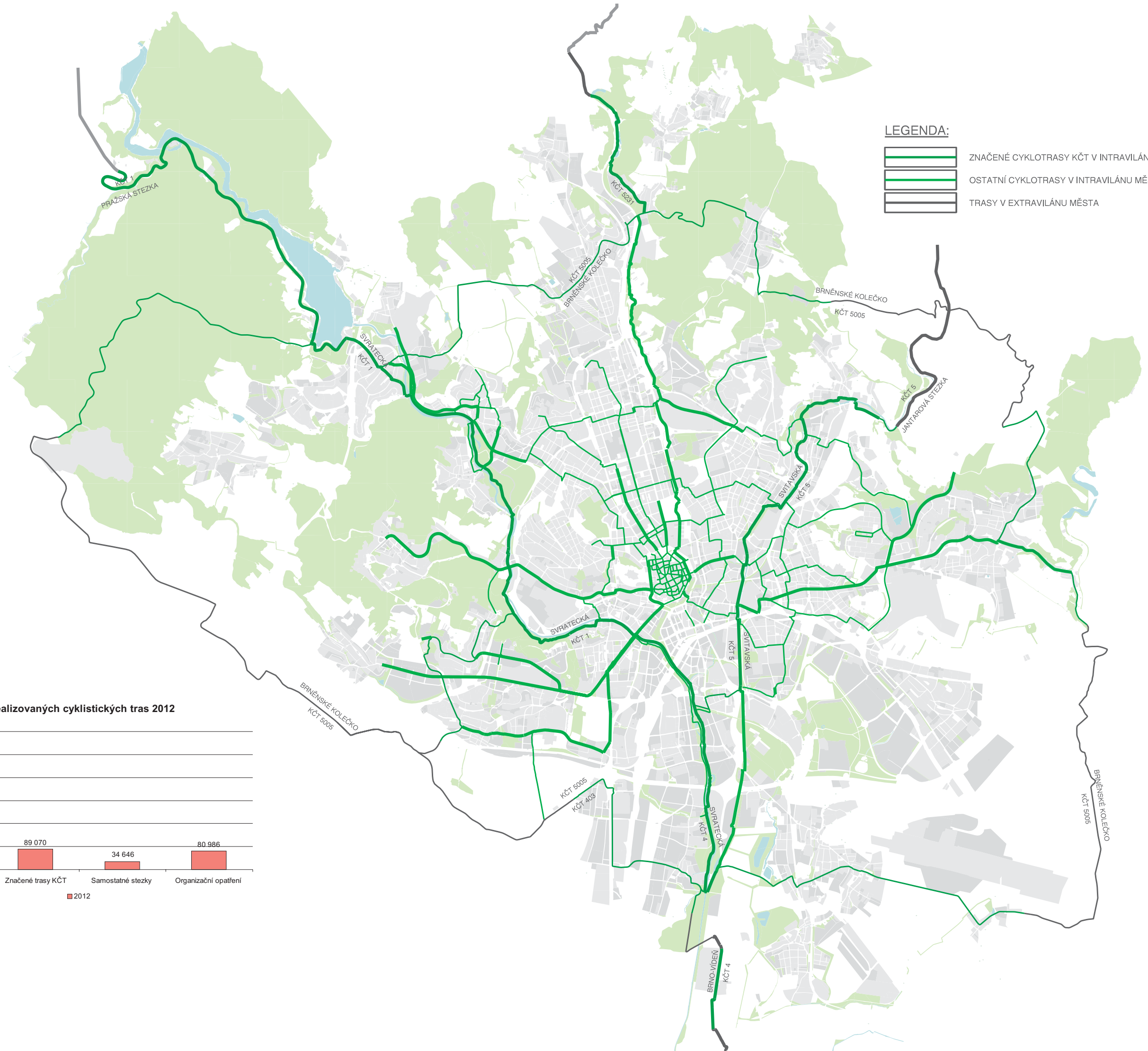
-  ZNAČENÉ CYKLOTRASY KČT V INTRAVILÁNU MĚSTA
-  OSTATNÍ CYKLOTRASY V INTRAVILÁNU MĚSTA
-  TRASY V EXTRAVILÁNU MĚSTA

**Přehled realizovaných cyklistických tras 2010**








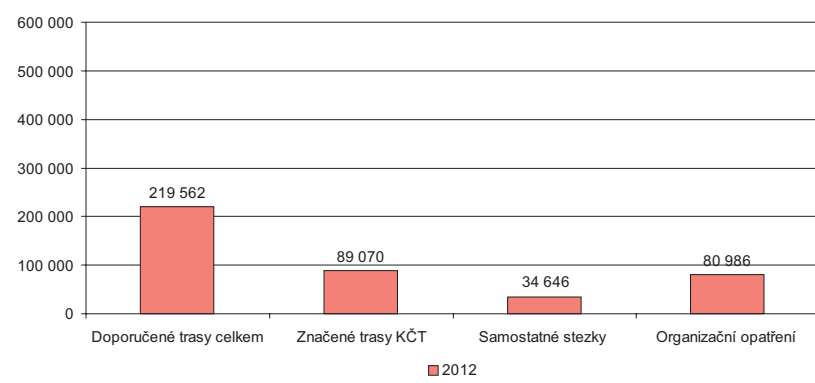
# STAV SÍŤE 2012



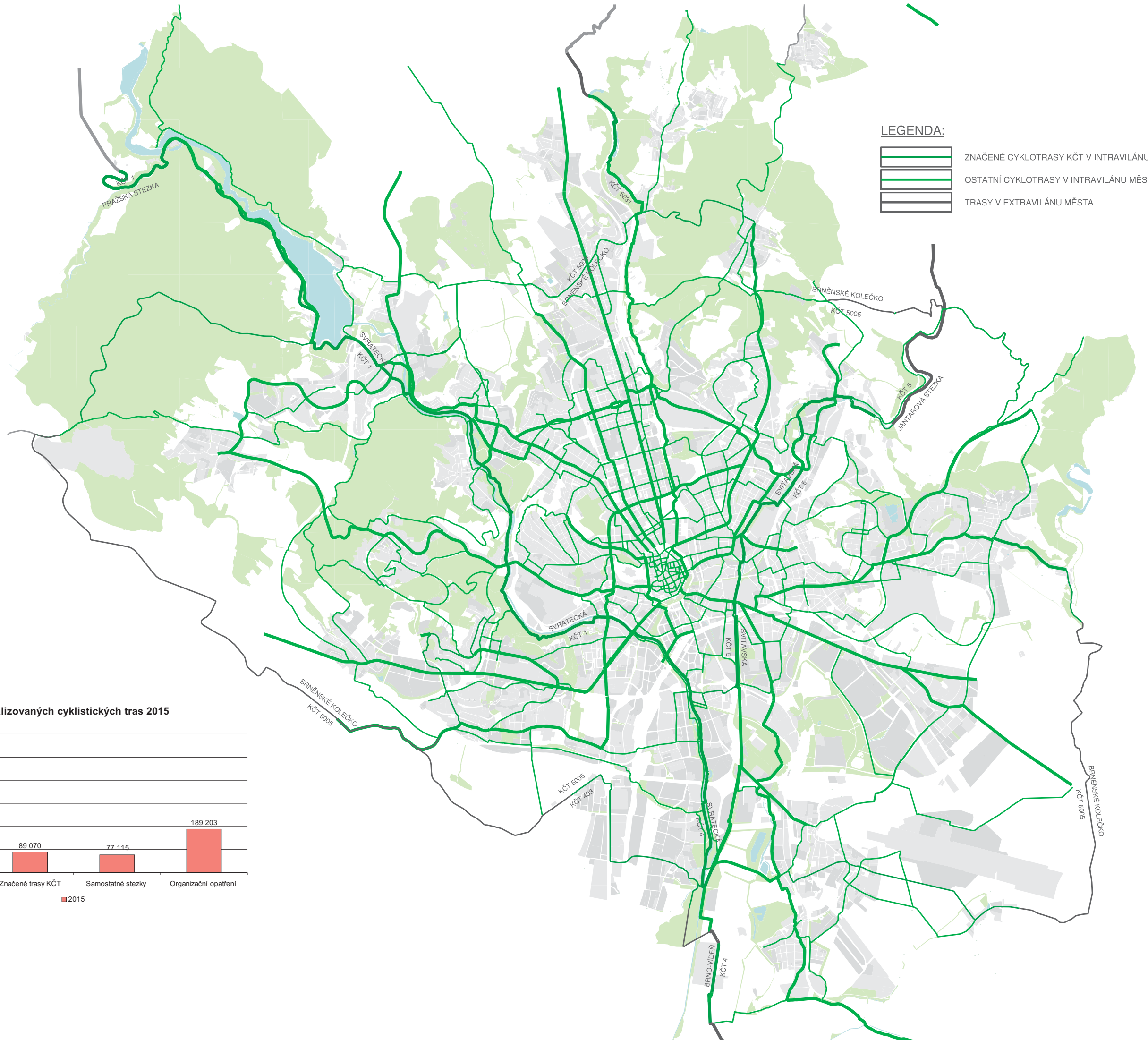
**LEGENDA:**

-  ZNAČENÉ CYKLOTRASY KČT V INTRAVILÁNU MĚSTA
-  OSTATNÍ CYKLOTRASY V INTRAVILÁNU MĚSTA
-  TRASY V EXTRAVILÁNU MĚSTA




**Přehled realizovaných cyklistických tras 2012**



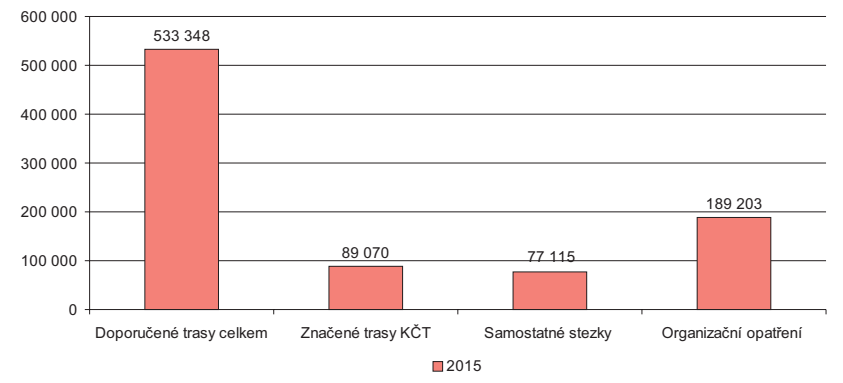
# STAV SÍŤE 2015



**LEGENDA:**

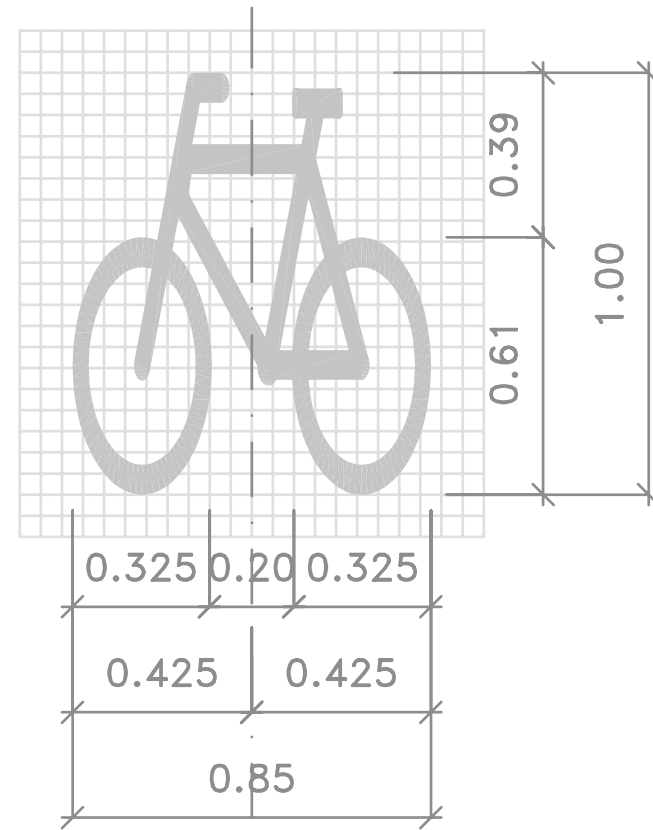
-  ZNAČENÉ CYKLOTRASY KČT V INTRAVILÁNU MĚSTA
-  OSTATNÍ CYKLOTRASY V INTRAVILÁNU MĚSTA
-  TRASY V EXTRAVILÁNU MĚSTA

**Přehled realizovaných cyklistických tras 2015**



## PIKTOGRAM "JÍZDNÍ KOLO"

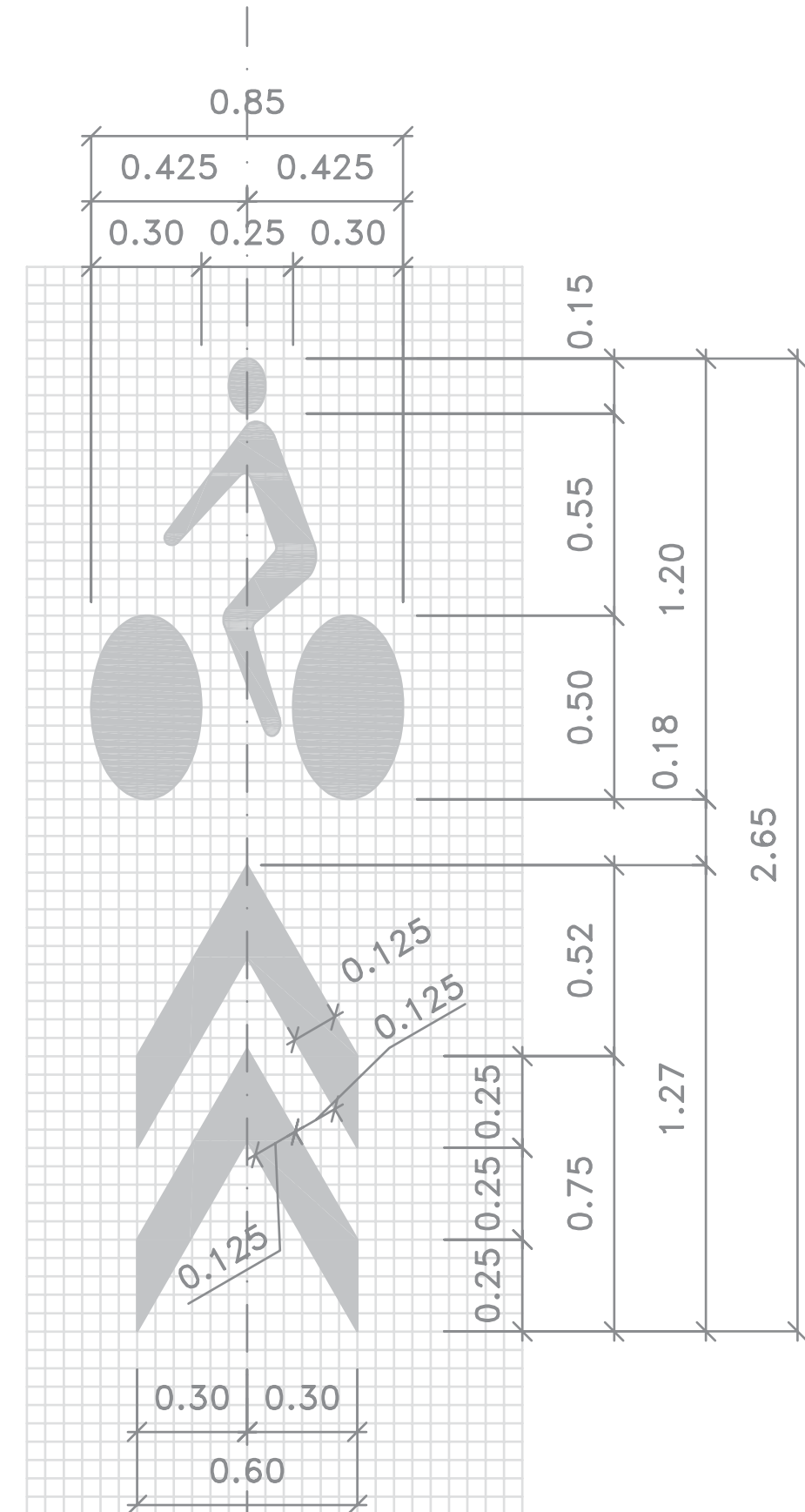
- V 14 (VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY)
- V 19 (PROSTOR PRO CYKLISTY)
- PROTISMĚRNÝ CYKLOPRUH A ÚPRAVY ŘAZENÍ



- ZÁKLADNÍ (MINIMÁLNÍ) VELIKOST:  
0,85 x 1,00 m (šířka x výška)
- ZVĚTŠENÉ VELIKOSTI:  
PROPORČNĚ (např. ~ 1,00 x 1,20 m)

## PIKTOGRAM "CYKLISTA SE SMĚROVÝM ZNAKEM"

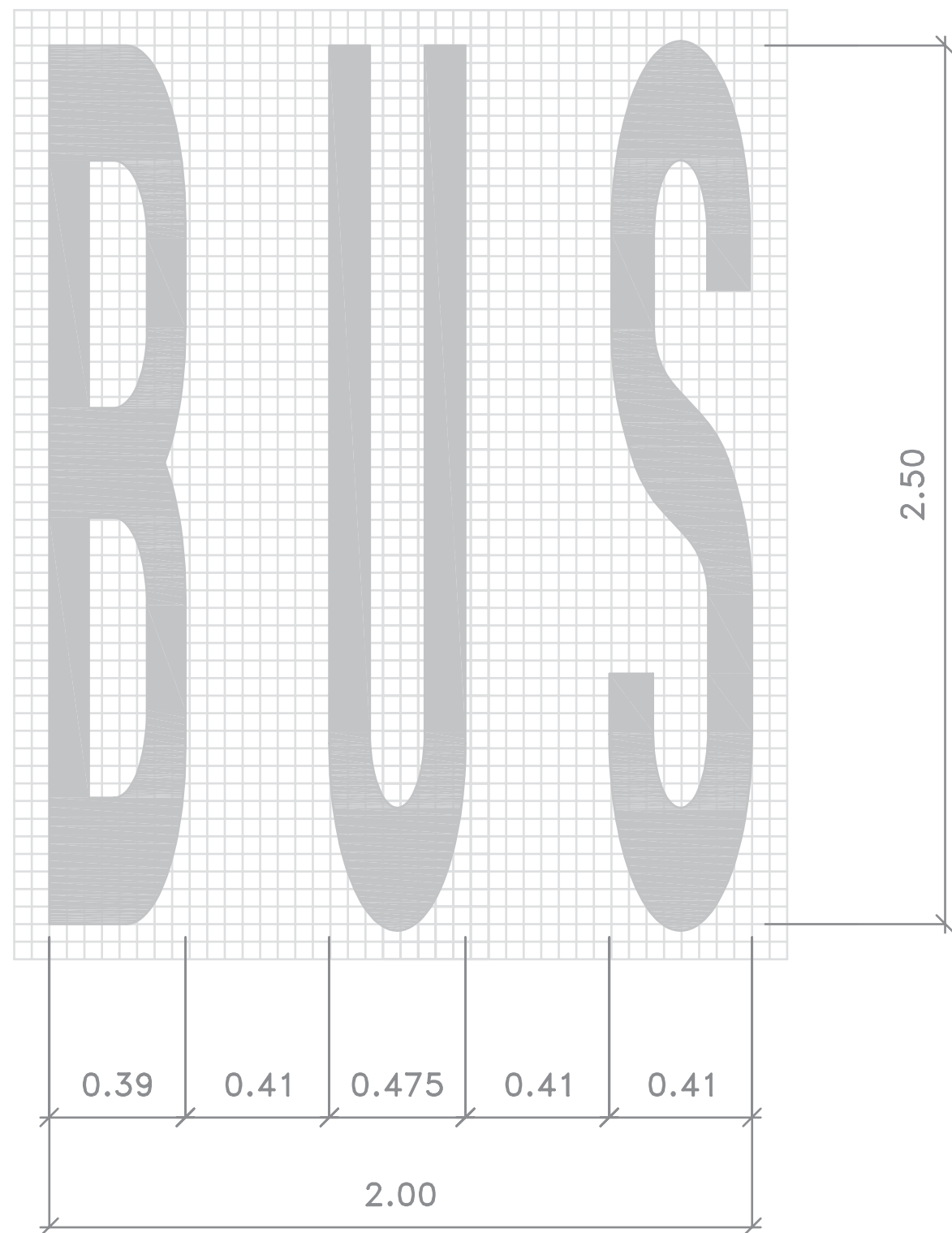
- V 20 (PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY)



## VZOROVÉ LISTY VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

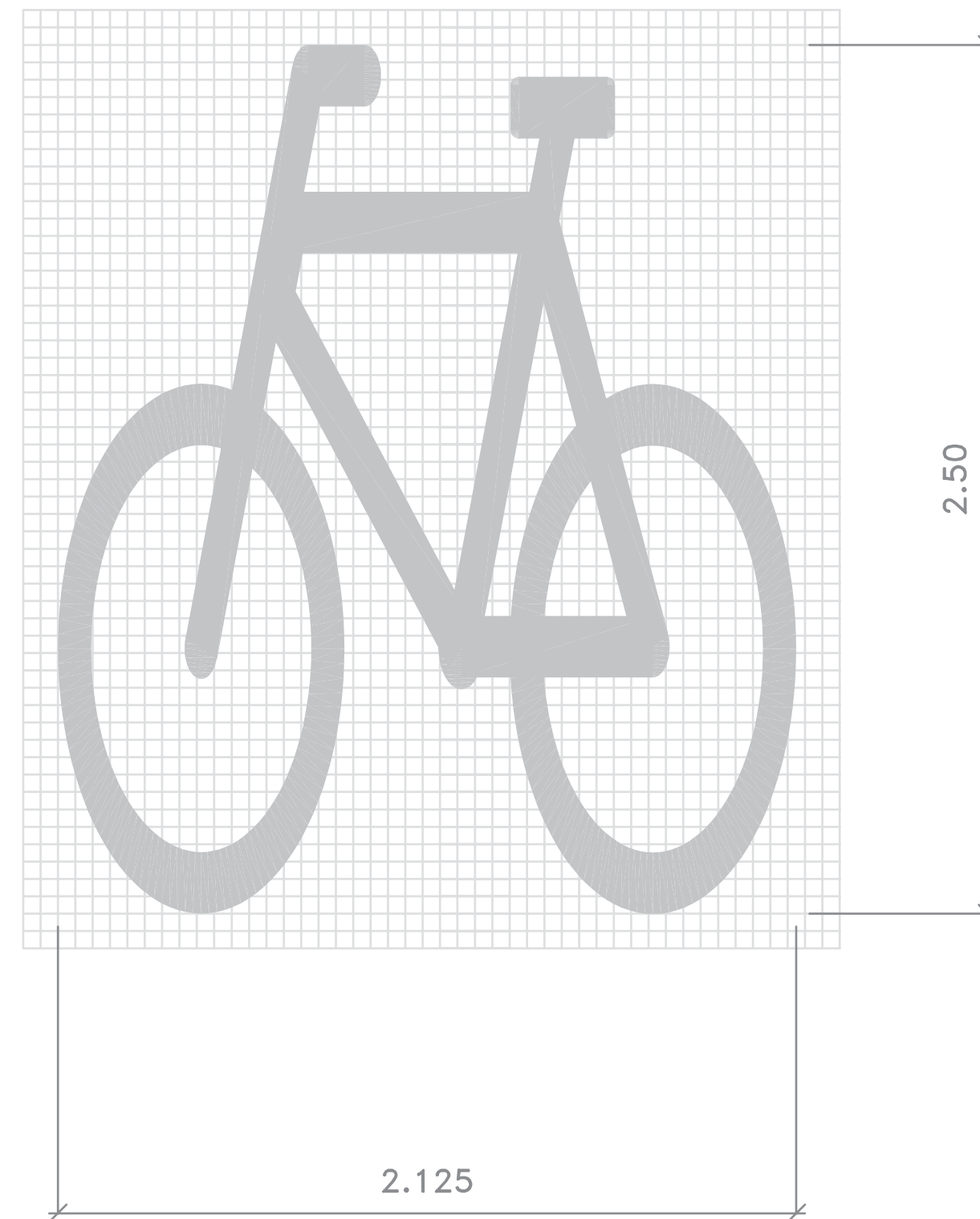
### PÍSMO ~ NÁPIS "BUS" :

- VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI



### PIKTOGRAM ~ SYMBOL "JÍZDNÍ KOLO"

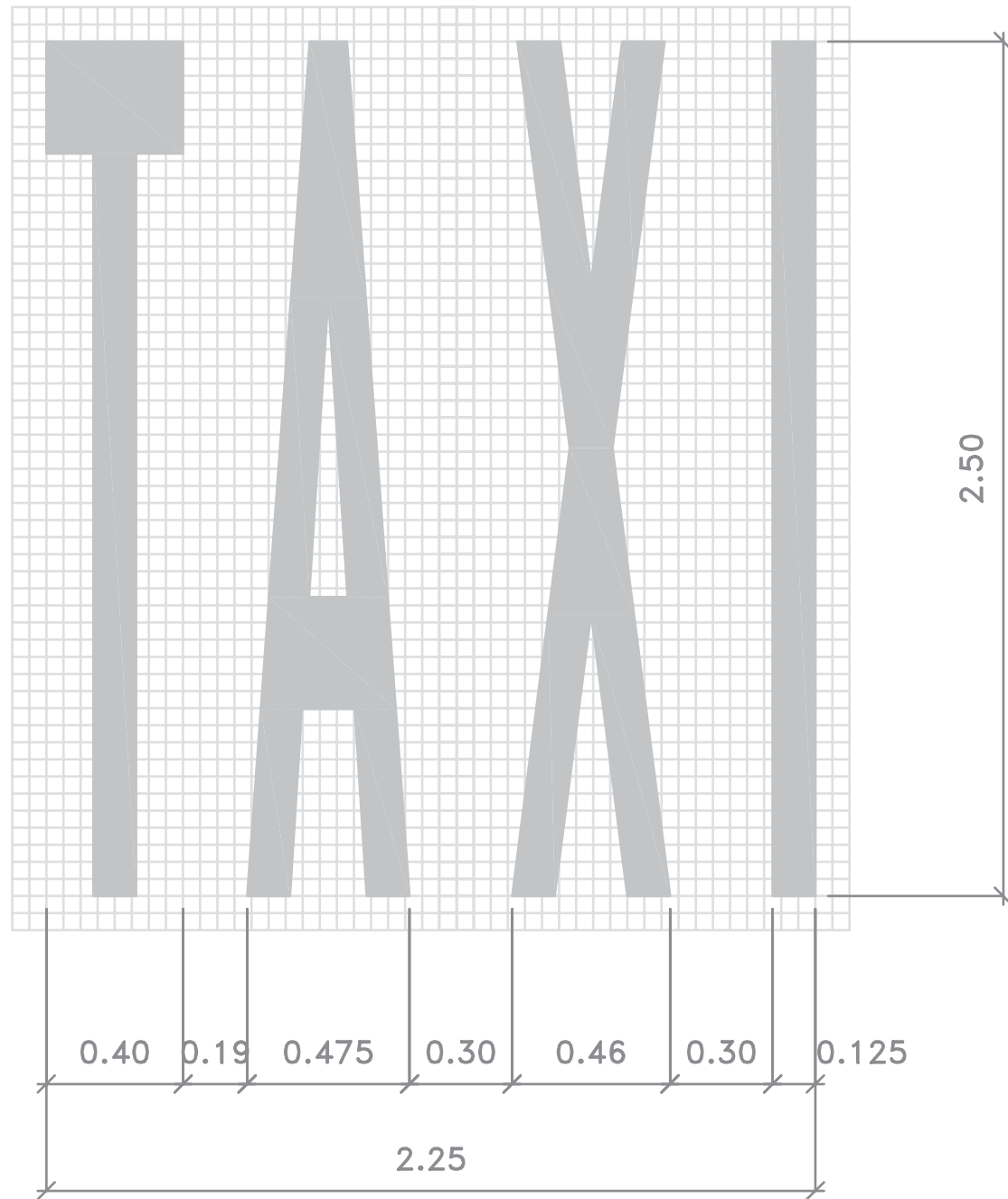
- VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI



# VZOROVÉ LISTY VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

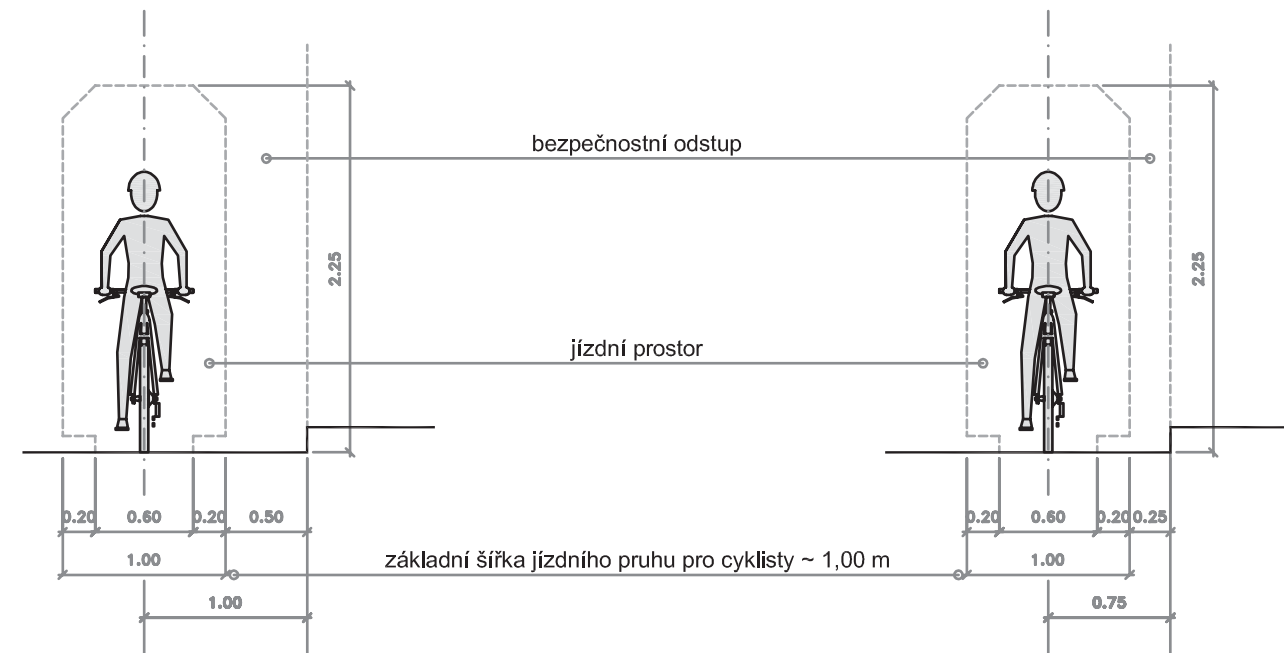
## PÍSMO ~ NÁPIS "TAXI" :

– VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI

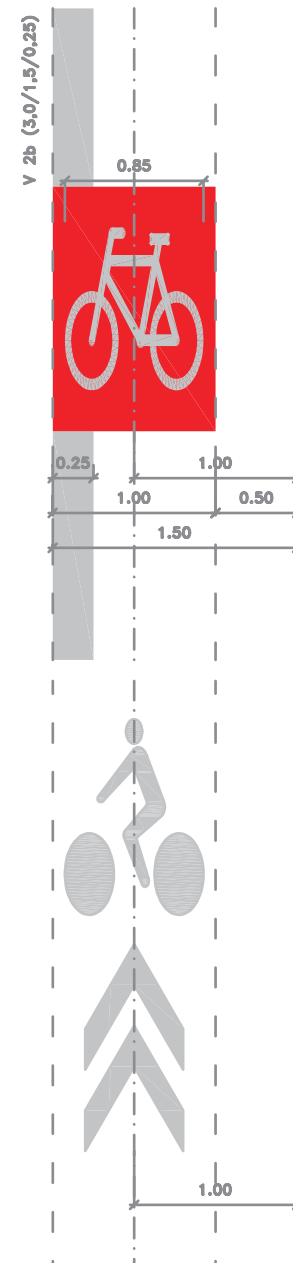
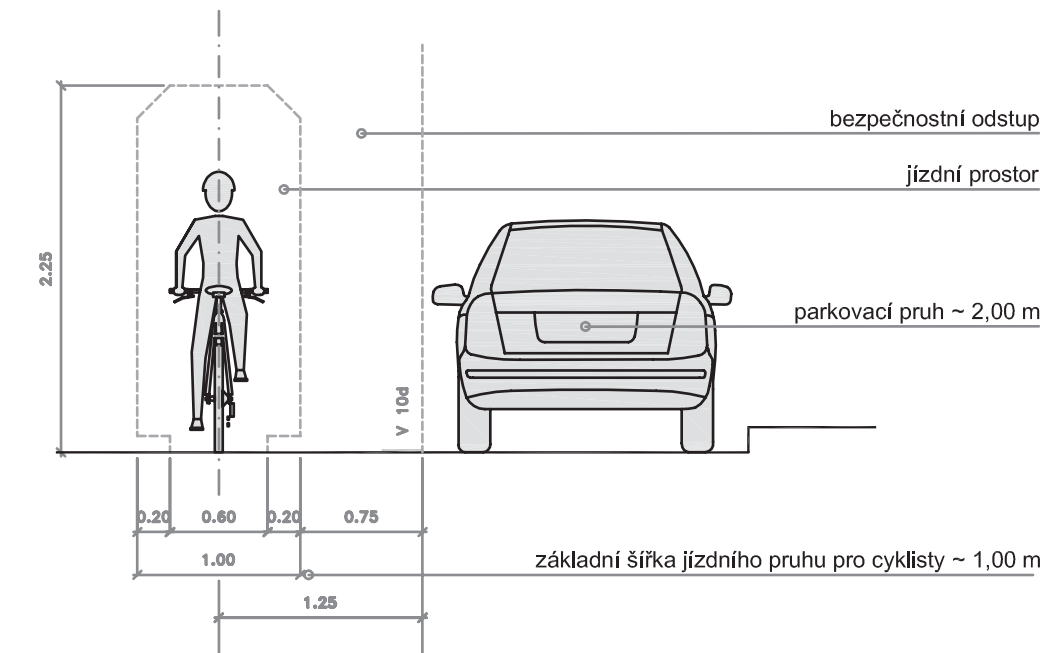


# DETAILY ZÁKLADNÍCH ŠÍŘKOVÝCH USPOŘÁDÁNÍ: V 14 a V 20

## – U OBRUBY:



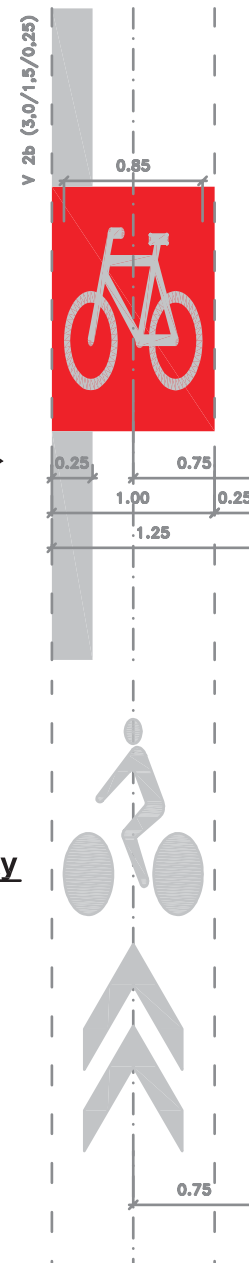
## – U PODÉLNÉHO STÁNÍ:



### V 14 – vyhrazený jízdni pruh pro cyklisty

- piktogram jízdniho kola umístěn na osu pruhu
- čára V 2b je součástí jízdniho pruhu pro cyklisty (v souladu s TP 179 a ČSN 73 6110)
- šířkové uspořádání při návrhové rychlosti:

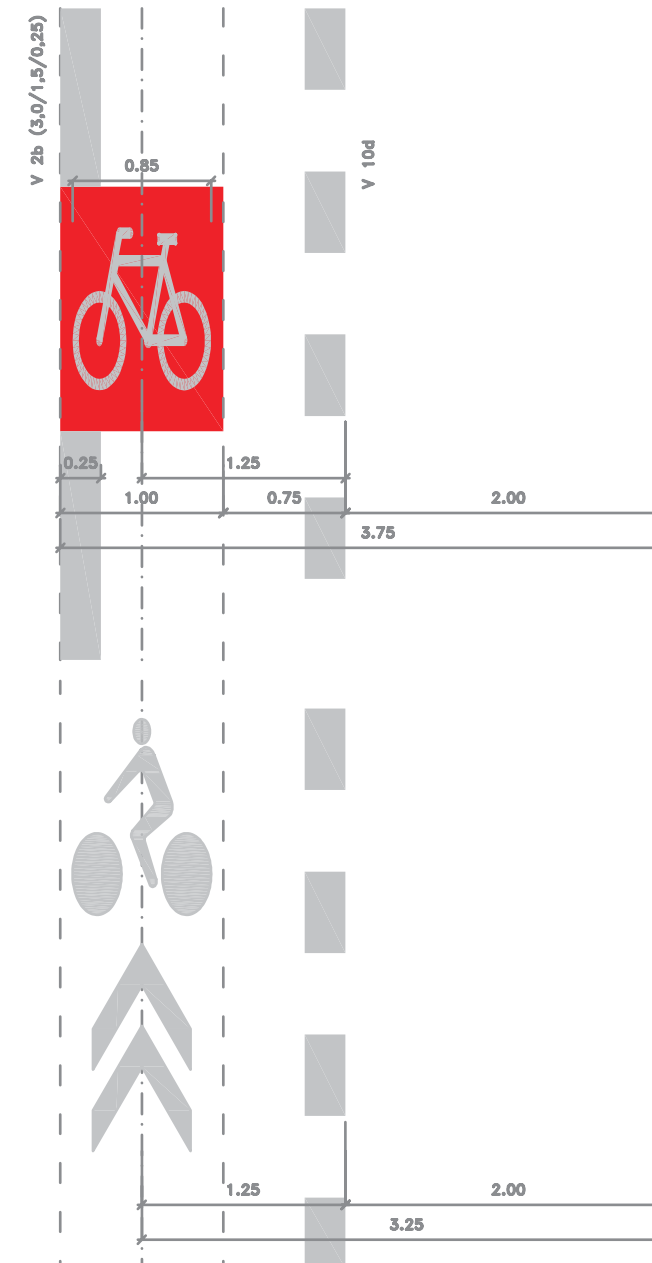
← do 50 km/h      do 30 km/h →



### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- piktogram cyklisty a směrového znaku umístěn na osu pohybu jízdniho kol, resp. na osu pomyslného jízdniho pruhu pro cyklisty
- velikost odstupu od obruby závisí především na místních poměrech, zvláště pak na kvalitě povrchu vozovky a způsobu provedení vodicího proužku
- možná šířková uspořádání při návrhové rychlosti

← do 50 km/h →



### V 14 – vyhrazený jízdni pruh pro cyklisty

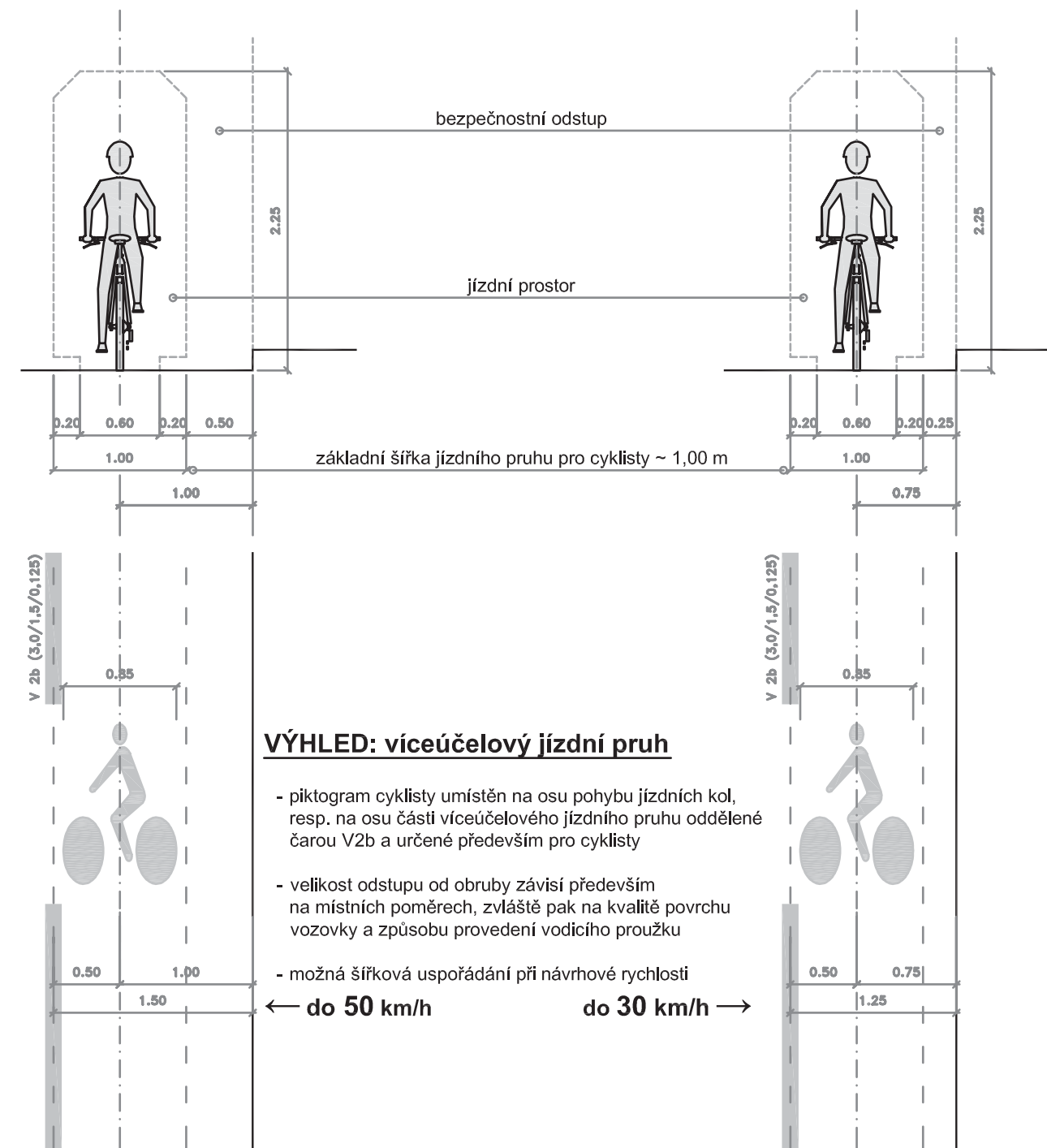
- piktogram jízdniho kola umístěn na osu pruhu
- čára V 2b je součástí jízdniho pruhu pro cyklisty (v souladu s TP 179 a ČSN 73 6110)
- šířkové uspořádání při návrhové rychlosti do 50 km/h

### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

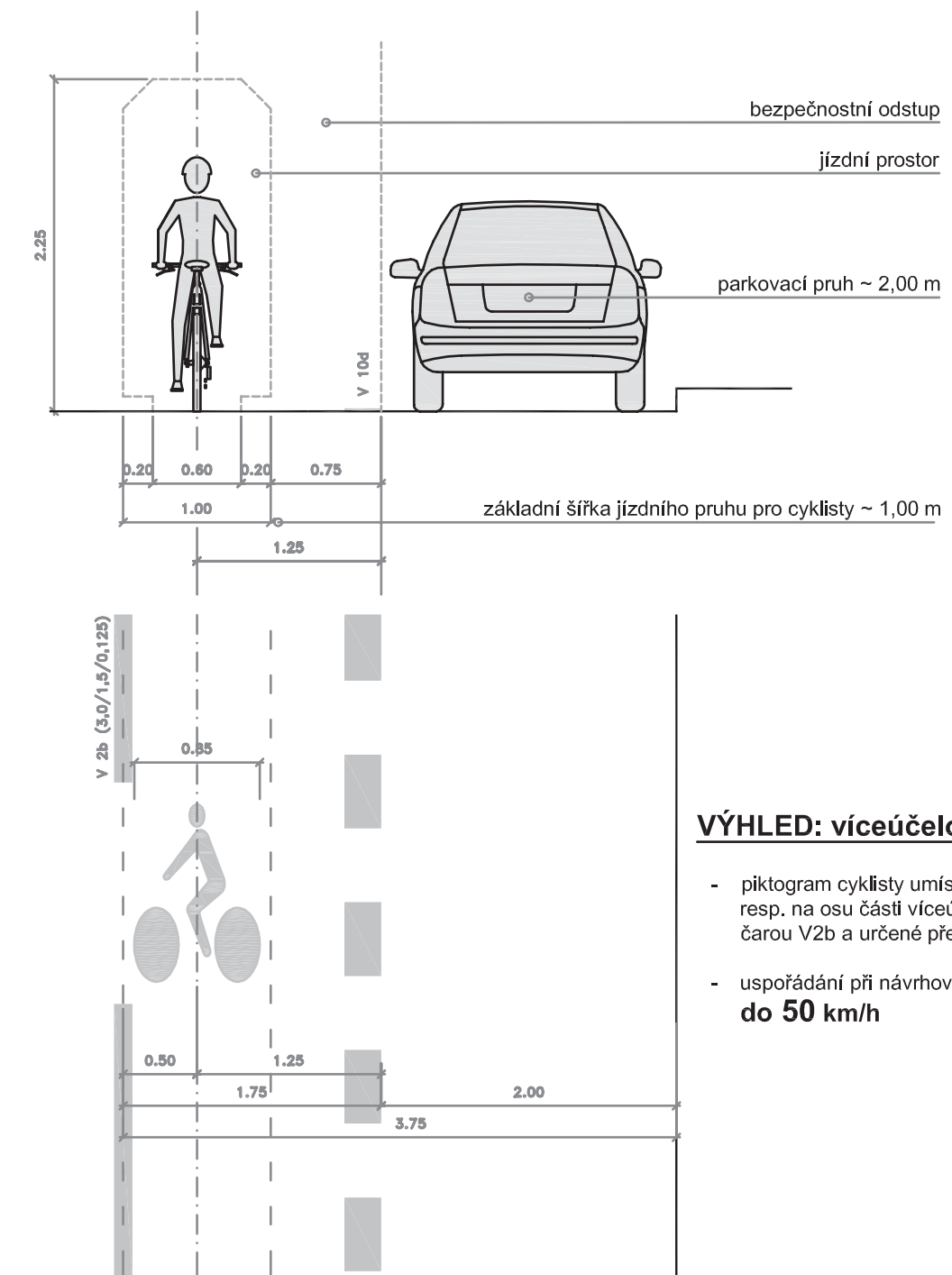
- piktogram cyklisty a směrového znaku umístěn na osu pohybu jízdniho kol, resp. na osu pomyslného jízdniho pruhu pro cyklisty
- uspořádání při návrhové rychlosti do 50 km/h

# DETAILY ZÁKLADNÍCH ŠÍRKOVÝCH USPOŘÁDÁNÍ: VÍCEÚČELOVÝ PRUH (VÝHLED)

## - U OBRUBY:



## - U PODÉLNÉHO STÁNÍ:

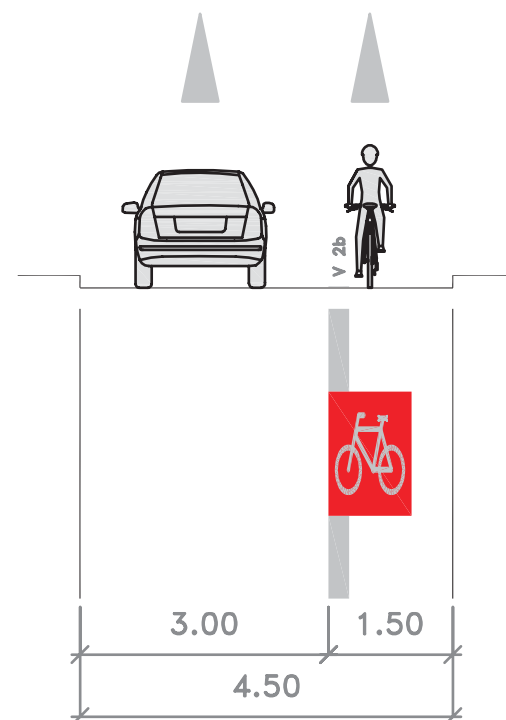


## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ V LOKÁLNĚ ZÚŽENÉM ÚSEKU

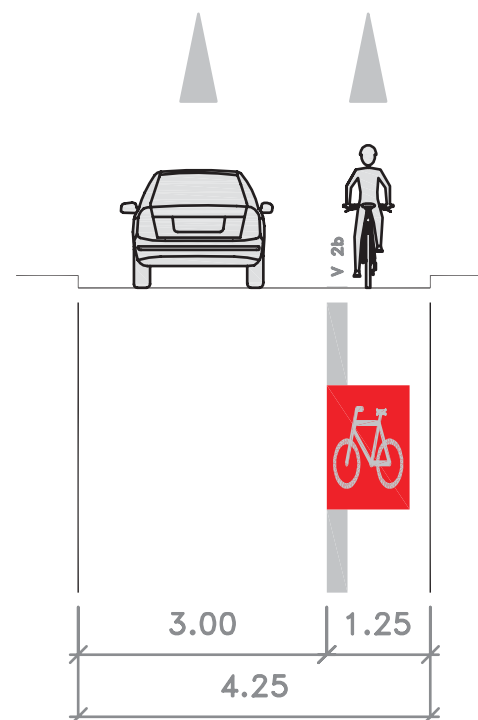
(NAPŘ. PODÉL TRAM. OSTRŮVKU, U PŘECHODU PRO CHODCE ČI MÍSTA PRO PŘEKONÁNÍ KOMUNIKACE)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**: ↓

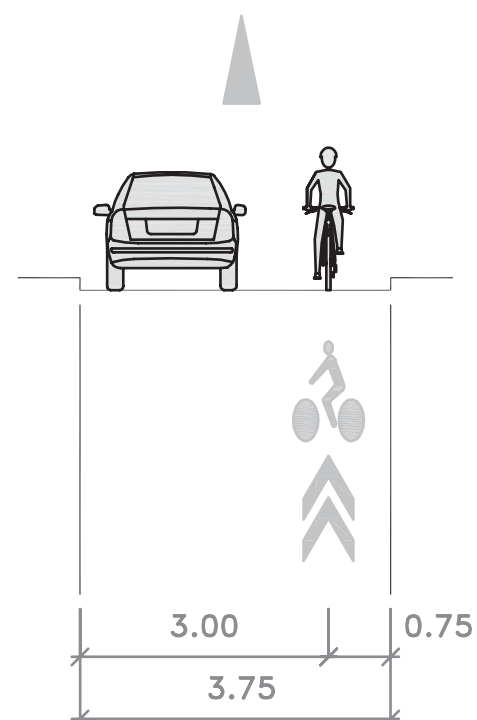


- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**: ↓



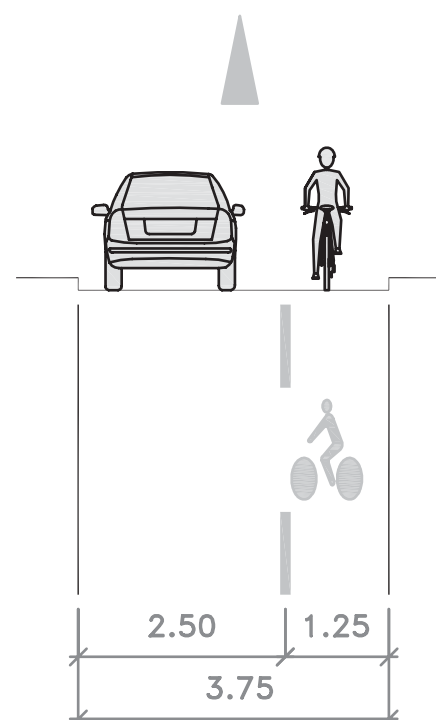
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### VÝHLED: víceúčelový pruh jednosměrný

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



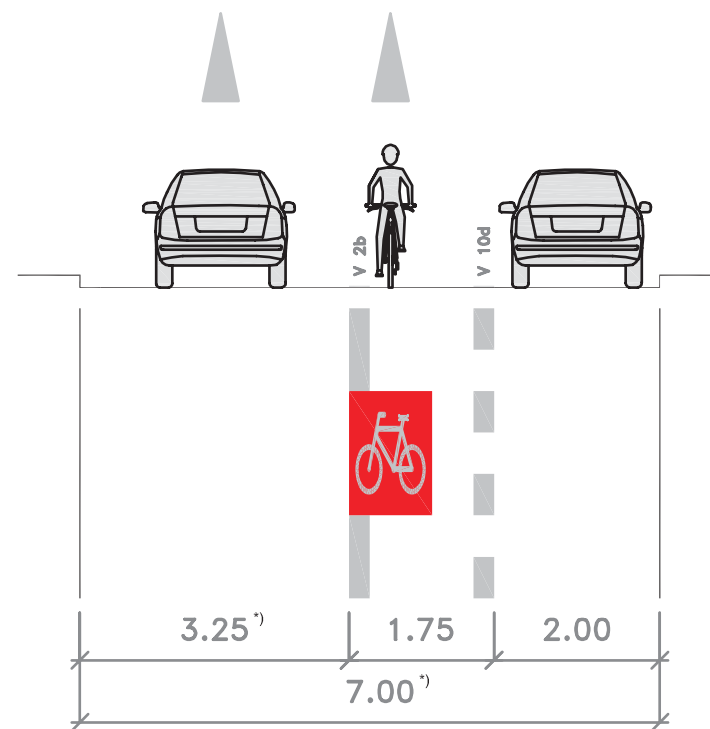


## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

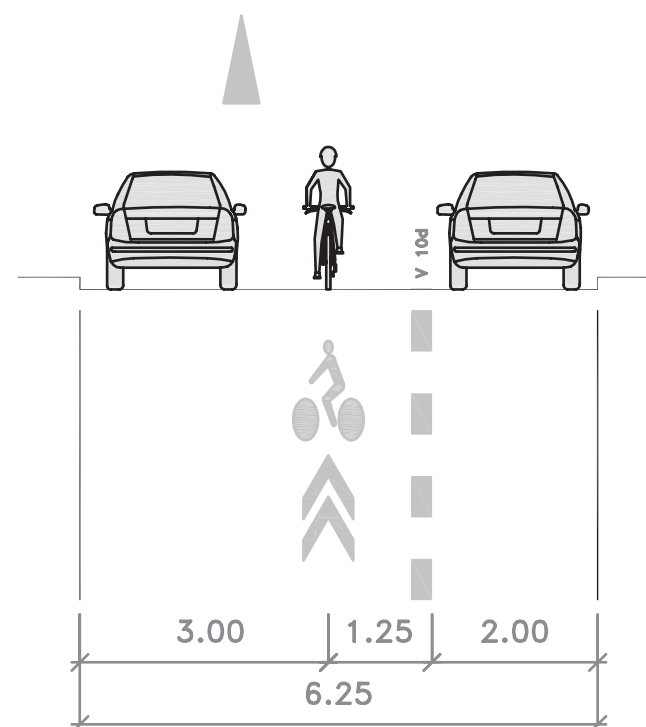
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) 3.00 / 6.75 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

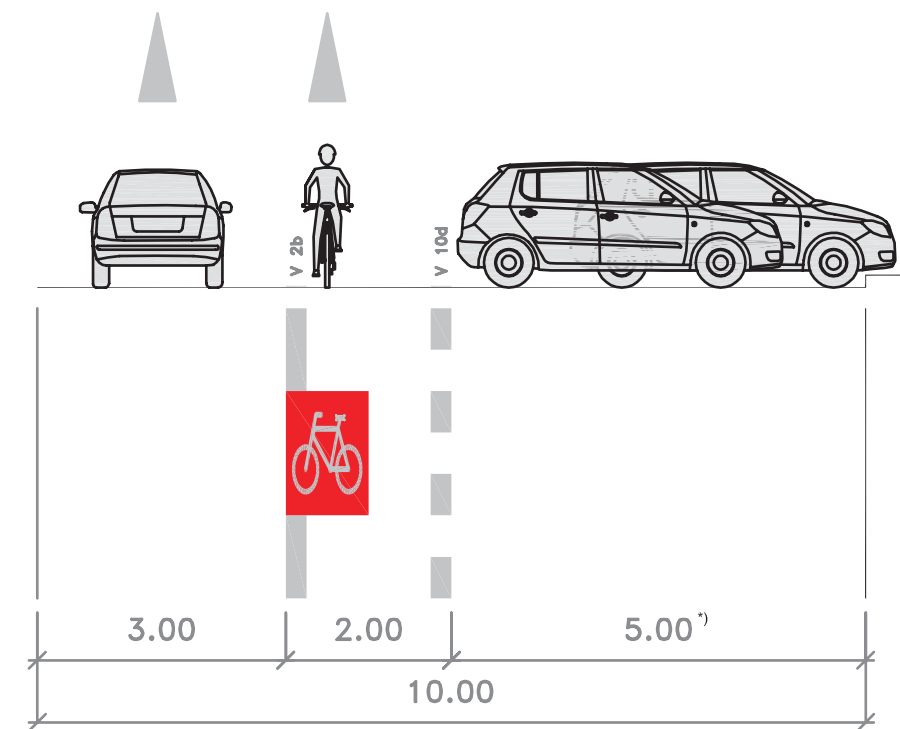


## PROVOZ ZA KOLMÝM STÁNÍM

(funkční skupina C)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

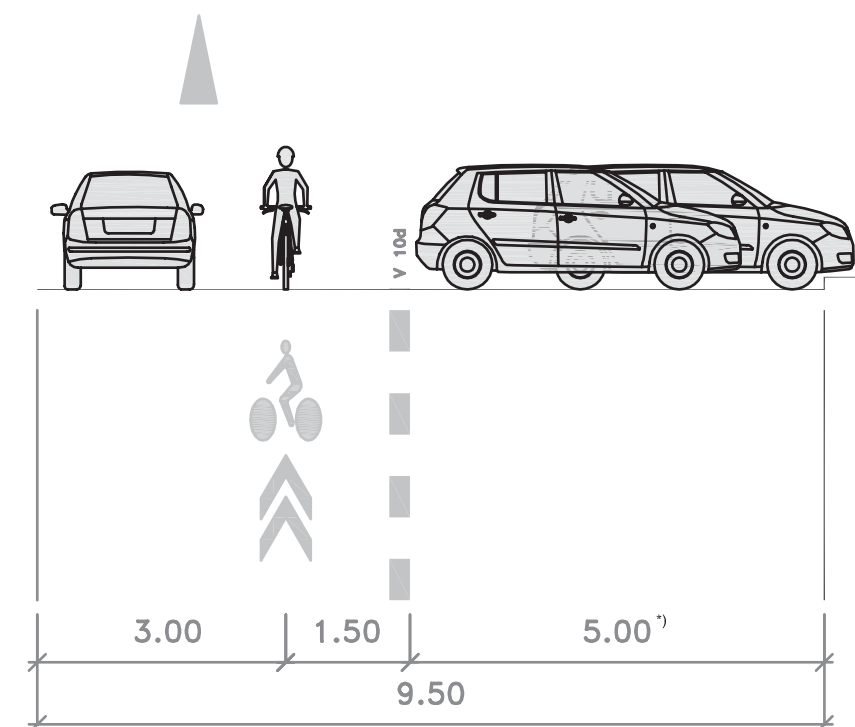
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



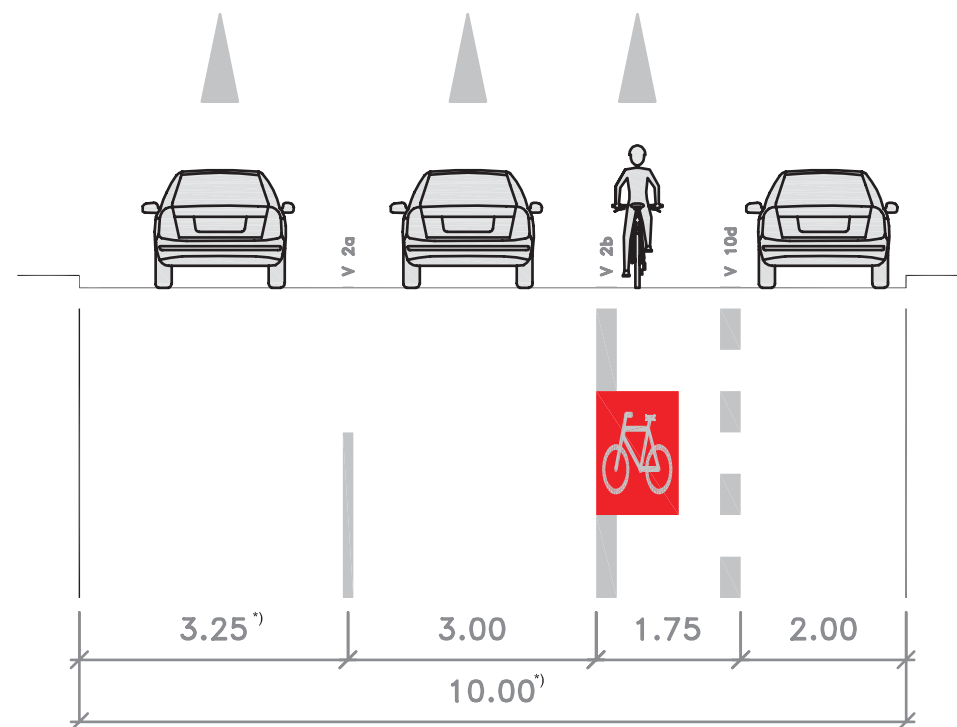
\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



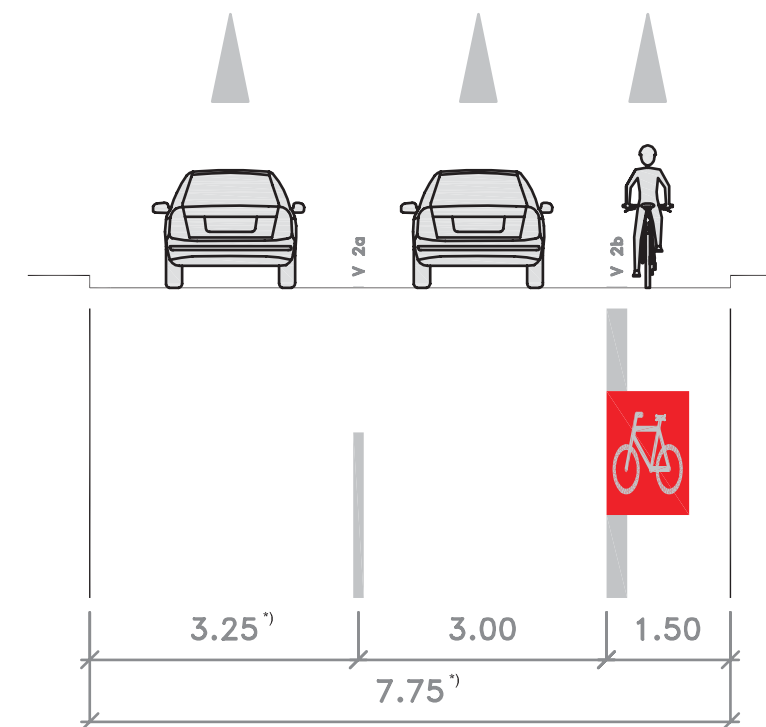
\*) 3.00 / 9.75 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ

(funkční skupina B a C)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

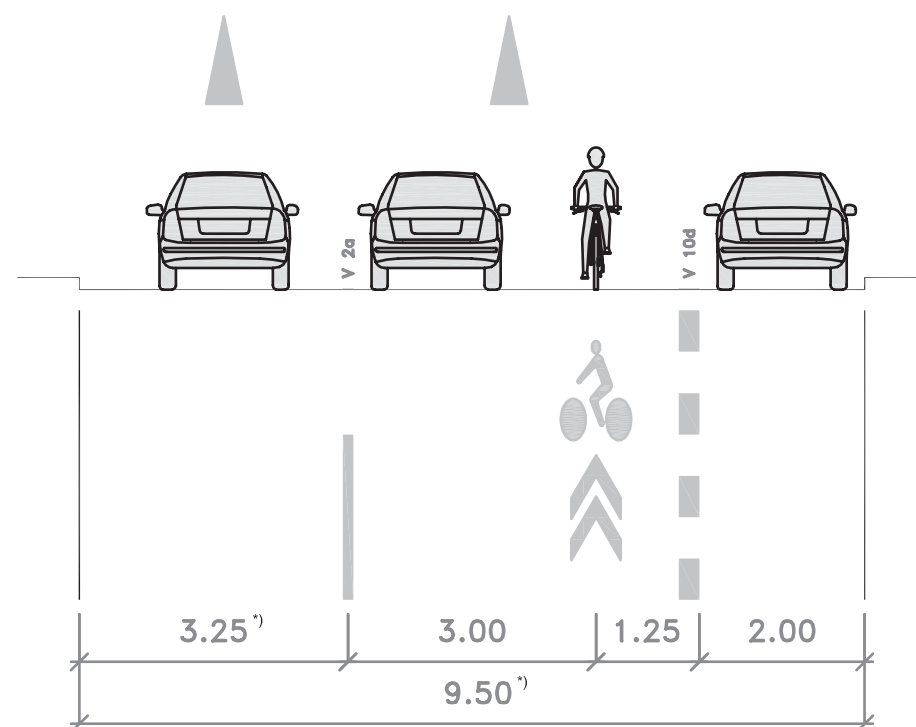
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) 3.00 / 7.50 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

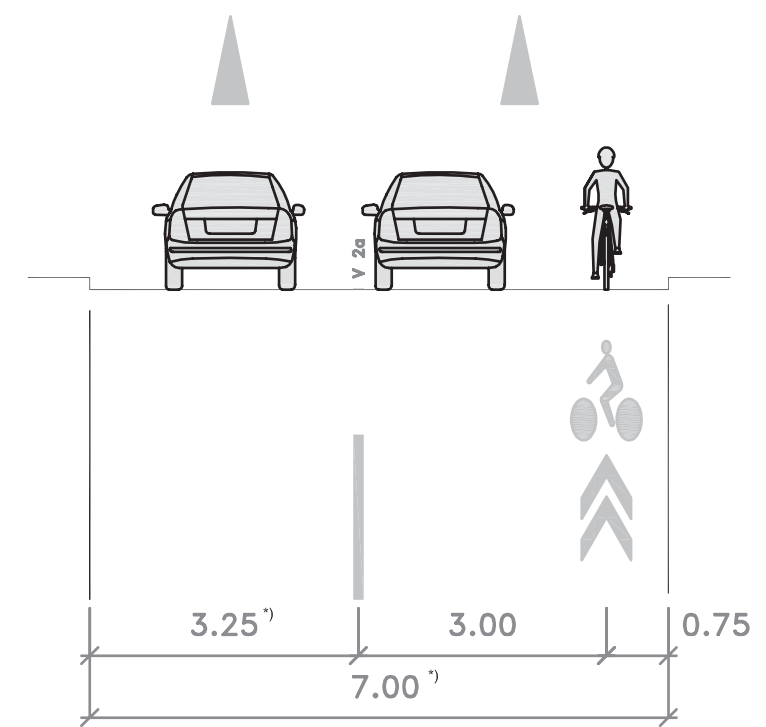
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) 3.00 / 9.25 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



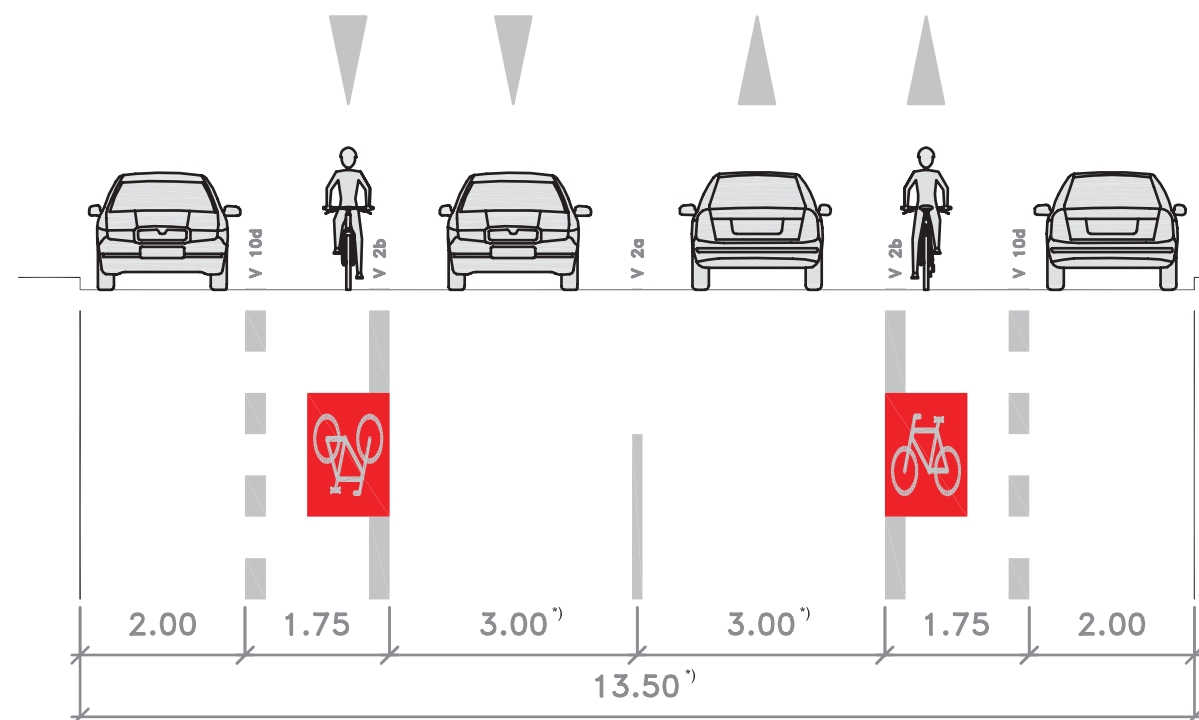
\*) 3.00 / 6.75 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

## OBOUSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

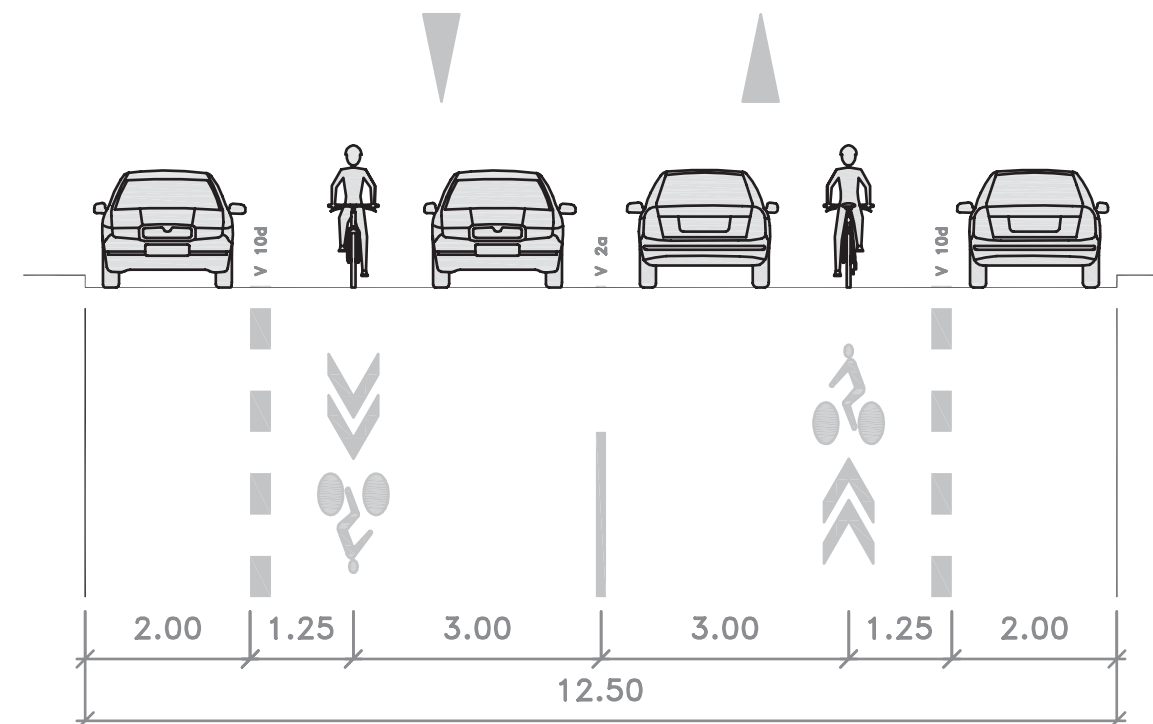
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) 2.75 / 13.00 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

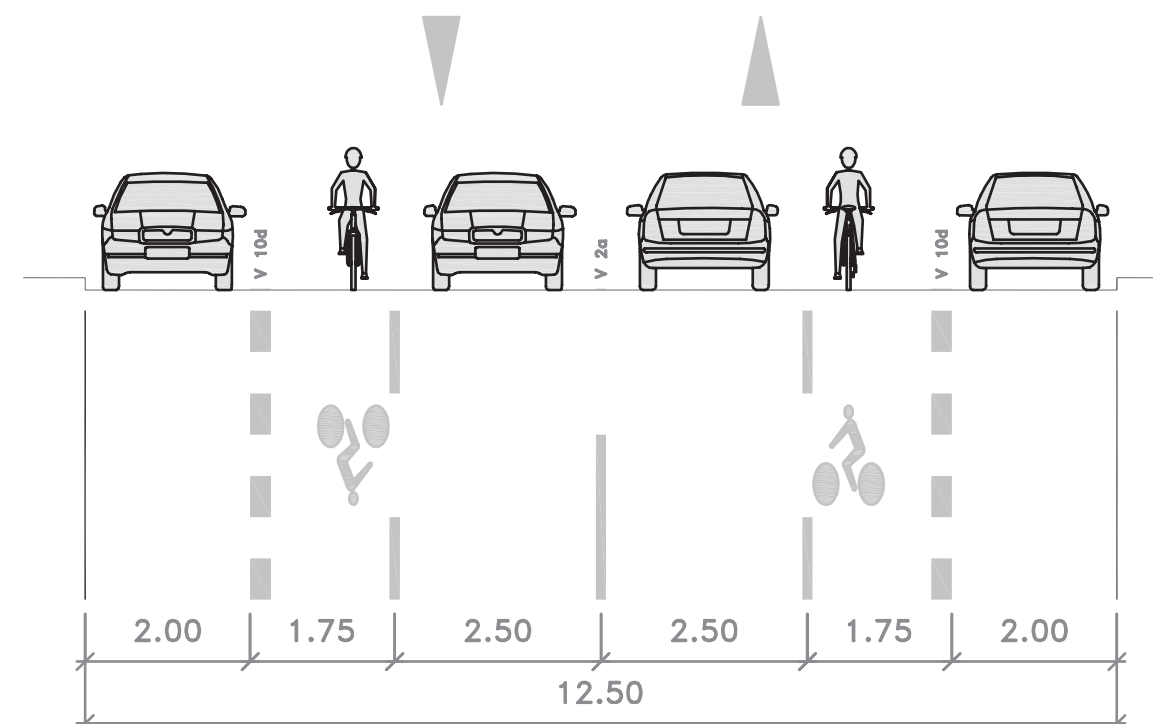
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### VÝHLED: víceúčelové pruhy jednosměrné

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

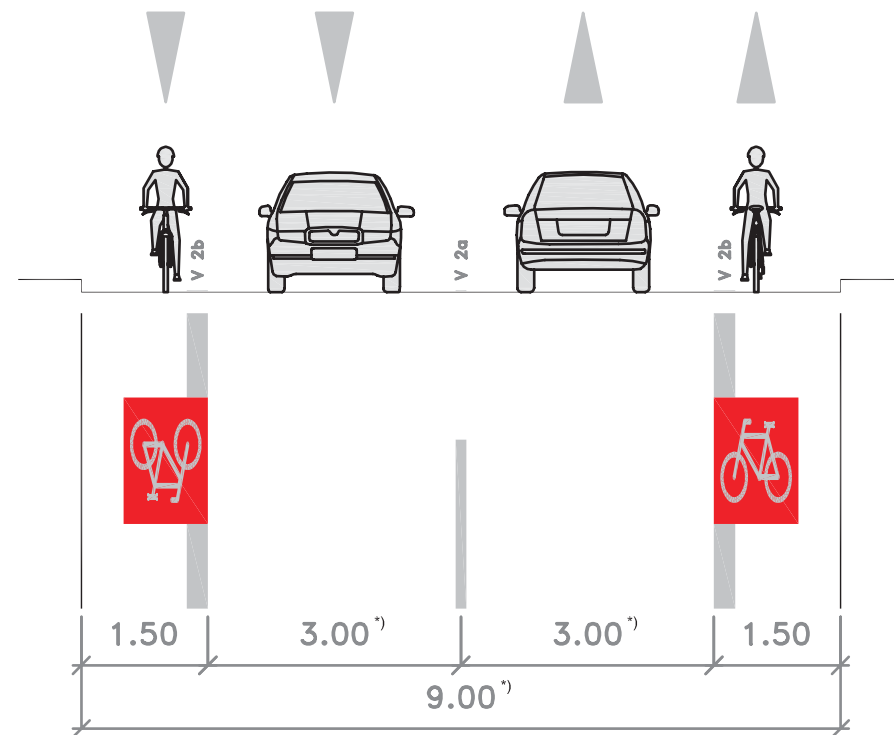


## OBOUSMĚRNÝ PROVOZ

(funkční skupina B a C)

### V 14 – vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty

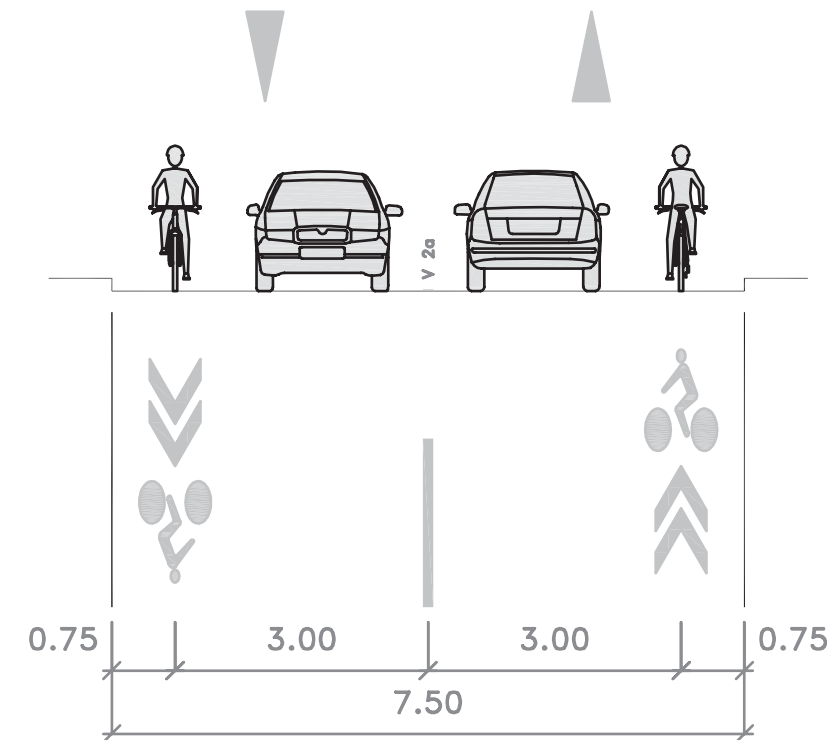
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) 2.75 / 8.50 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

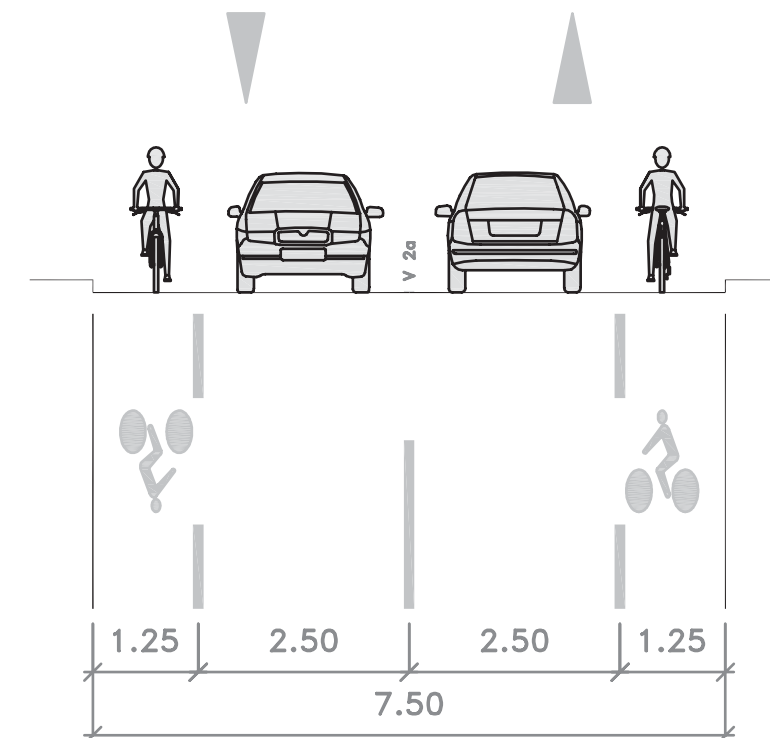
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### VÝHLED: víceúčelové pruhy jednosměrné

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

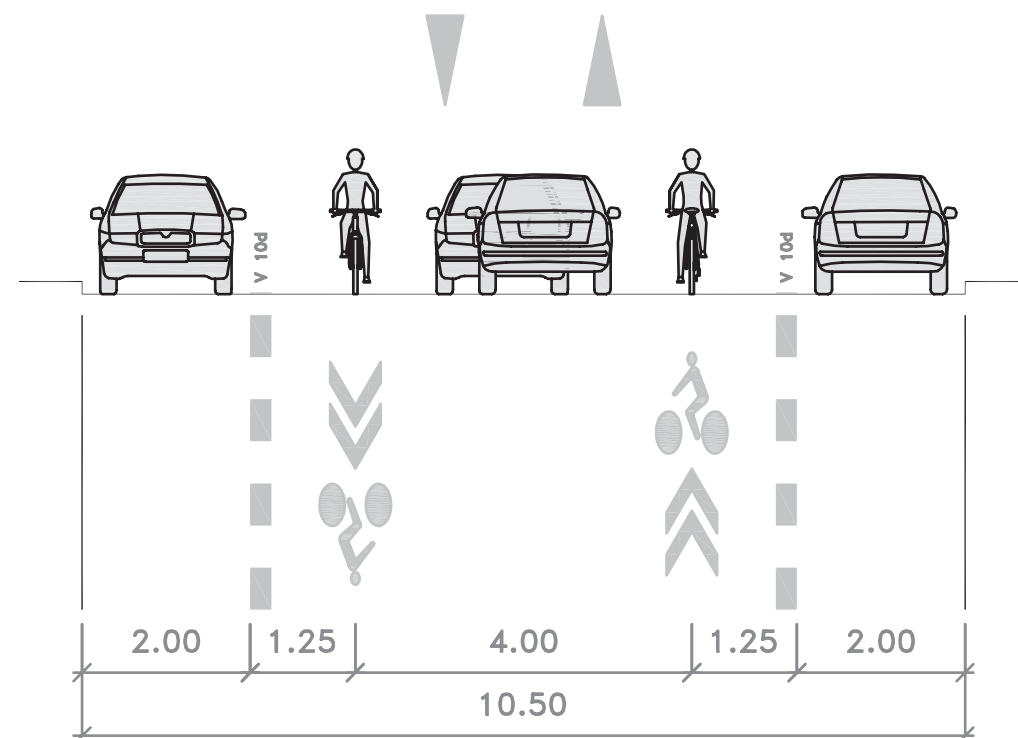


## VÝRAZNĚ ZKLIDNĚNÝ OBOUSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina C, komunikace s nízkými intenzitami automobilové dopravy)

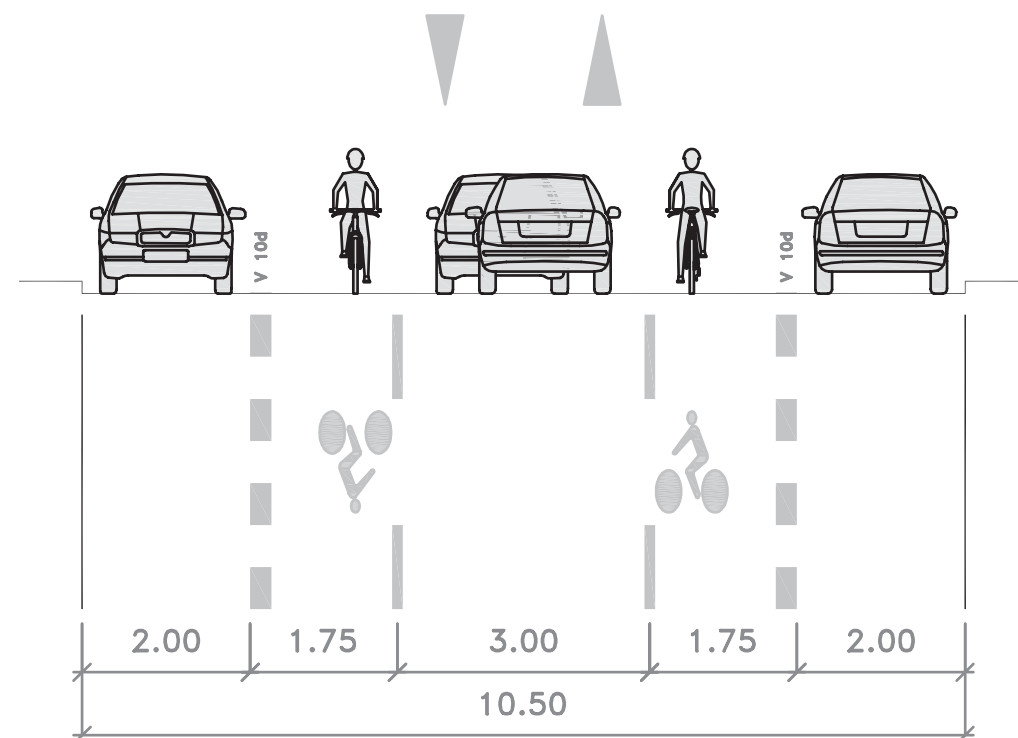
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti do 30 km/h



### VÝHLED: víceúčelový pruh obousměrný

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti do 30 km/h

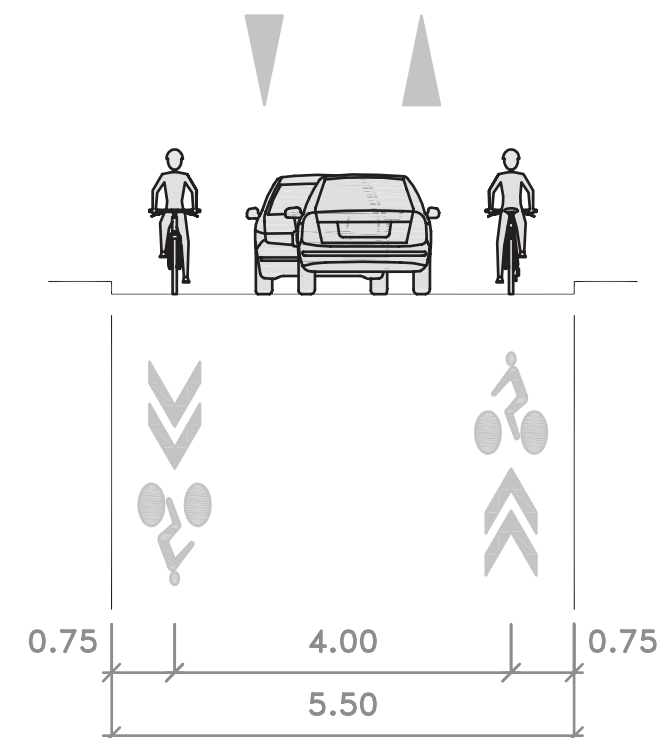


## VÝRAZNĚ ZKLIDNĚNÝ OBOUSMĚRNÝ PROVOZ

(funkční skupina C, komunikace s nízkými intenzitami automobilové dopravy)

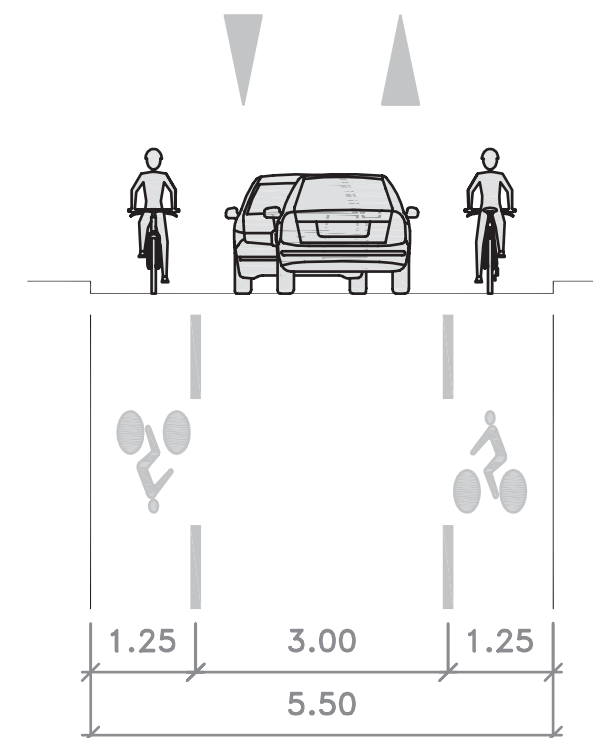
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti do 30 km/h



### VÝHLED: víceúčelový pruh obousměrný

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti do 30 km/h



začátek a konec vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (V 14)

podélná čára přerušovaná V 2b (3,0/1,5/0,25)

- oddělení vyhrazeného jízdního pruhu od přilehlého jízdního pruhu (v celé délce řešeného úseku)

**V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty** ("cyklopruh")

směrové šipky pro značku č. V 14

- dle vzorových listů (délka **2,0 m**)
- společně s piktogramem jízdního kola
- vzálenost od horní hrany piktogramu jízdního kola: **0,5 m**
- pouze na místech s nutností vyznačení příslušných směrů



V 14 – piktogram jízdního kola

- mezikřížovatkové úseky: opakování po cca **18,0 – 27,0 m**
- křížovatkové (příčně přejižděné) úseky: opakování po cca **3,0 - 9,0 m**

červené podbarvení vyhrazeného jízdního pruhu V 14

- mezikřížovatkové úseky: **bez kontinuálního podbarvení** (podbarveny pouze piktogramy jízdního kola)
- křížovatkové a příčně přejižděné úseky: **podbarvení** prostoru mezi čarami v celé délce

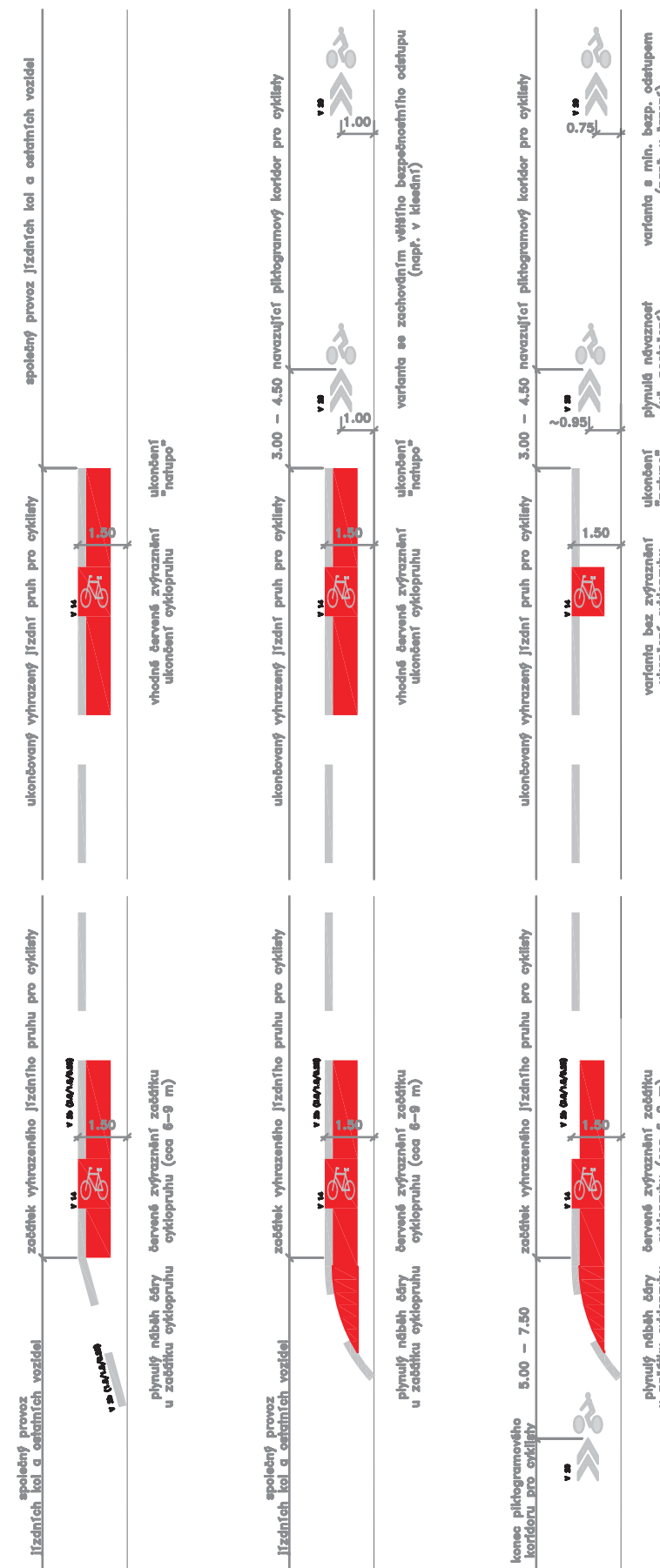
**V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty**

("cyklopiktokoridor", "pikták")



V 20 - piktogram cyklisty a směrového znaku

- mezikřížovatkové úseky: opakování po cca **9,0 – 12,0 m**
- křížovatkové (příčně přejižděné) úseky: opakování po cca **4,5 m**

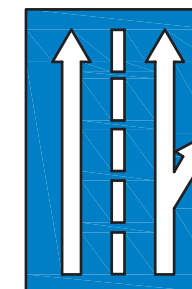
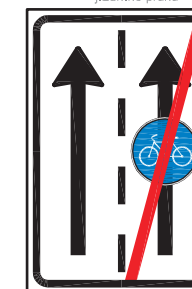


TŘI NEJČASTĚJŠÍ ZPŮSOBY UKONČENÍ VJP V14:

- křížovatkou (bez nutnosti použití SDZ)

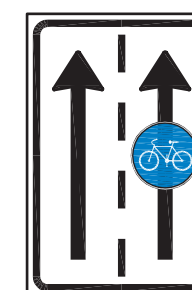
- IP 20b: Konec vyhrazeného jízdního pruhu

- IP 19: Řídicí pruhy



ZAČÁTEK VJP V14:

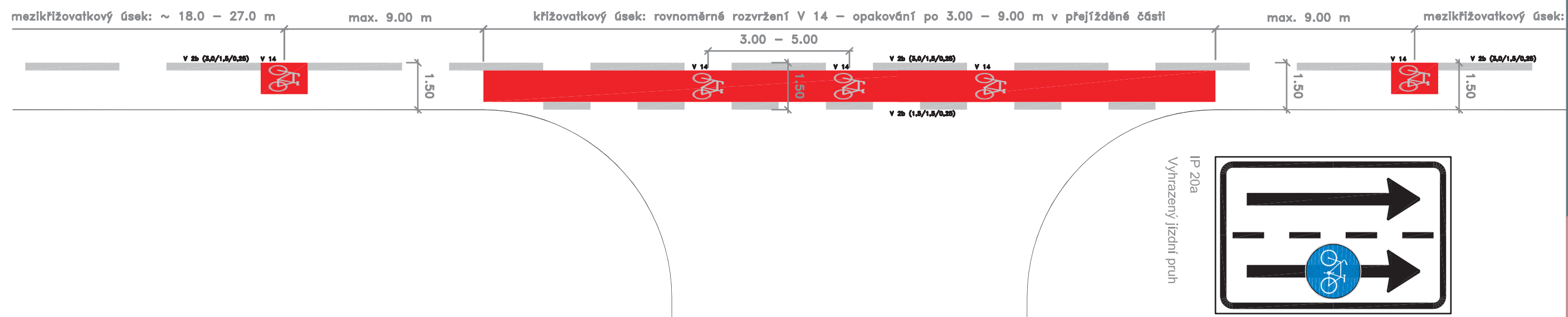
- IP 20a: Vyhrazený jízdní pruh



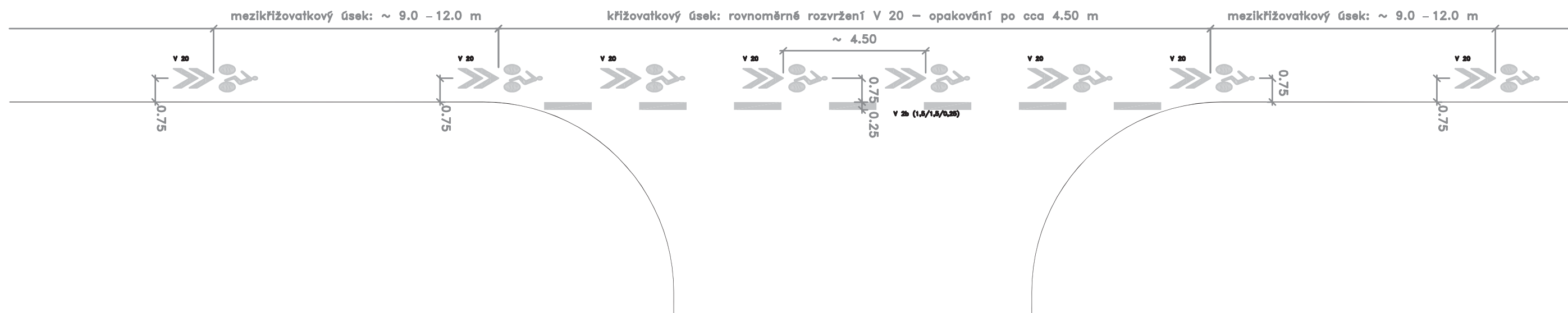
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘÍŽOVATCE:

### - U OBRUBY

#### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



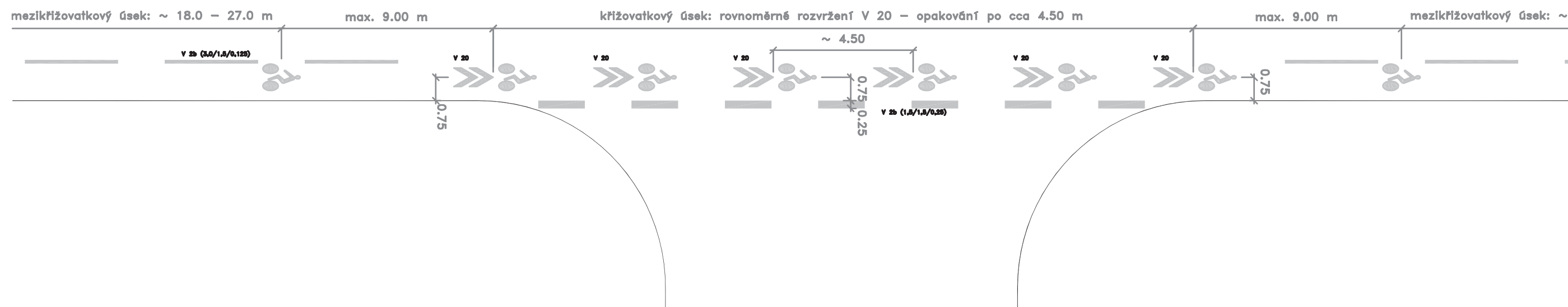
#### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



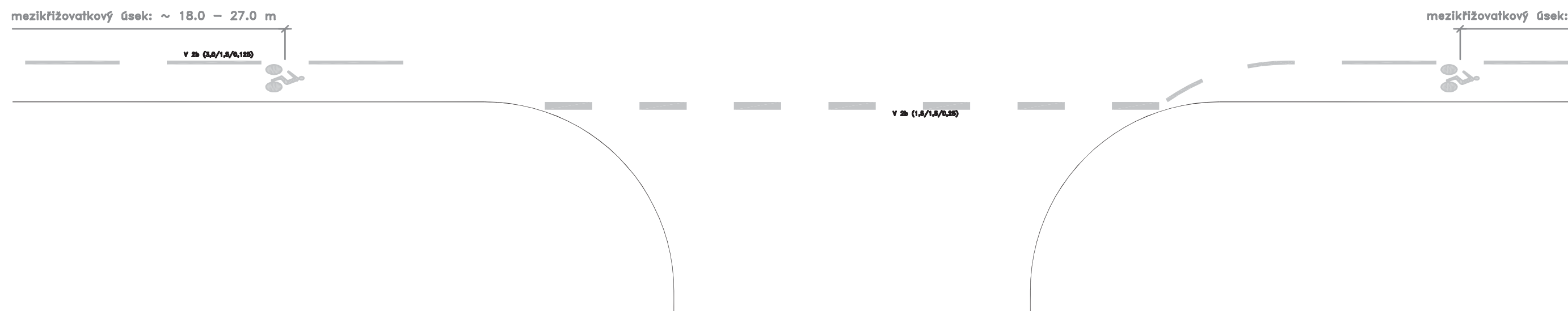
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘIŽOVATCE:

### - U OBRUBY

#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PIKTOGRAMOVÝM KORIDOREM PRO CYKLISTY)



#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PŘERUŠENÍM)

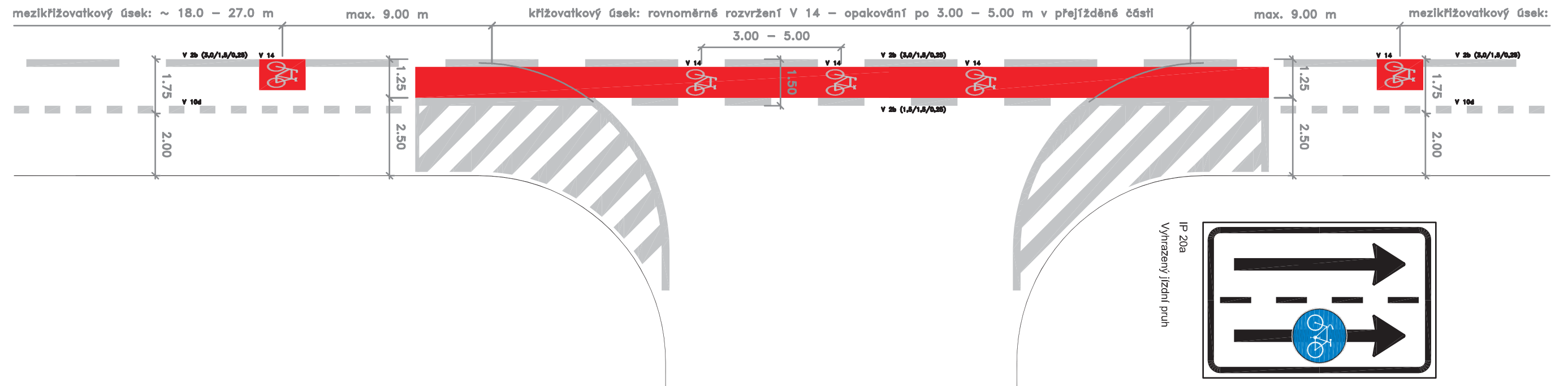




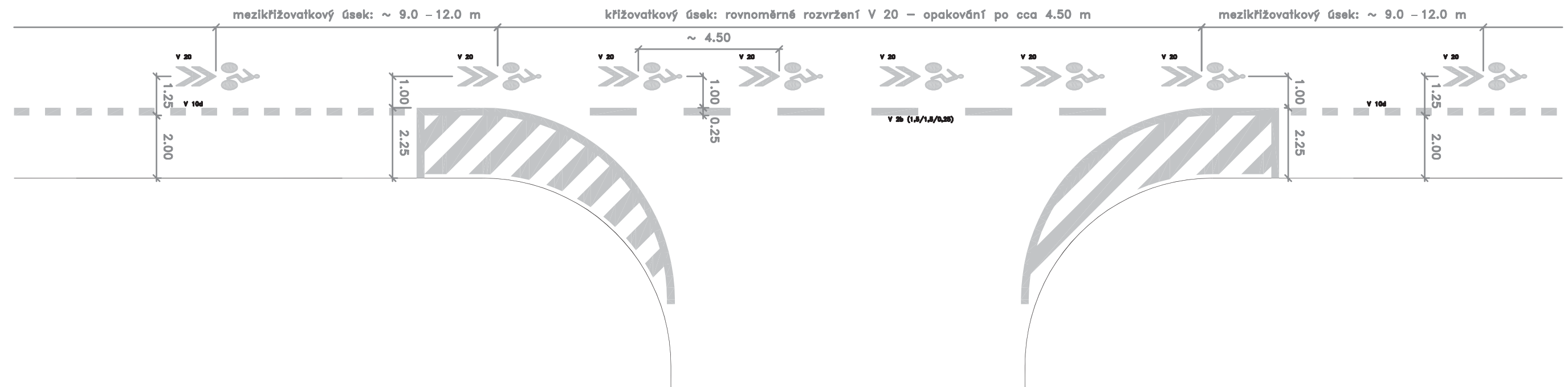
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘIŽOVATCE:

### - U PODÉLNÉHO STÁNÍ

#### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



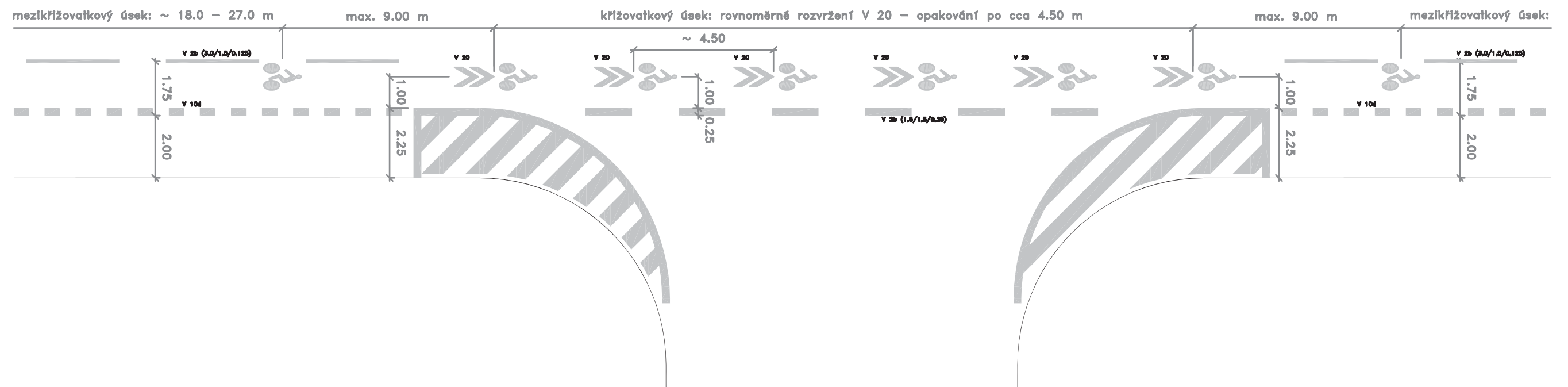
#### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



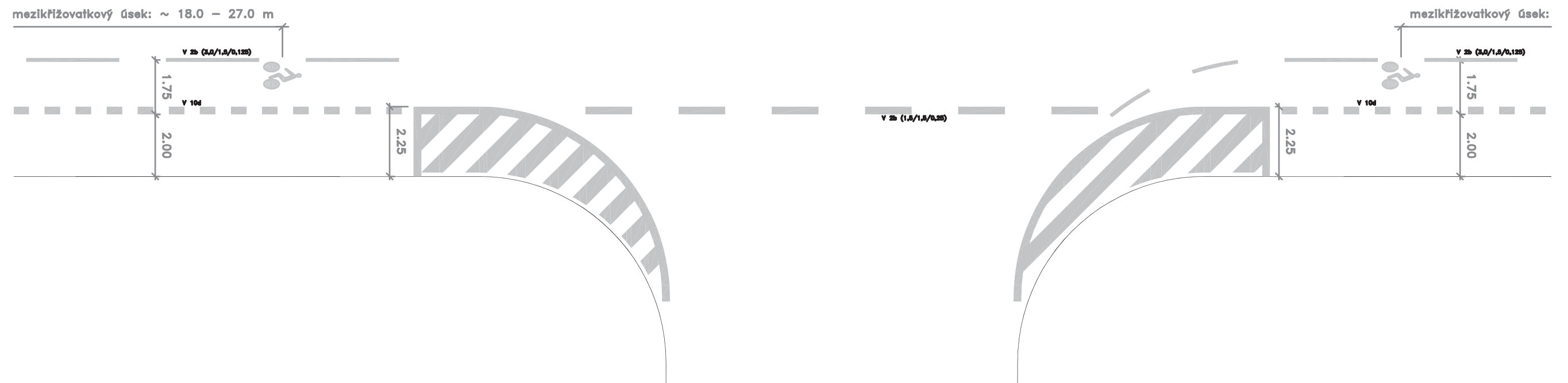
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘIŽOVATCE:

### - U PODÉLNÉHO STÁNÍ

#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PIKTOGRAMOVÝM KORIDOREM PRO CYKLISTY)



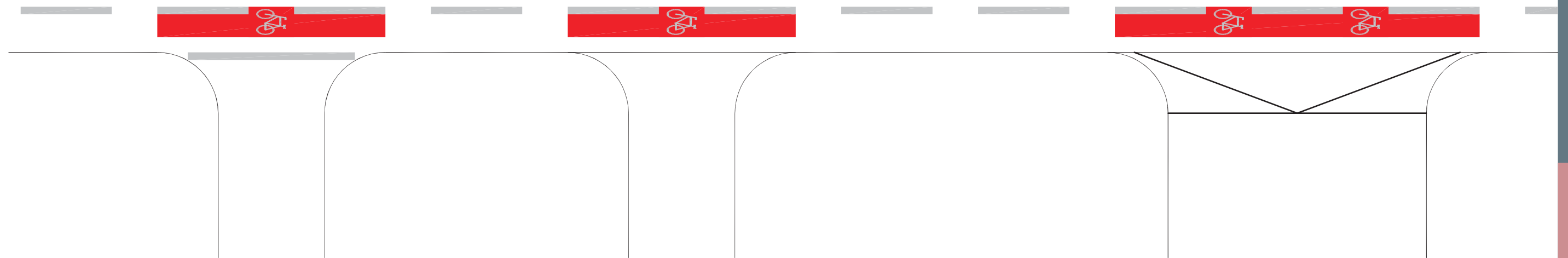
#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PŘERUŠENÍM)



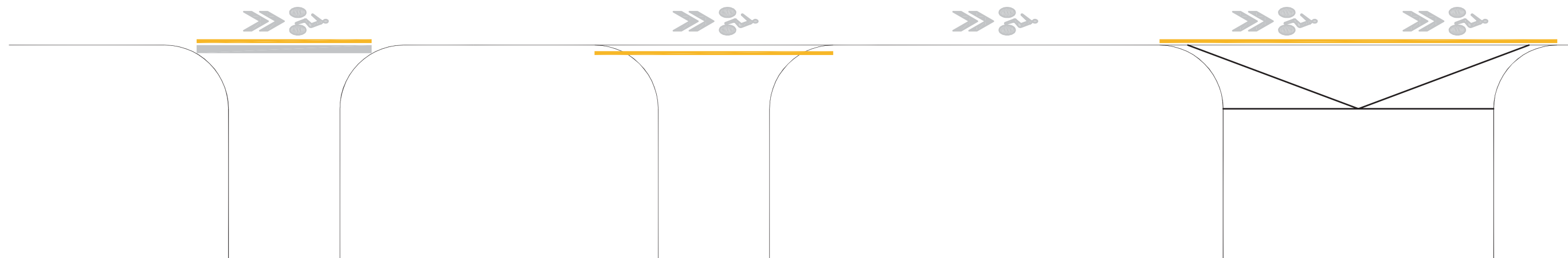
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ U PŘÍČNÉHO NAPOJENÍ:

### - U OBRUBY

#### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



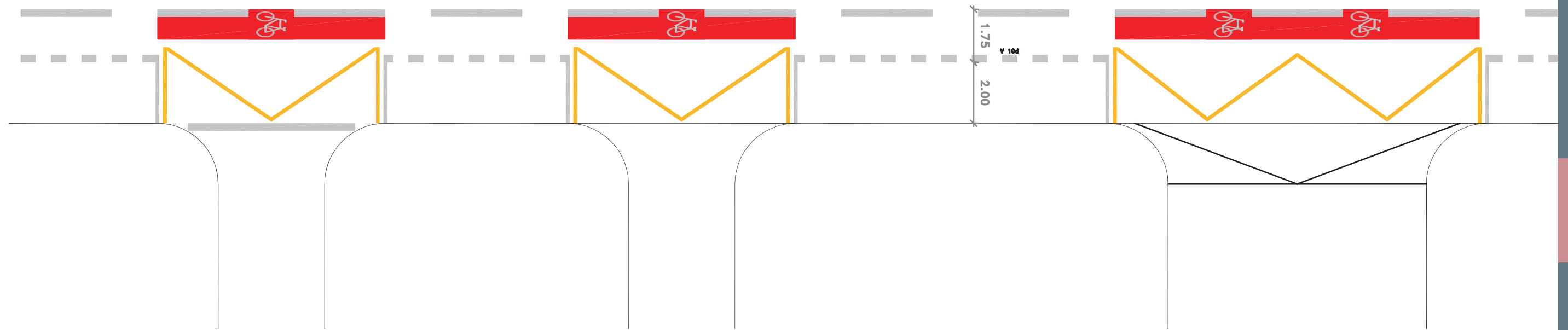
#### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



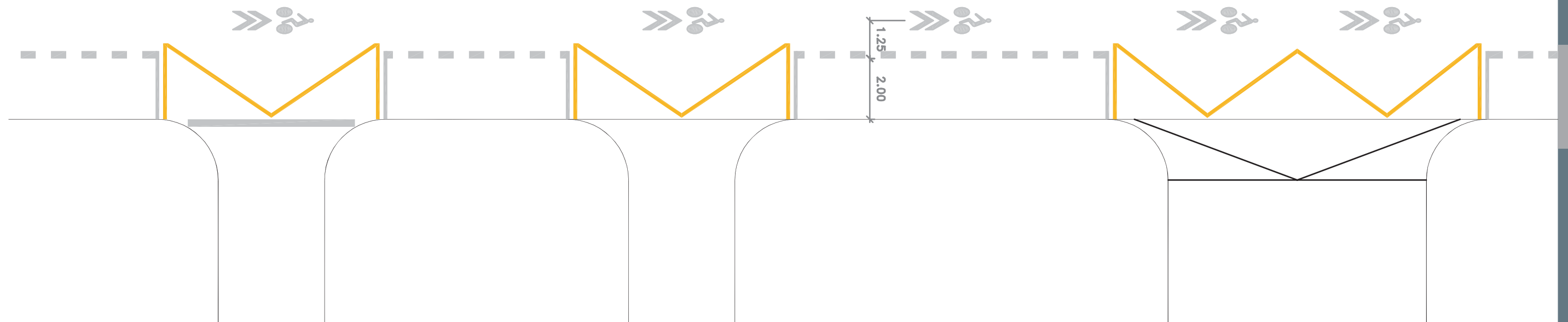
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ U PŘÍČNÉHO NAPOJENÍ:

### – U PODÉLNÉHO STÁNÍ

#### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



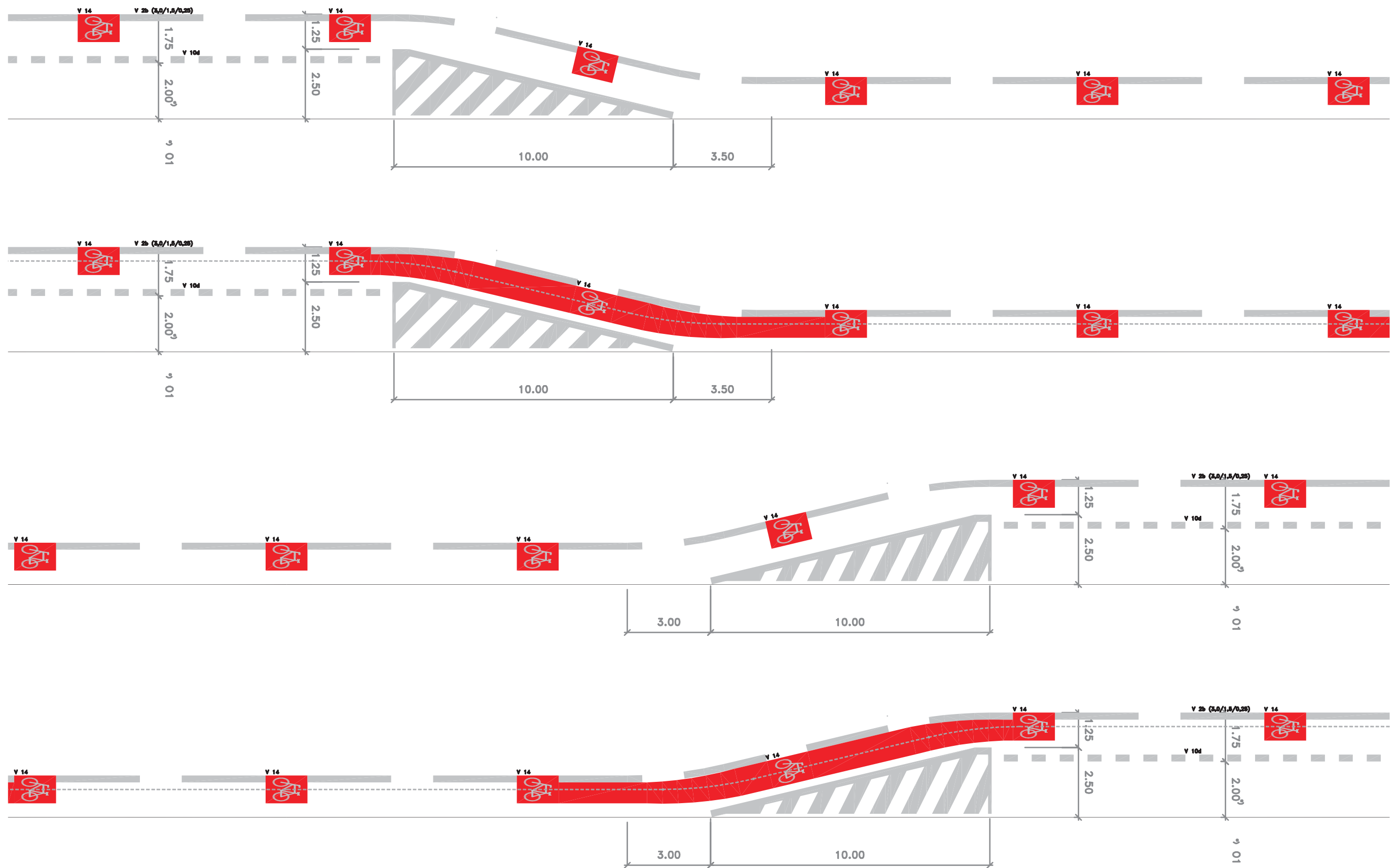
#### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



# PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V MÍSTĚ ZMĚNY USPOŘÁDÁNÍ:

## - U OBRUBY A U PODÉLNÉHO STÁNÍ

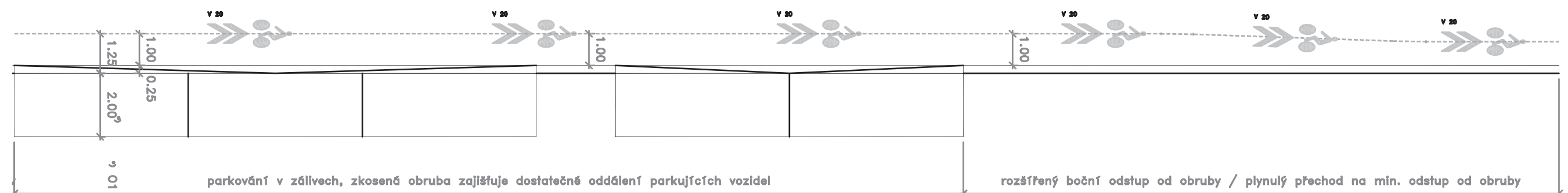
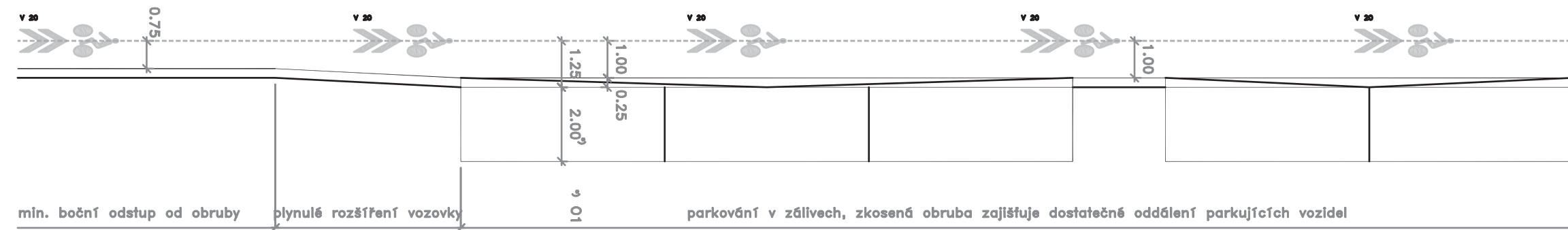
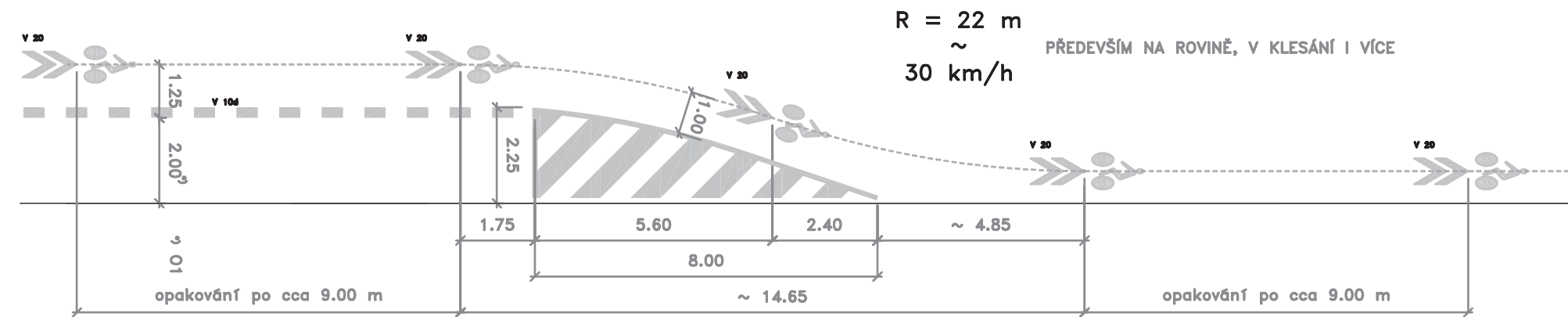
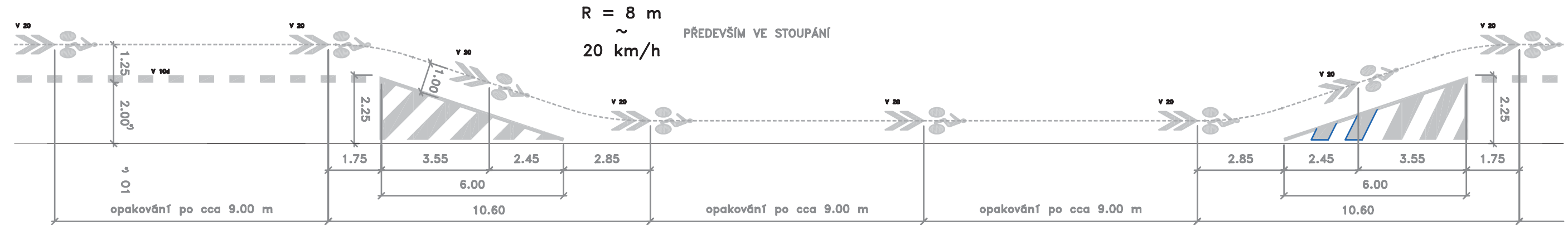
### V 14 - VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



# PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V MÍSTĚ ZMĚNY USPOŘÁDÁNÍ:

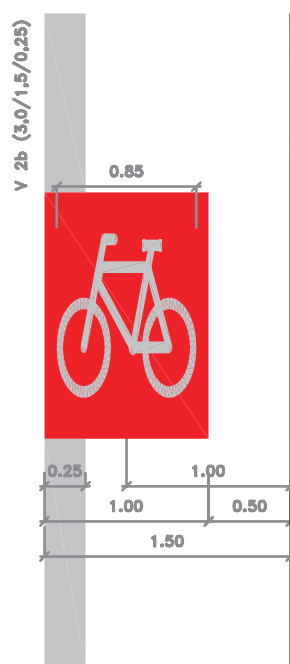
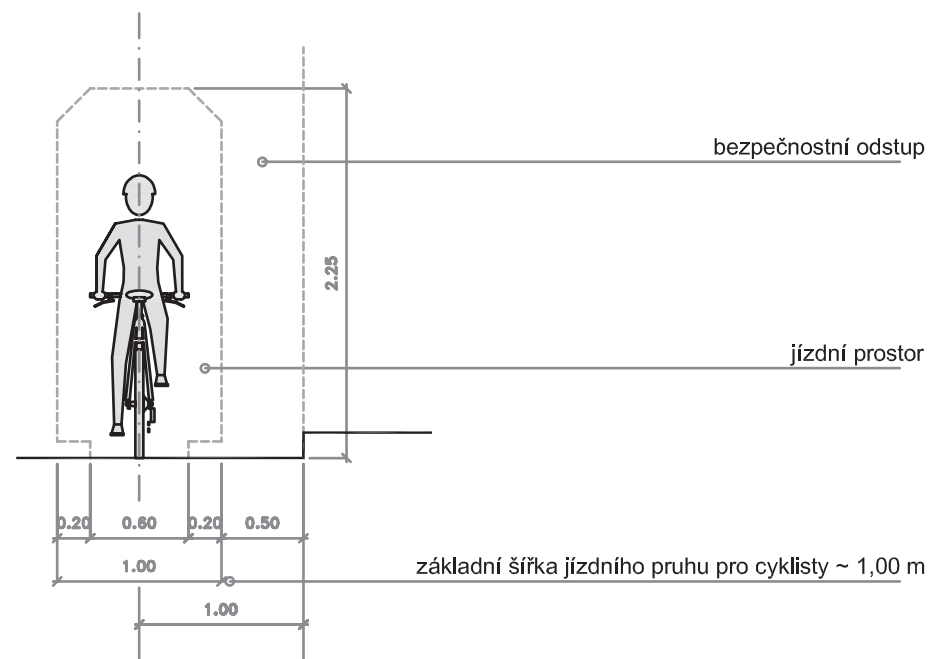
## – U OBRUBY A U PODÉLNÉHO STÁNÍ

### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



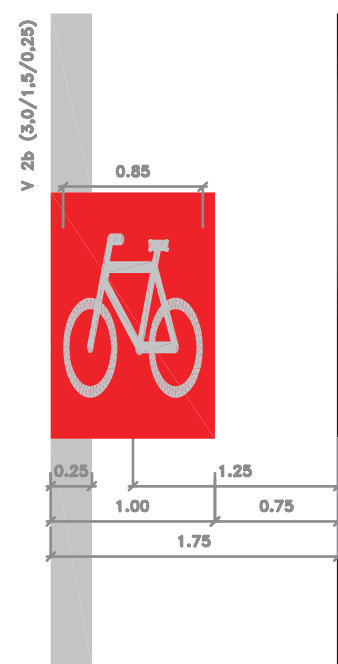
# VELIKOST A UMÍSTĚNÍ PIKTOGRAMU JÍZDNÍHO KOLA V ZÁVISLOSTI NA ŠÍŘCE CYKLOPRUHU

## - U OBRUBY:



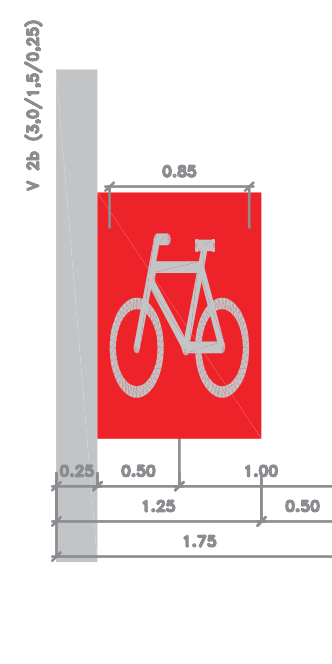
### **ZÁKLADNÍ ŠÍŘKA:** **1,50m (1,00+0,50)**

- pictogram jízdního kola je vkládán do čáry V2b



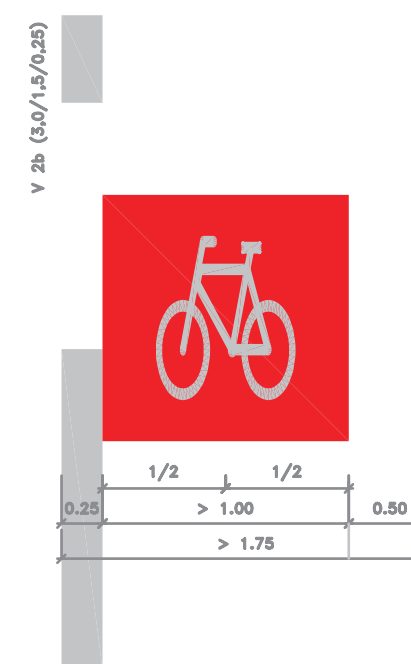
### **ROZŠÍŘENÍ:** **1,75m (1,00+0,75)**

- pictogram jízdního kola je vkládán do čáry V2b
- vhodné především pro zachování kontinuity způsobu značení s ohledem na navazující úseky (např. s podélným stáním apod.)



### **ROZŠÍŘENÍ:** **1,75m (0,25+1,00+0,50)**

- pictogram jízdního kola umístěn vedle čáry V2b
- vhodné především na komunikacích s vyššími intenzitami motorové dopravy



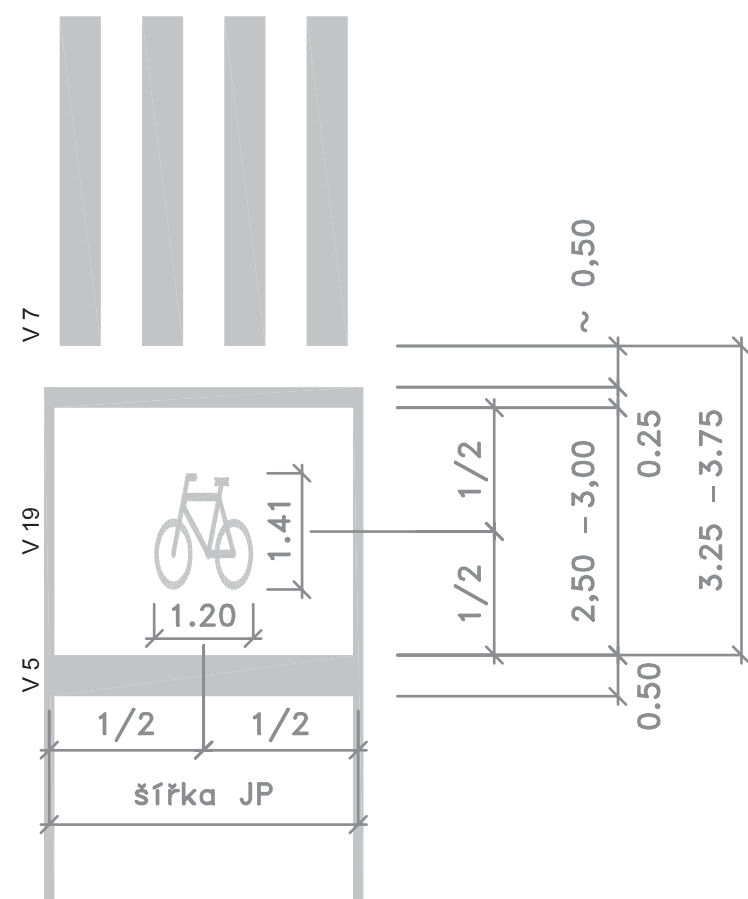
### **ROZŠÍŘENÍ:** **více než 1,75m**

- pictogram jízdního kola je umístěn dále od čáry V2b, může být použita větší než základní velikost 0,85 x 1,00 m
- červené zvýraznění může být rozšířeno na celou šířku mezi vnitřní okraj čáry a bezpečnostní odstup

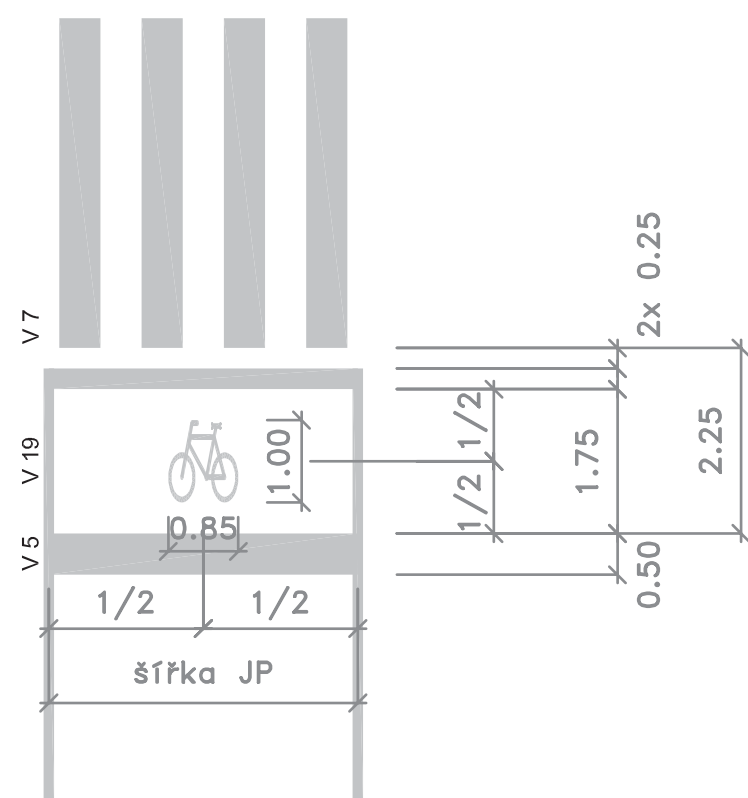
Poznámka: u podélného stání platí stejný princip.

## V 19 – prostor pro cyklisty: rozměry

**optimální** (nové a rekonstruované SSZ)



**minimální** (velmi stísněné proměry, stávající SSZ)



**ZÚŽENÍ PROSTORU PRO CYKLISTY:**  
 - volný prostor dle obalových křivek rozměrnějších vozidel  
 - pouze výjimečně ve velmi stísněných poměrech

Poznámka:

- bez posunu stávající V 5 lze doplnit V 19 bez zásahu do signálního plánu SSZ
- při změně polohy stávající V 5 je třeba prověřit a v případě nutnosti upravit signální plán SSZ

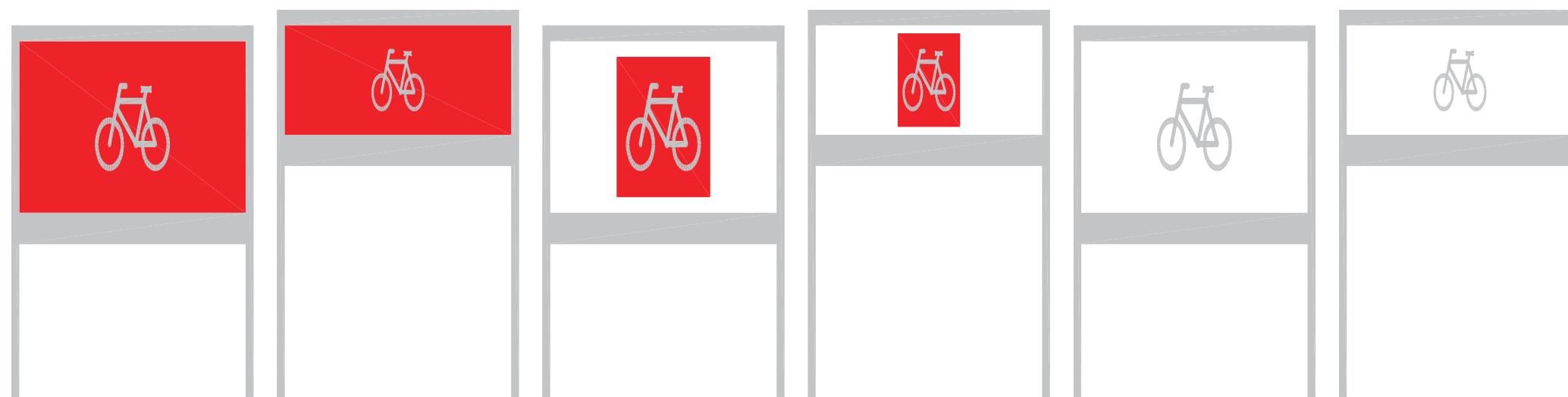
## V 19 – prostor pro cyklisty: možnosti červeného zvýraznění

- podle místních podmínek, s vyššími intenzitami motorové i bezmotorové dopravy roste význam červeného zvýraznění

- celoplošné zvýraznění:

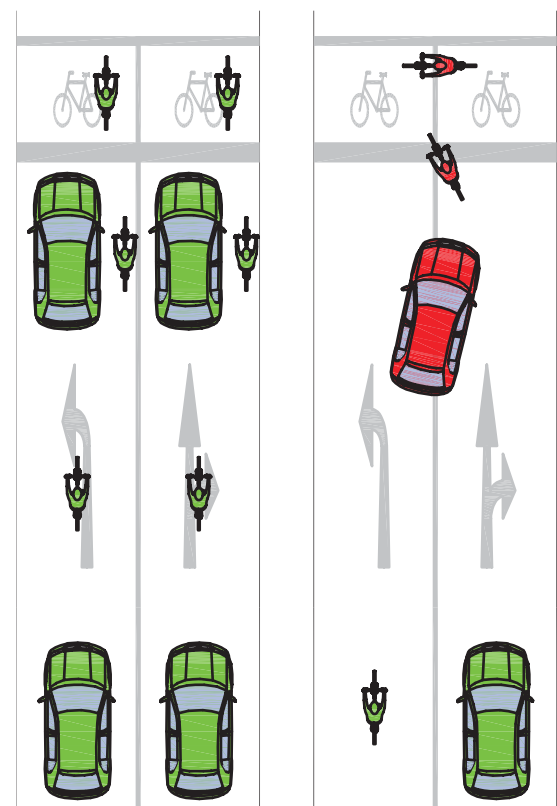
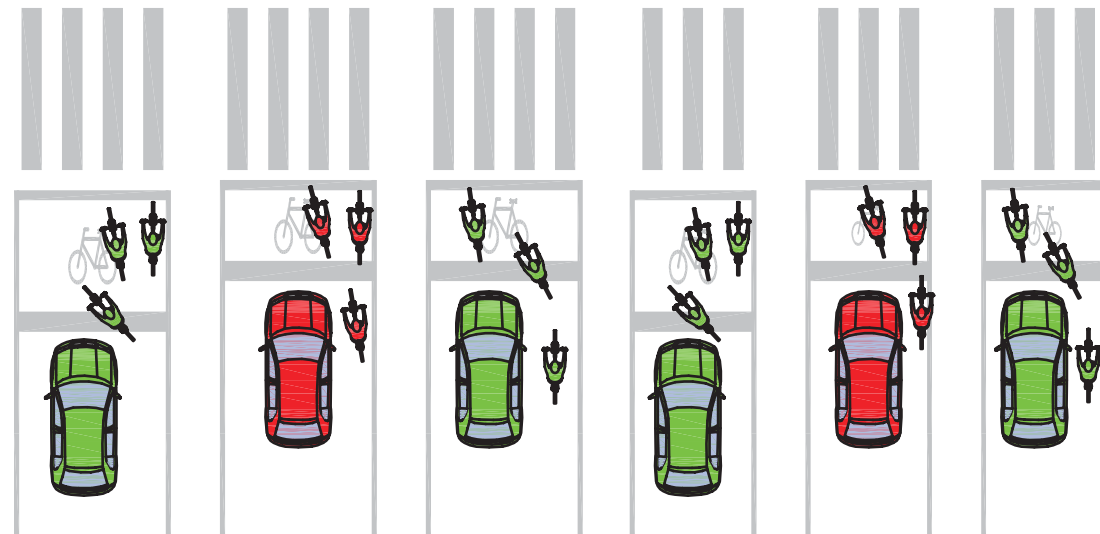
- zvýraznění samotného piktogramu:

- bez zvýraznění:



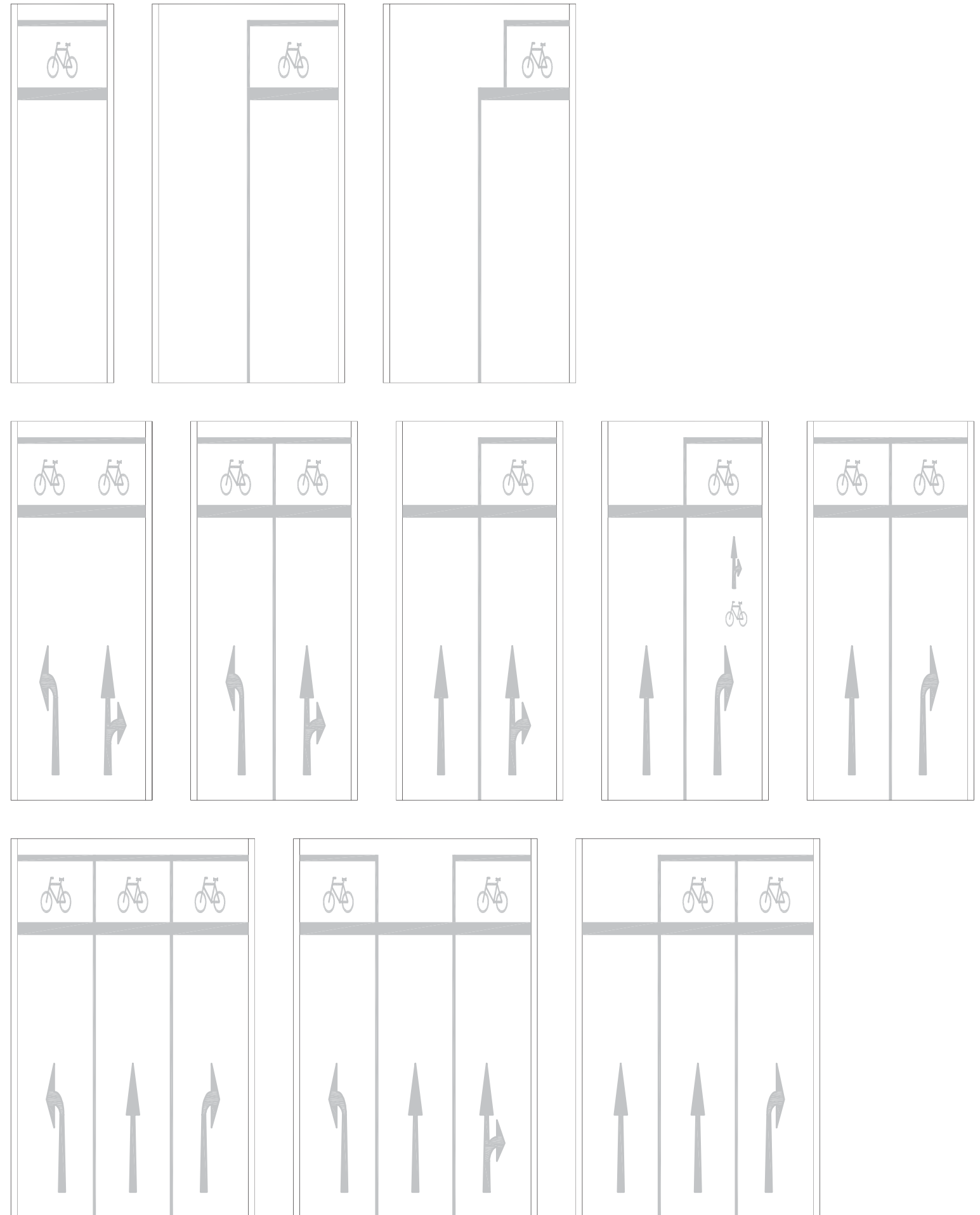


## V 19 – prostor pro cyklisty: princip používání



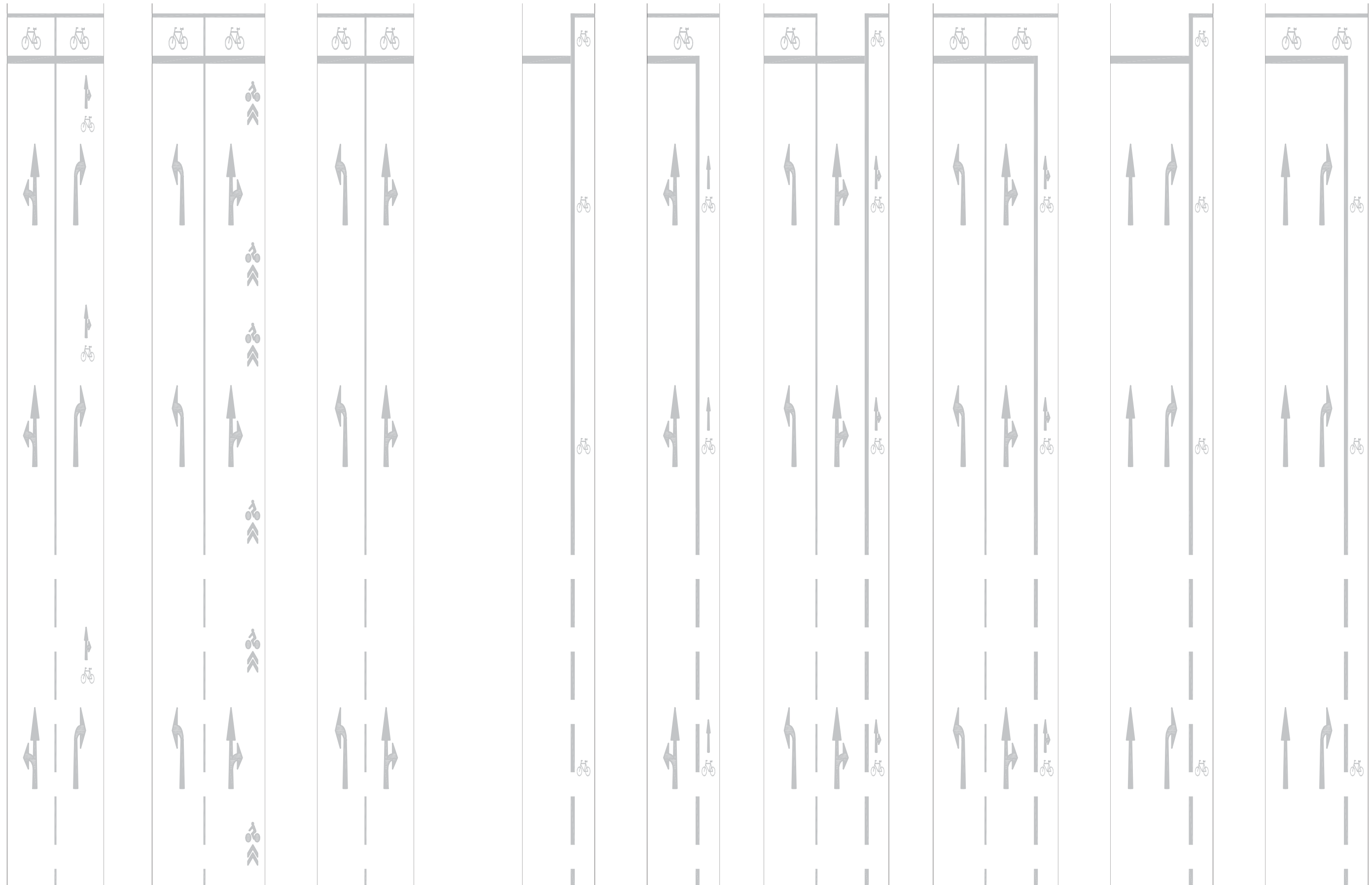
## V 19 – prostor pro cyklisty: principy provedení a rozmíst'ování

- umisťuje se pro všechny možné směry jízdy na SSZ křižovatkách, resp. před SSZ přechody pro chodce
- na celou šířku příslušného jízdního pruhu, v případě více jízdních pruhů pro shodný směr jízdy nejvíce vpravo



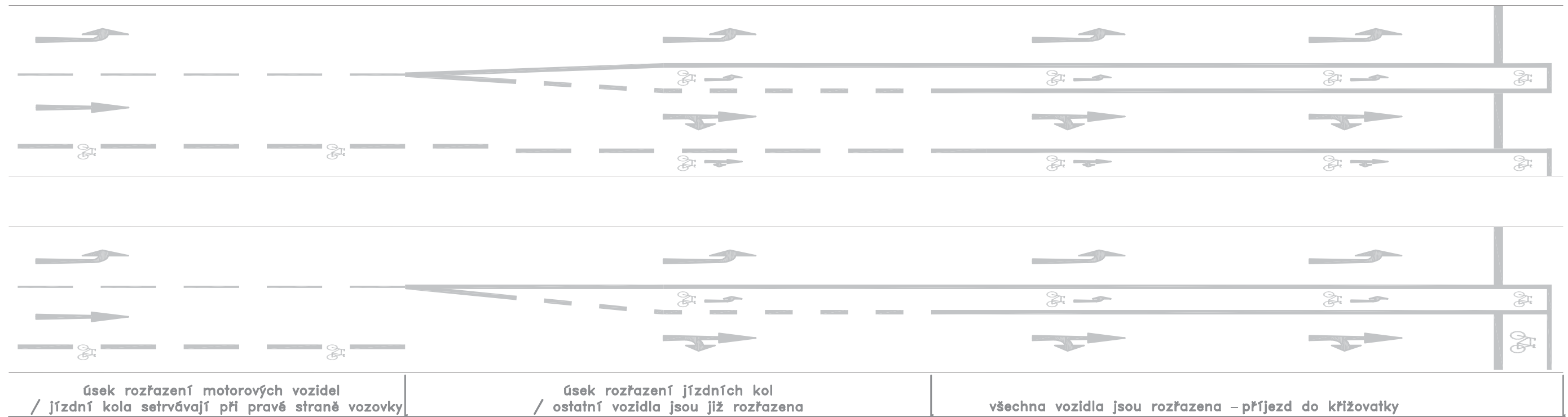
## V 19 – prostory pro cyklisty a různé způsoby řazení

- prostory pro cyklisty se umísťují bez ohledu na to, zda je v řadicích pružích pouze společný provoz, úprava řazení, piktogramový koridor pro cyklisty či jiné opatření
- možnost, resp. vhodnost provedení některých úprav v řazení závisí na způsobu řízení SSZ a použitých návěstidlech (především plný vs. směrový signál)

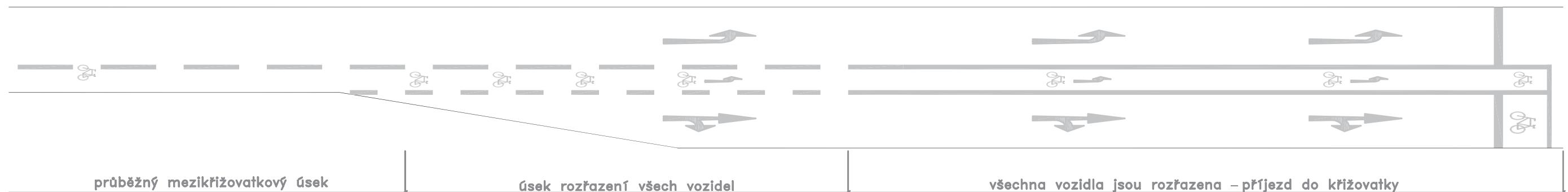


## Řadicí pruhy a řadicí cyklopruhy, rozřazení jízdních kol a ostatních vozidel

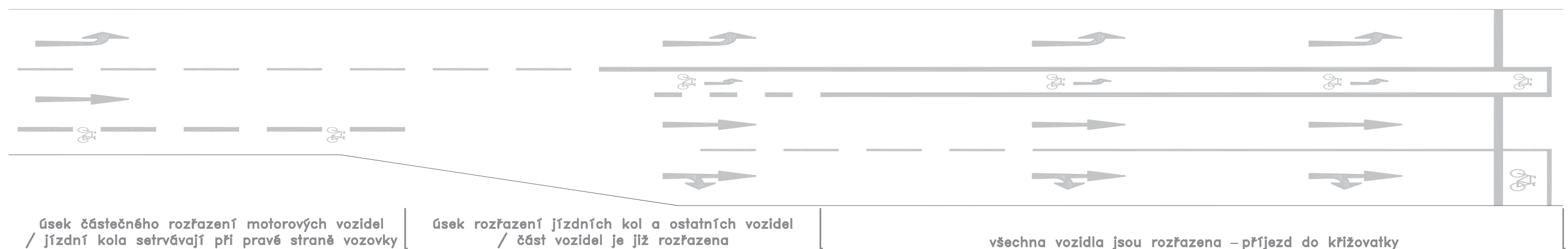
**varianta 01:** nejprve probíhá rozřazení všech motorových (ostatních) vozidel, poté jízdních kol



**varianta 02:** rozřazení všech vozidel (vč. jízdních kol) probíhá na začátku úseku řazení



**varianta 03:** kombinace (nejprve částečné rozřazení motorových vozidel, poté jízdních kol a části dalších vozidel)

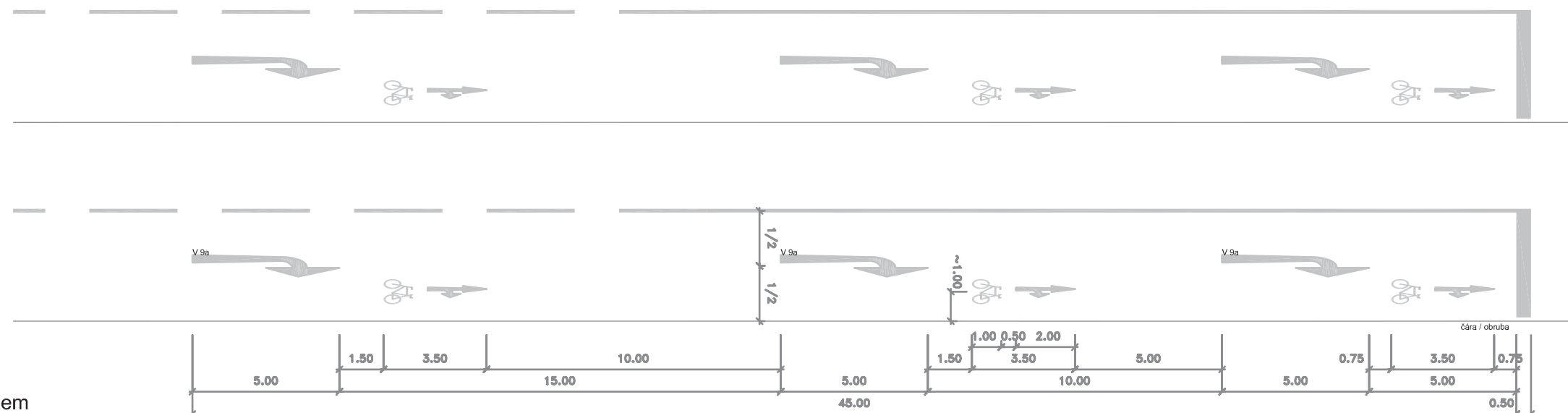


## Úprava řazení při průjezdu řadicími pruhy

- umožnění pohybu jízdních kol (a případně dalších vybraných vozidel) jiným řadicím pruhem než ostatním vozidlům
- nejčastěji přímý průjezd jízdních kol pravým odbočovacím pruhem (není nutná jízda více nalevo)
- libovolná šířka řadicího pruhu

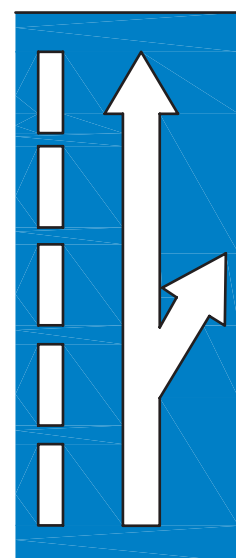


IP 19 + E 12c  
přímý průjezd jízdních kol  
pravým odbočovacím pruhem

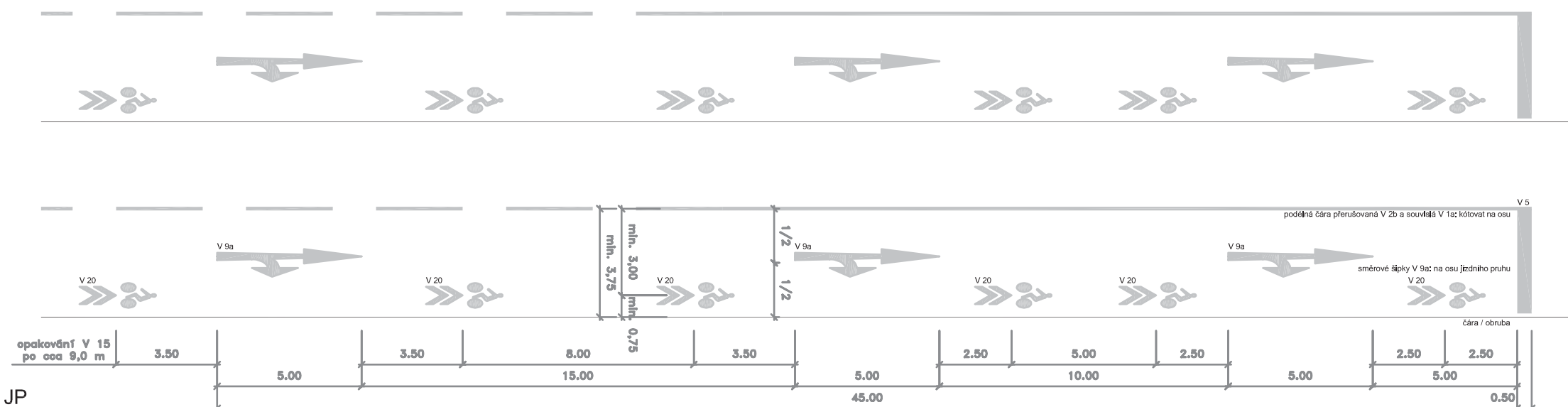


## Úprava průjezdu v rámci řadicího pruhu

- umožnění vzájemného míjení jízdních kol a osobních vozidel v rámci daného řadicího pruhu
- nutná minimální šířka 3,75 m, vyznačení pomocí piktogramového koridoru pro cyklisty

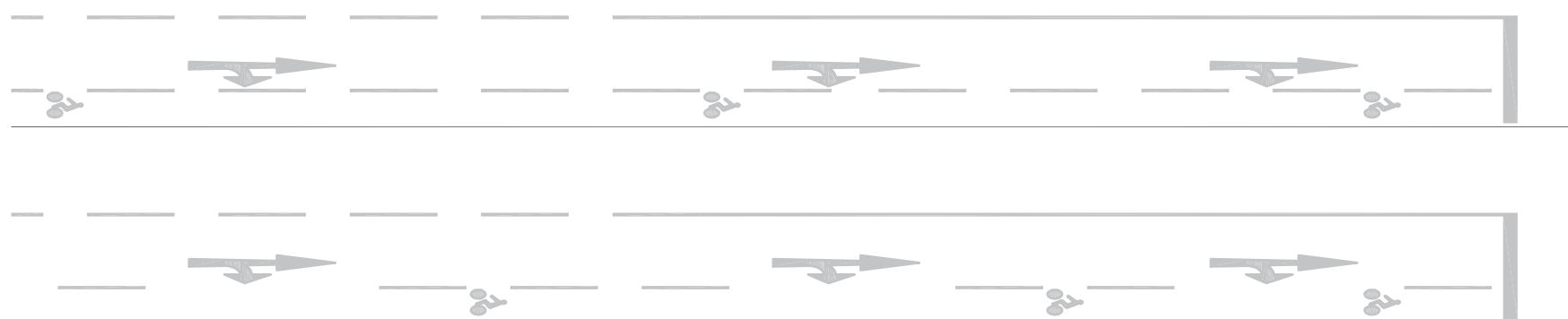


IP 19 (bez úprav)  
průjezd vozidel  
přímo + vpravo pravým JP



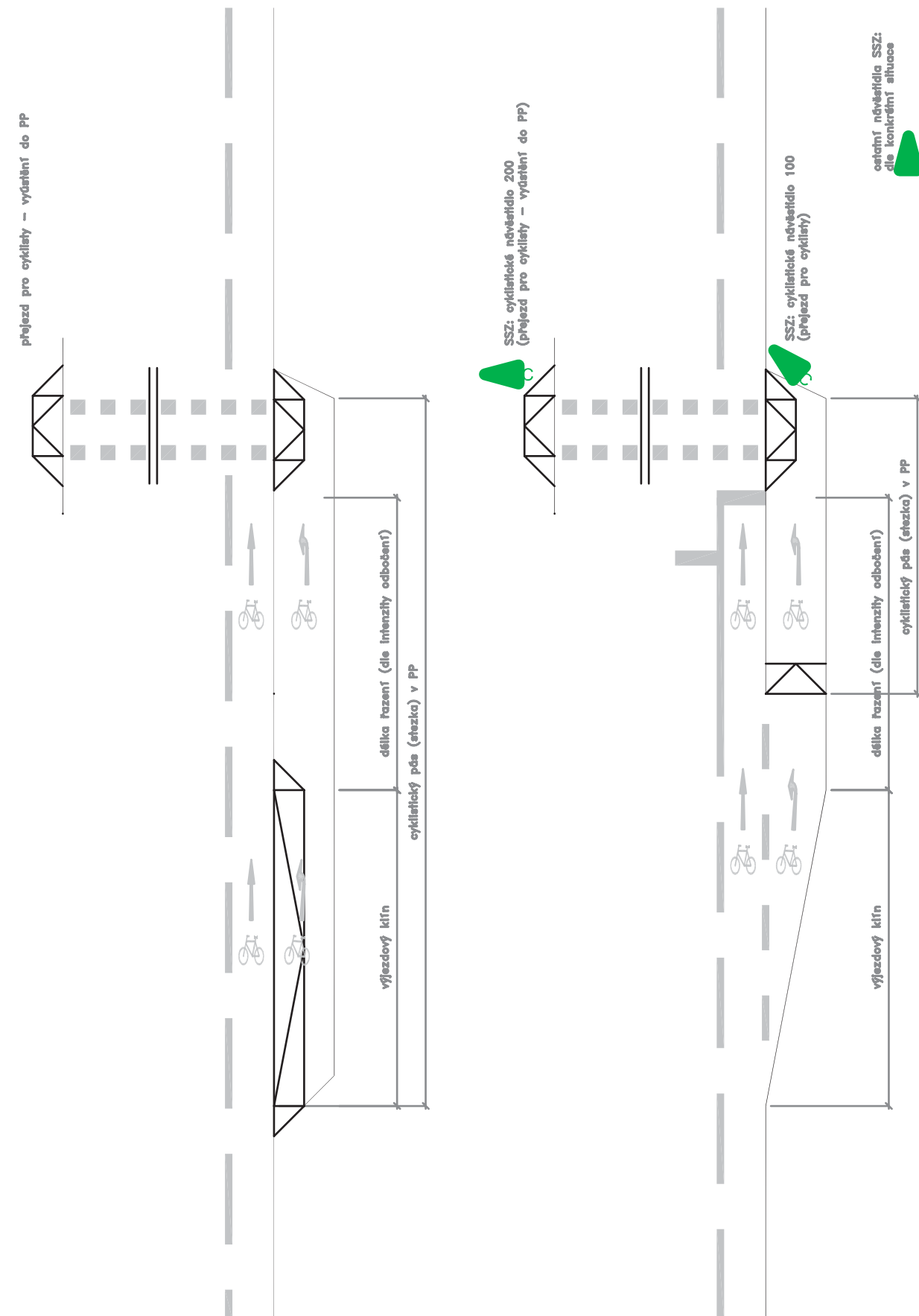
## Úprava průjezdu v rámci řadicího pruhu (výhled)

- výhledově pravděpodobně možné využití i víceúčelového pruhu
- vyobrazené možnosti mají pouze informativní charakter



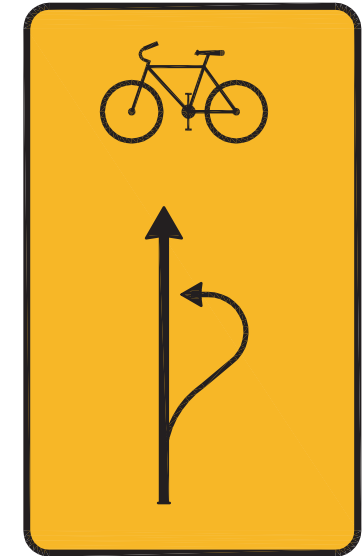
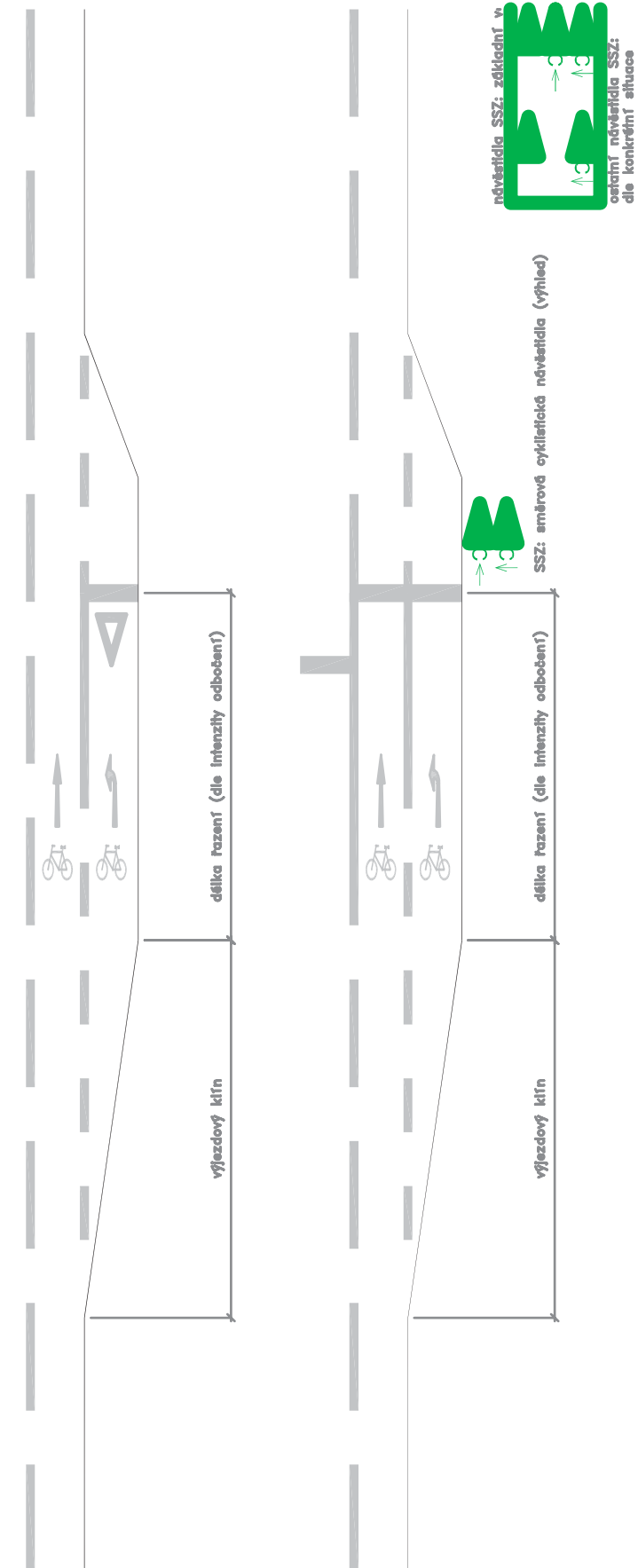
## Nepřímé levé odbočení s přejezdem pro cyklisty

- bez SSZ / se SSZ
- provedení je možné i bez přímého cyklopruhu

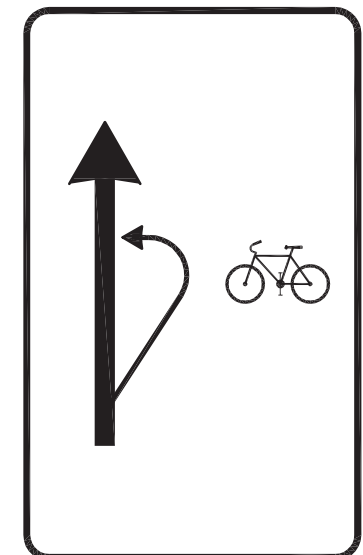


## Nepřímé levé odbočení u obruby (s řadicím pruhem)

- bez SSZ / se SSZ (výhled)
- provedení je možné i bez přímého cyklopruhu



IS 20  
Návěst před křižovatkou  
pro cyklisty



IS 10e  
Návěst doporučeného způsobu  
odbočení cyklistů vlevo  
(od r. 2010)

## Nepřímé levé odbočení v křižovatce (před bočním směrem)

SSZ – možné varianty provedení a umístění návěstidel; výhled, v současnosti (2010) v ČR není možné:

- umisťovat návěstidlo pro vozidla za křižovatku (s výjimkou přejezdu pro cyklisty)
- provádět směrové signály pro cyklisty (jízdní kola) dodatkovou tabulkou nebo vyobrazeným symbolem přímo na návěstidle)

Pro nepřímé levé odbočení na SSZ je přípustné použít prostor pro cyklisty (V19) v bočním směru, na křižovatkách bez SSZ je možné naznačení pohybu pomocí SDZ a případně i VDZ.

### var.01:

- umístění směrového cyklistického návěstidla po směru přímé jízdy, za boční rameno křižovatky
- cyklisté vyčkávají v podélném směru, vlevo zatáčí až na signál "volno"
- "německý model" ~ nejčastěji používáno v Německu
- VDZ: zpravidla výrazné vyznačení "řadicího" pruhu v délce celé křižovatky, včetně červeného podbarvení

### var.02 / 03:

- umístění cyklistického návěstidla na dělicí ostrůvek / na protilehlé nároží
- cyklisté vyčkávají zpravidla v poloze šikmé až kolmé na přímý směr jízdy, na signál "volno" vyjíždějí rovně
- "švýcarský model" ~ často používáno např. ve Švýcarsku
- VDZ: zpravidla jednoduché vymezení čarou a piktogramem

### var.04:

- umístění návěstidla pro všechna vozidla za (průsečnou) křižovatkou: plný signál společný pro jízdní kola i ostatní vozidla z bočního směru
- cyklisté vyčkávají zpravidla v kolmo, popř. šikmo na přímý směr jízdy, na signál "volno" vyjíždějí rovně
- "dánský model" ~ standardní řešení většiny průsečných křižovatek v Dánsku
- VDZ: často není vůbec zobrazeno, pouze ponechán volný prostor

### var.05:

- umístění cyklistického návěstidla z bočního směru
- cyklisté vyčkávají zpravidla v kolmo, popř. šikmo na přímý směr jízdy, na signál "volno" vyjíždějí rovně
- "francouzský model" ~ často používané ve Francii (obdobně jako u výjezdů ze stezek v PP)
- VDZ: prostor pro cyklisty, popř. včetně naznačení bočního nájezdu do něj



detaily vodorovného dopravního značení

## VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI

### - CELKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ:

Šířka VJP: shodná s běžným JP, případně větší.

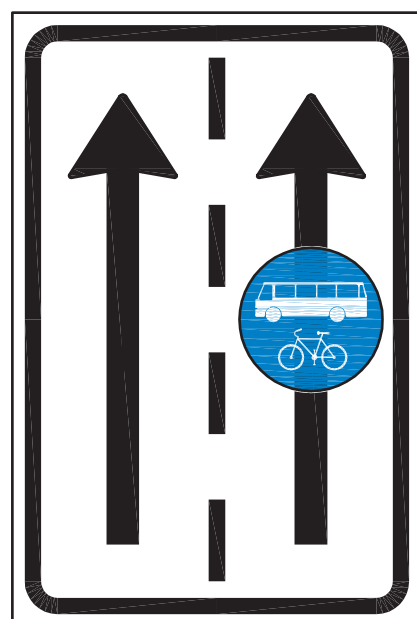
Šířka VJP by neměla klesnout pod 3,00 m, předjíždění je možné přilehlým JP.  
(Výjimkou mohou být lokálně zúžená místa v oblasti dělicích ostrůvků, zastávek apod.)

Míjení jízdních kol v rámci VJP je možné:

- při šířce VJP > 3,75 m pro vozidla taxi
- při šířce VJP > 4,25 m i pro všechna vozidla veřejné dopravy

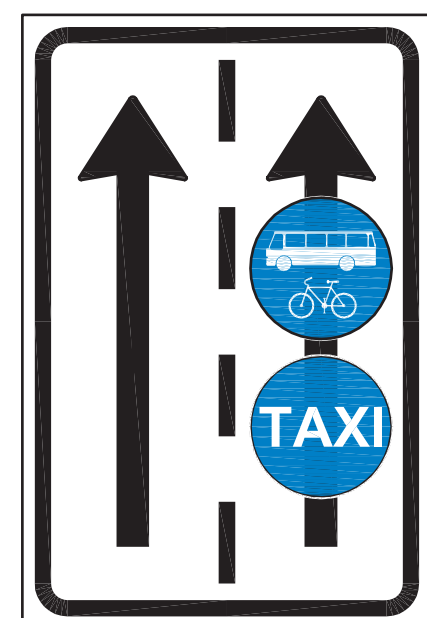
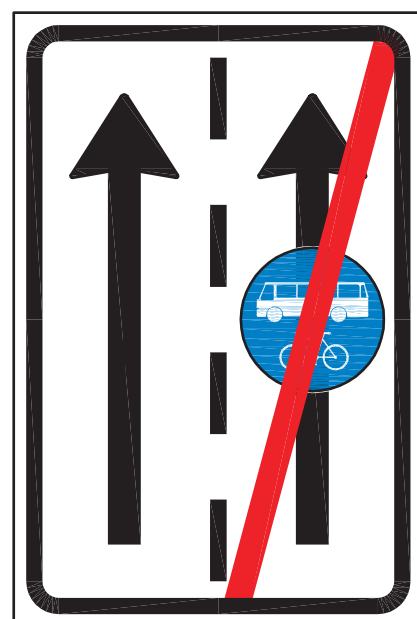
### - SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ:

IP 20a  
Vyhrazený jízdní pruh



BUS+CYKLO PRUH

IP 20b  
Konec vyhrazeného jízdního pruhu

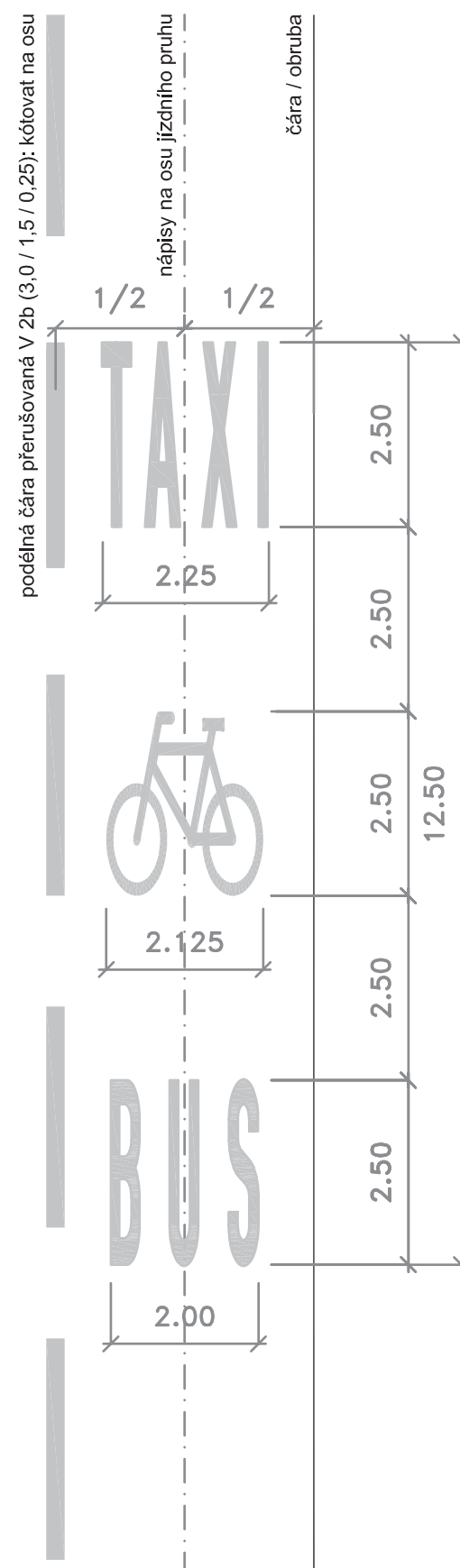


BUS+CYKLO+TAXI PRUH

### - VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ:

Nápis se mimo křižovatku vyznačuje opakovaně ve vzdálenosti max. 50 m, v prostoru křižovatky max. 25 m.

(TP 133, čl. 7.1 Vyhrazený jízdní pruh)



TAXI

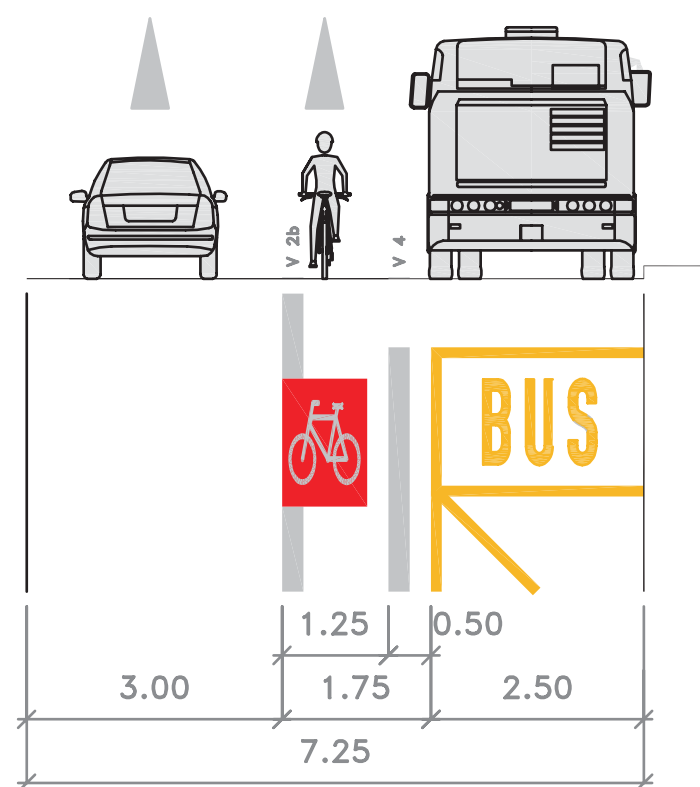


BUS

## INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ PODÉL ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY:

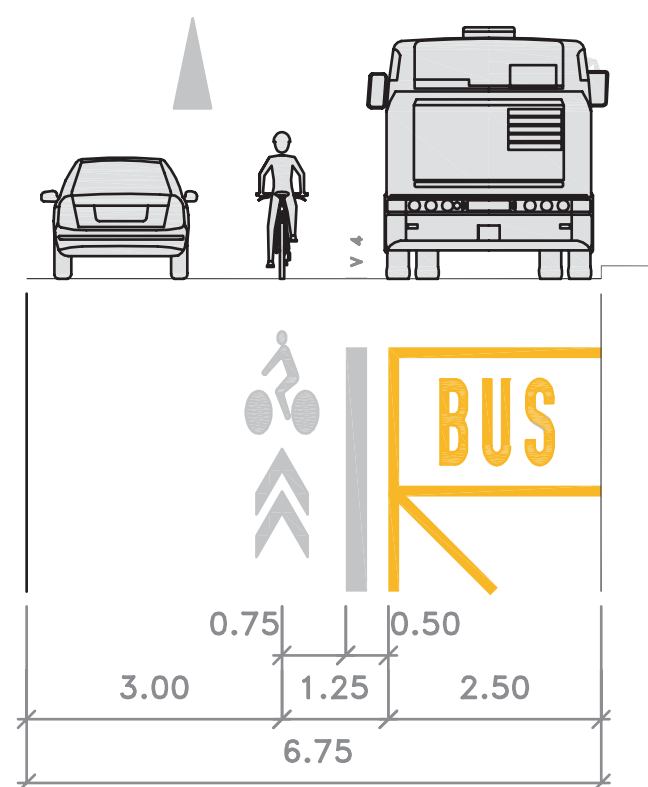
### V 14 – jízdní pruh pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



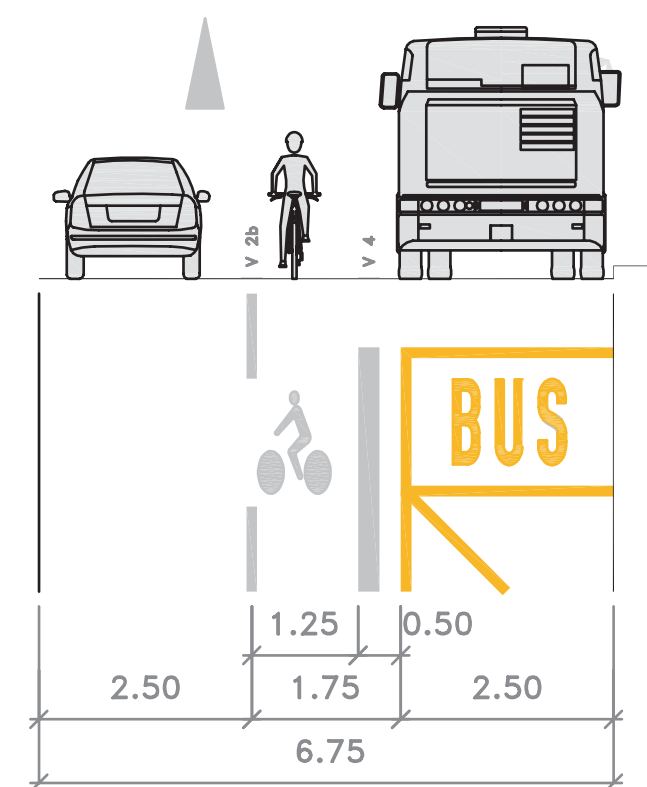
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### VÝHLED: víceúčelový pruh

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



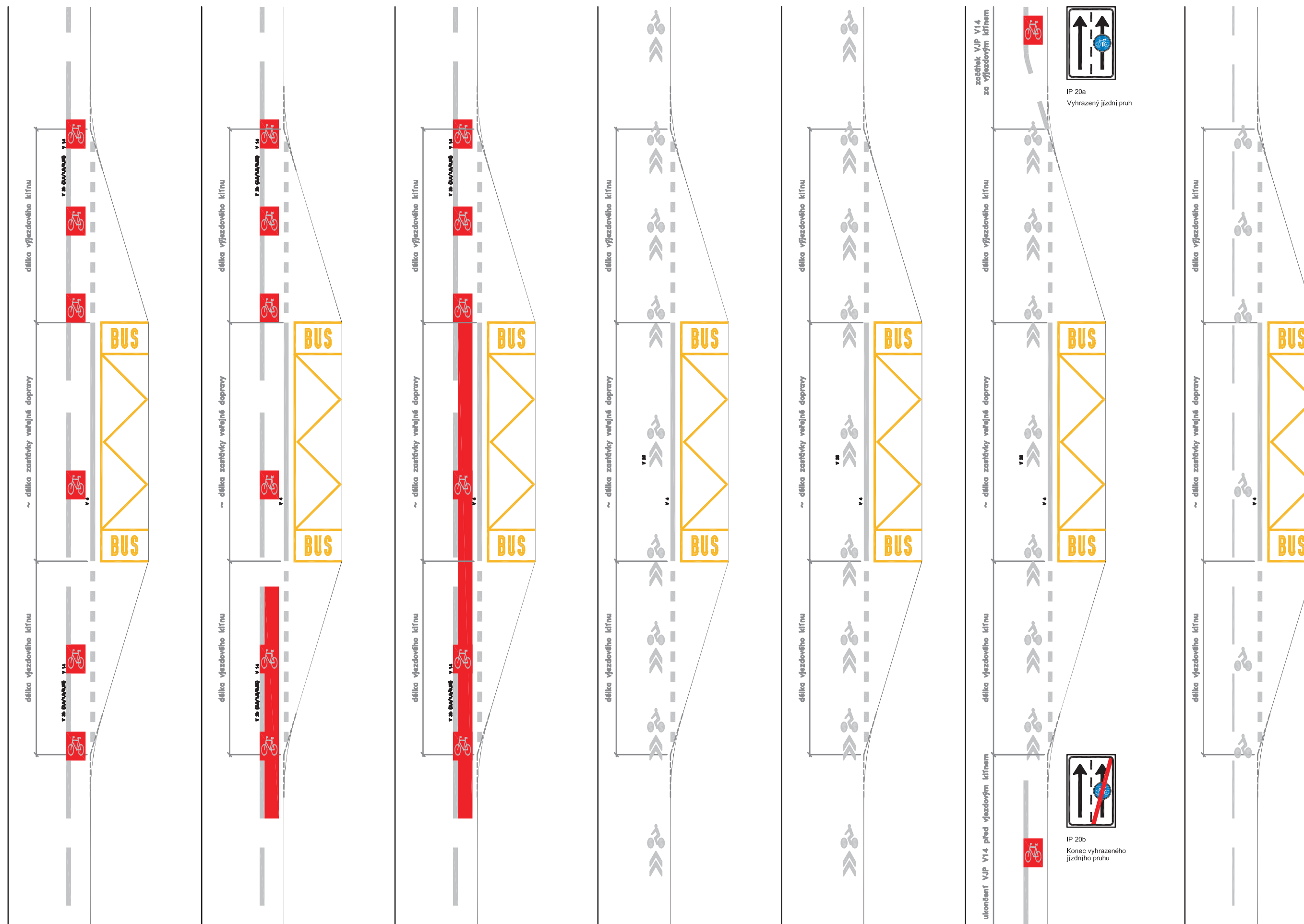


# INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ PODÉL ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY:

V 14 – JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY

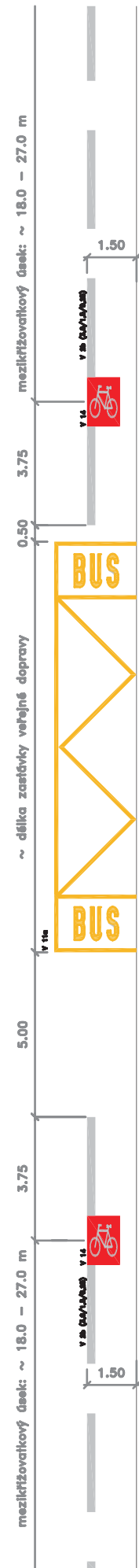
V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY

VÝHLED: VÍCEÚČELOVÝ PRUH

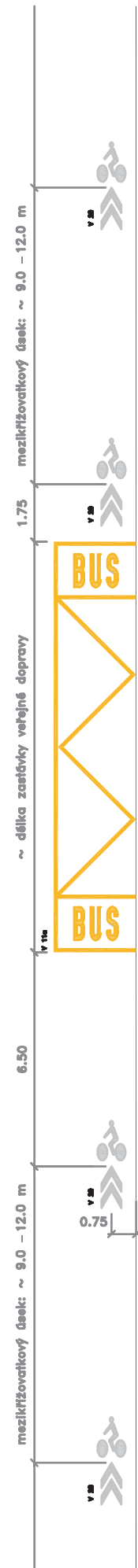


# INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ – PŘERUŠENÍ ZASTÁVKOU VEŘEJNÉ DOPRAVY:

V 14 – JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY

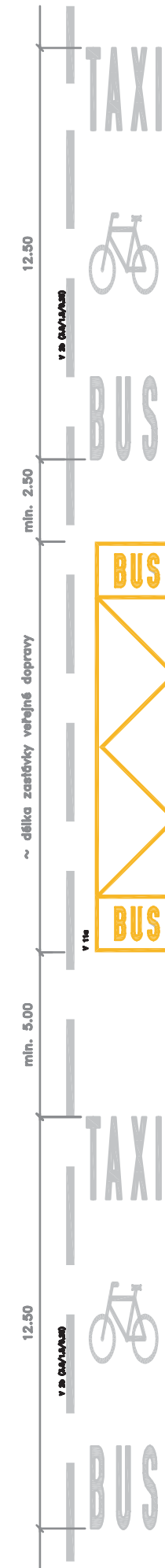


VÝHLED: VÍCEÚČELOVÝ PRUH



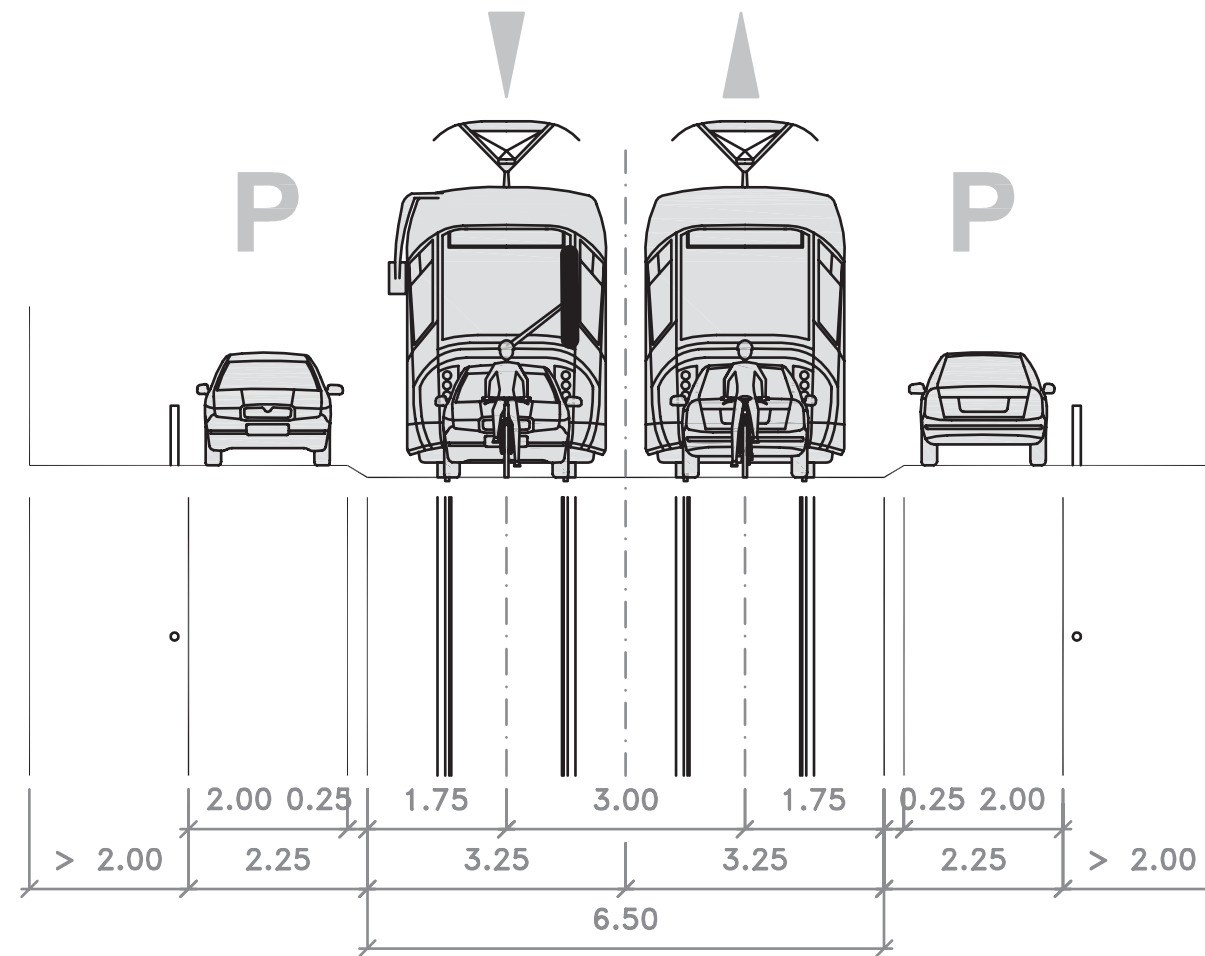
# ZASTÁVKA BUS VE VJP:

VJP BUS+CYKLO+TAXI



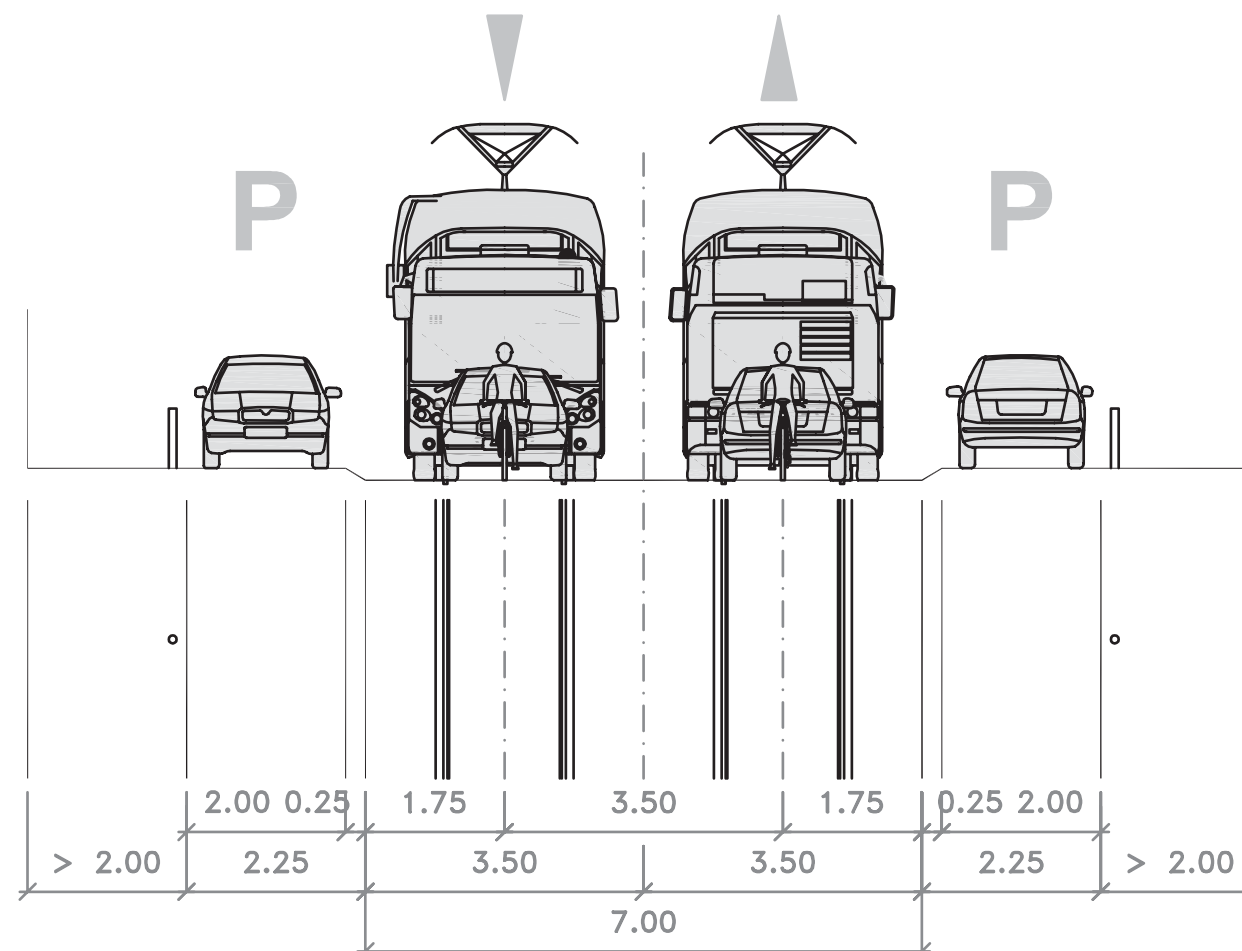
### Společný provoz, jízdní kola a tramvaje za sebou

- jízdní kola i ostatní vozidla pojíždějí tramvajovou trať
- podélné stání na zvýšeném pásu
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### Společný provoz, jízdní kola a tramvaje za sebou

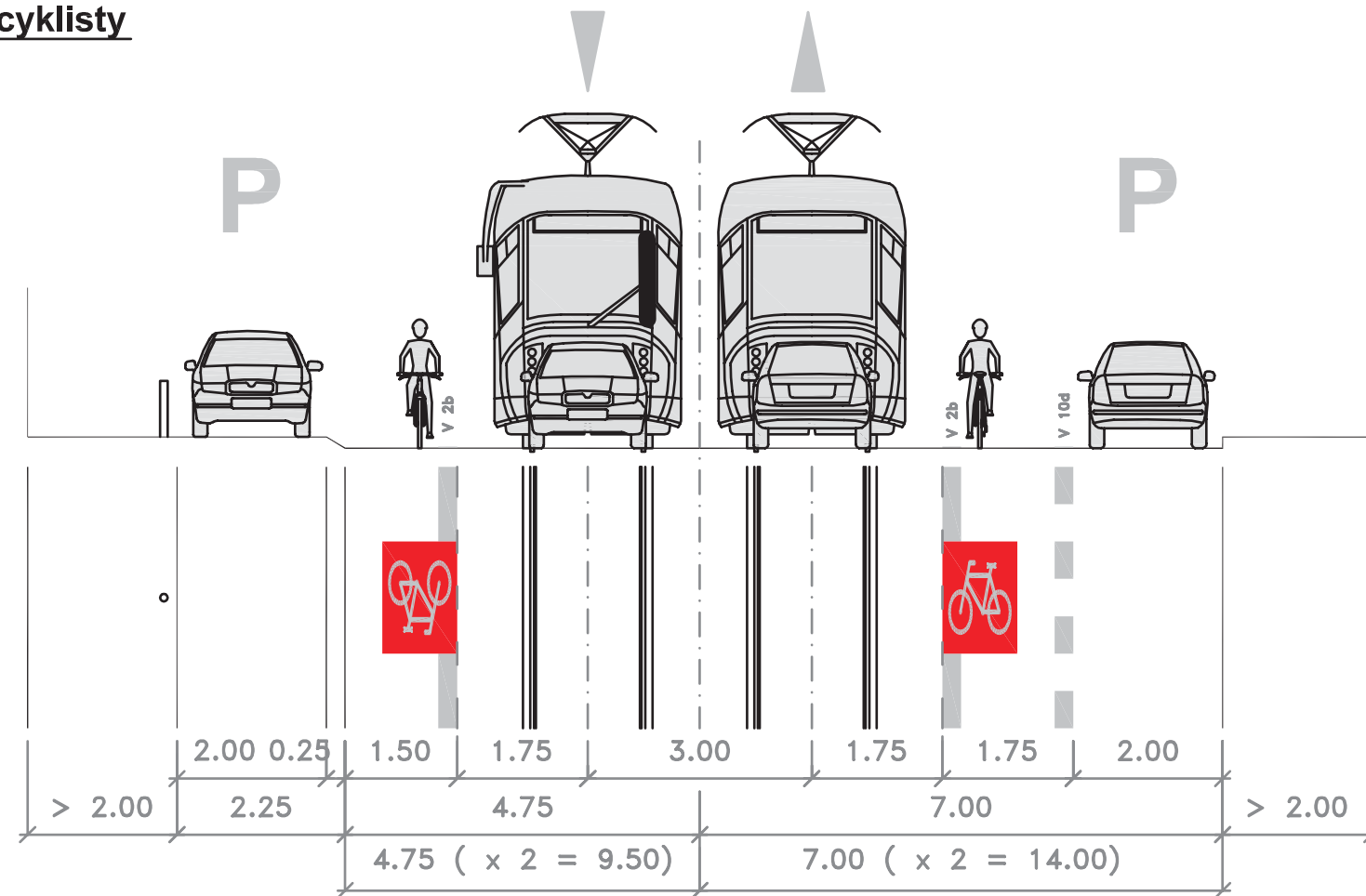
- jízdní kola i ostatní vozidla pojíždějí tramvajovou trať
- podélné stání na zvýšeném pásu; provoz bus
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**





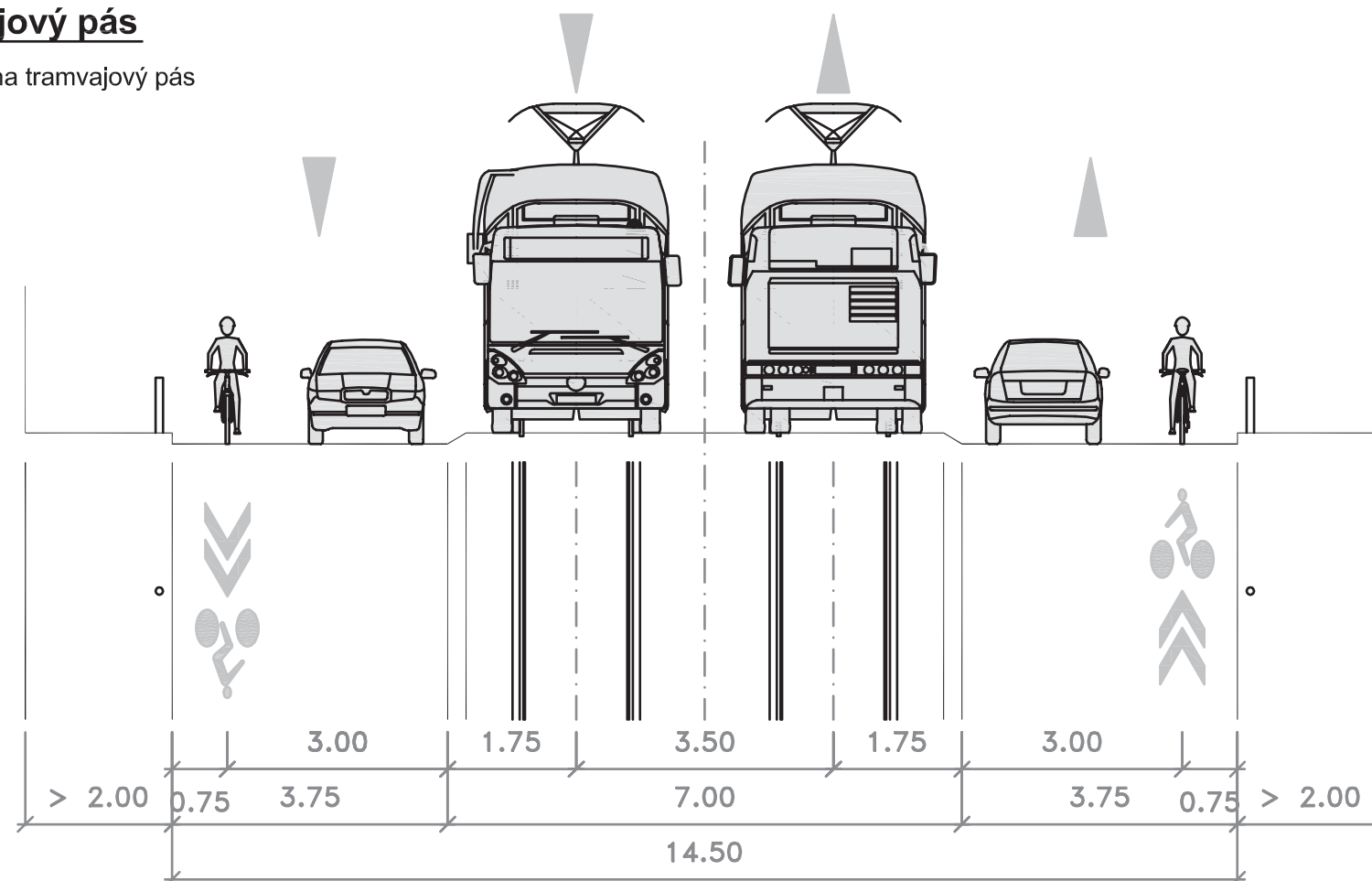
## Oddělený provoz ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty

- pohyb ostatních vozidel za sebou po tramvajové trati
- podélné stání ve vozovce
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



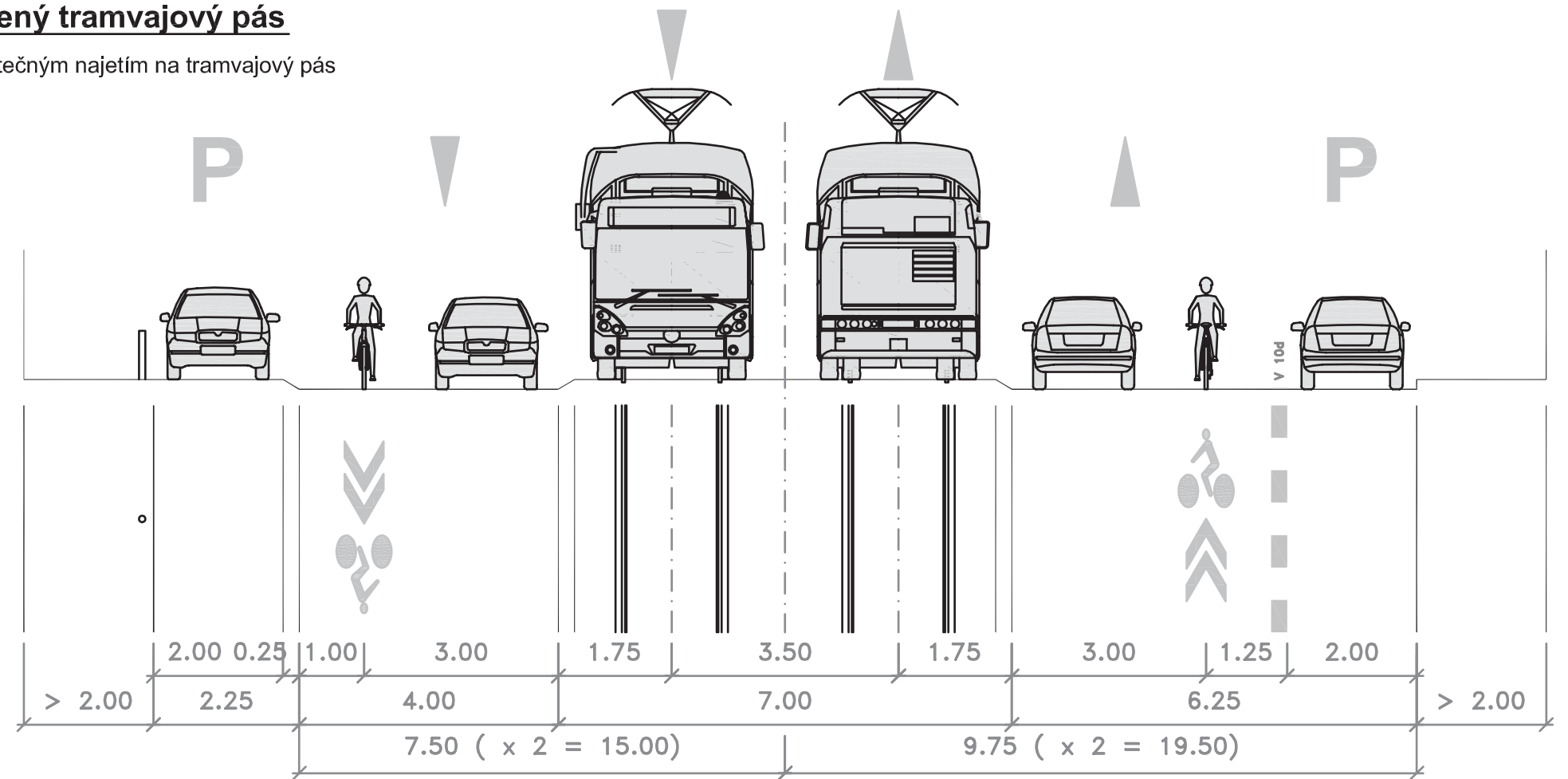
## Piktogramový koridor pro cyklisty, zvýšený tramvajový pás

- rozměrnější vozidla mohou předjíždět cyklisty částečným najetím na tramvajový pás
- antiparkovací úprava
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



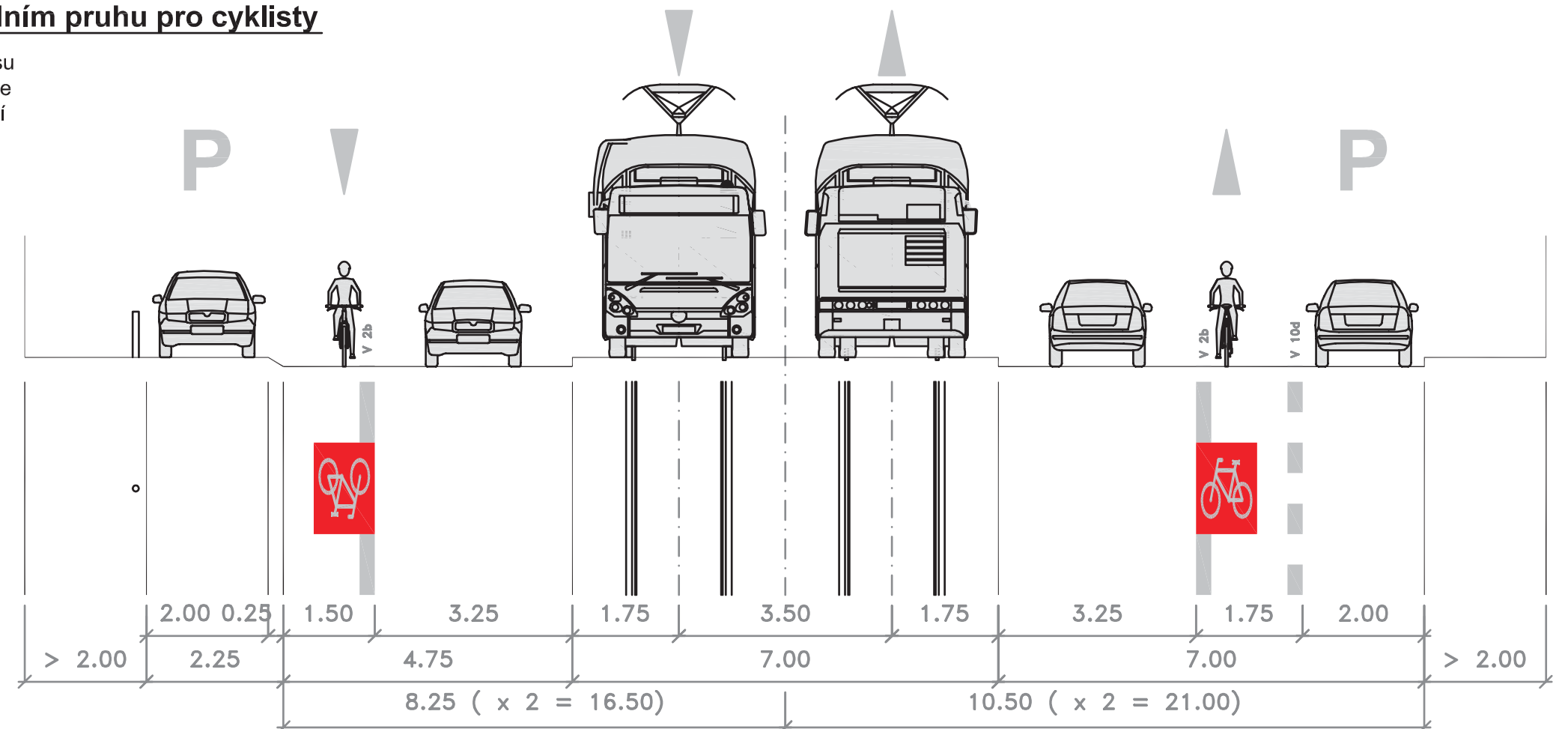
## Piktogramový koridor pro cyklisty, zvýšený tramvajový pás

- rozměrnější vozidla mohou předjíždět cyklisty částečným najetím na tramvajový pás
- podélné stání na zvýšeném pásu / ve vozovce
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



## Oddělený provoz ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty

- tramvajová trať na odděleném zvýšeném pásu
- podélné stání na zvýšeném pásu / ve vozovce
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ V LOKÁLNĚ ZÚŽENÉM ÚSEKU:

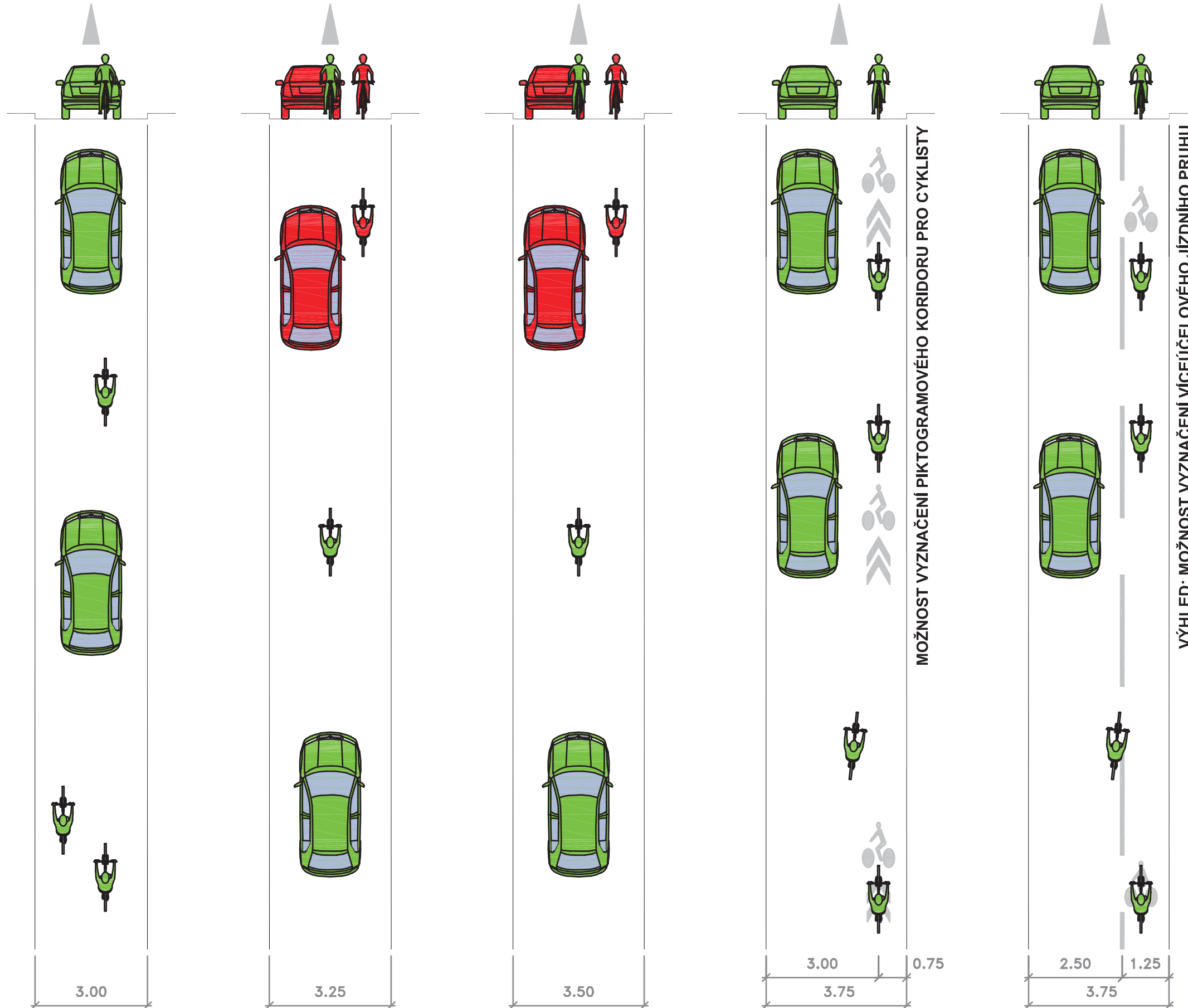
( MÍSTNÍ KOMUNIKACE, NÁVRHOVÁ RYCHLOST DO 50 km/h, NEJČASTĚJI PODÉL TRAMVAJOVÉHO OSTRŮVKU )

### ŠÍŘKA VOZOVKY MEZI OBRUBAMI / SPOLEČNÝ PROVOZ JÍZDNÍCH KOL A OSOBNÍCH VOZIDEL:

**MAX. 3,00 m** / ZA SEBOU  
**BEZKOLIZNÍ**

**3,10 - 3,65 m** / PROSTOROVĚ LZE ZA SEBOU I VEDLE SEBE  
**PROBLEMATICKÉ - POTENCIÁLNĚ KOLIZNÍ**

**MIN. 3,75 m** / VEDLE SEBE  
**BEZKOLIZNÍ**

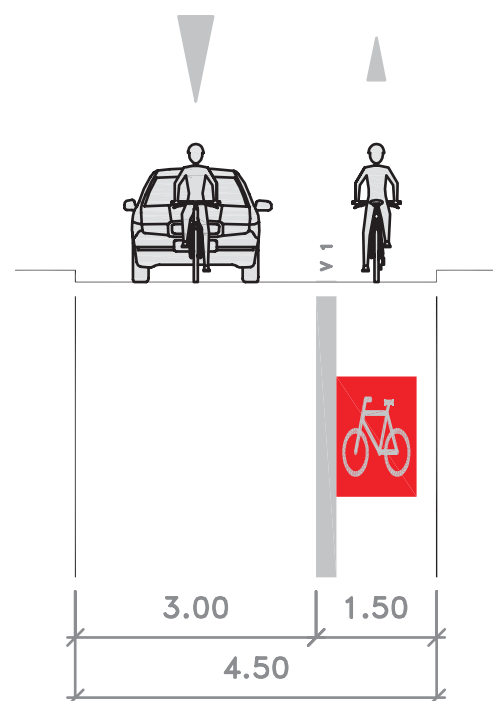


### základní šířkové uspořádání:

- shodné s hodnotami pro souběžnou jízdu
- max. 30 km/h (50 km/h pouze ve vybraných situacích s pruhem)
- protisměrné míjení je zpravidla relativně plynulé

### protisměrný cyklopruh: základní uspořádání

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

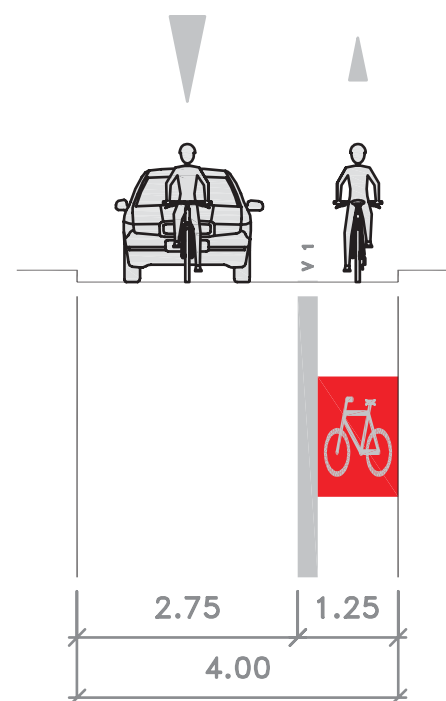


### minimální šířkové uspořádání:

- redukované bezpečnostní odstupy
- max. 30 km/h
- protisměrné míjení probíhá pomalu, u rozměrných vozidel může být nutné i zastavení
- zvláštní případ: výhybny pro protisměrné míjení jízdních kol a dvoustopých vozidel

### protisměrný cyklopruh: minimální šířky

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**

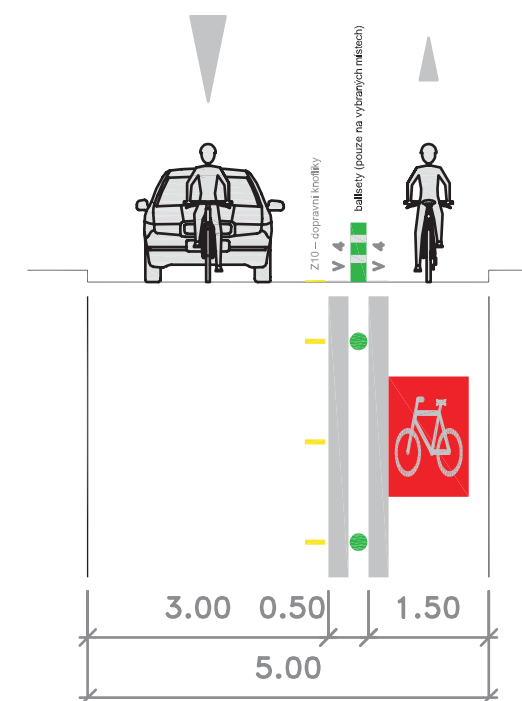


### rozšířené uspořádání:

- zvýšené bezp. odstupy oproti základním hodnotám
- max. 50 km/h, pouze s protisměrným pruhem
- protisměrné míjení je zcela plynulé

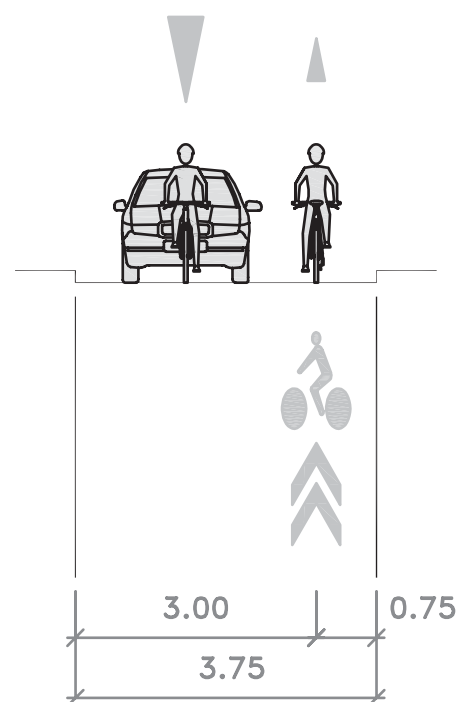
### protisměrný cyklopruh: rozšířené uspořádání

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h** a vyšších intenzitách IAD



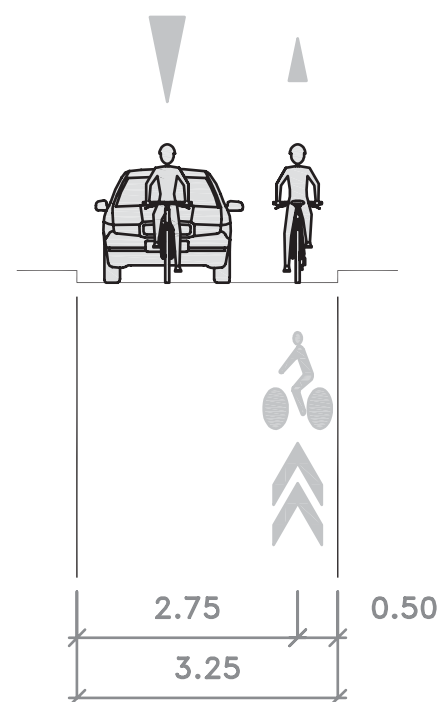
### protisměrný piktogramový koridor: základní

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



### protisměrný piktogramový koridor: minimální

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



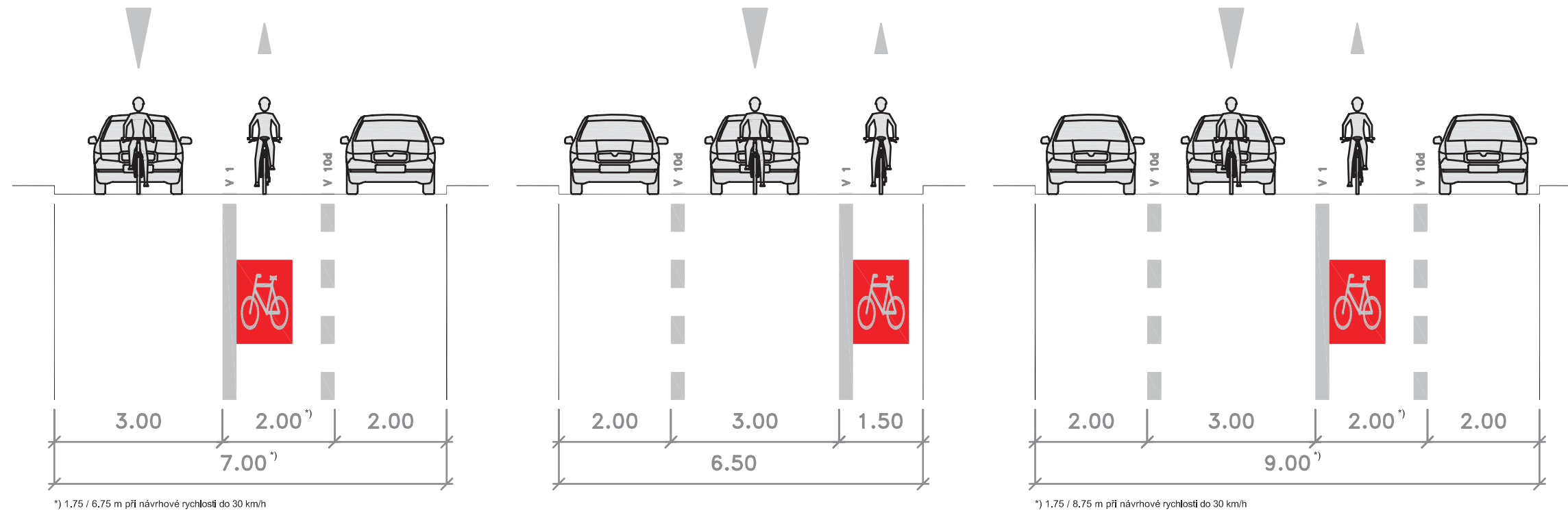


### základní šířkové uspořádání:

- max. 30 km/h (50 km/h pouze ve vybraných situacích s pruhem)
- protisměrné míjení je zpravidla relativně plynulé
- možné, resp. vhodné při vyznačení v celé délce protisměrného úseku

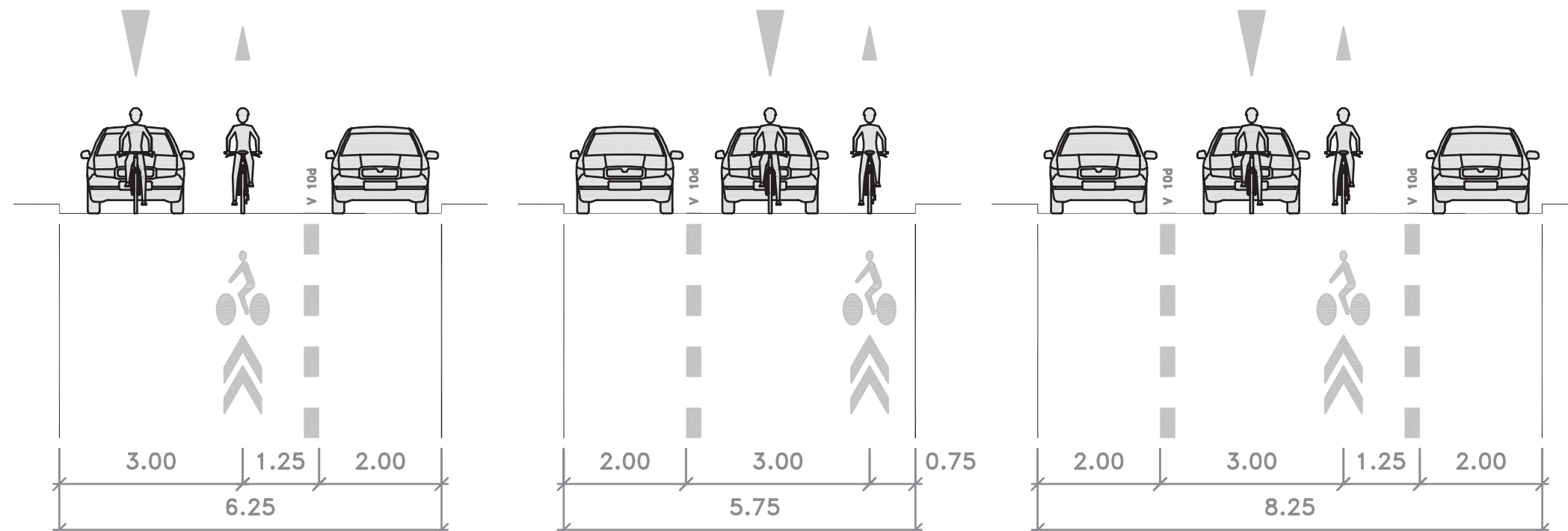
### protisměrný cyklopruh + parkování podélné: základní uspořádání

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### protisměrný piktogramový koridor + parkování podélné: základní uspořádání

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**

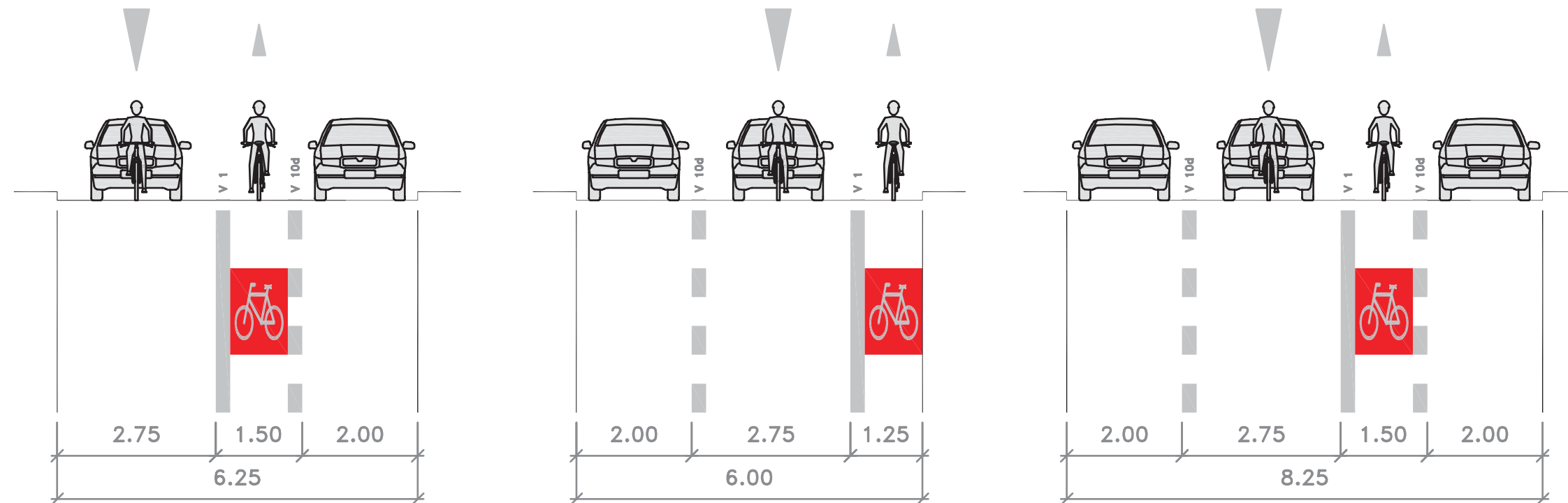


### minimální šířkové uspořádání:

- redukované bezpečnostní odstupy, max. 30 km/h, protisměrné míjení probíhá pomalu, u rozměrných vozidel může být nutné i zastavení
- zvláštní případ: výhybny pro protisměrné míjení jízdních kol a dvoustopých vozidel
- možné, resp. vhodné zpravidla pouze pro vyznačení u začátku, konce a příčných vazeb (napojení) protisměrného úseku

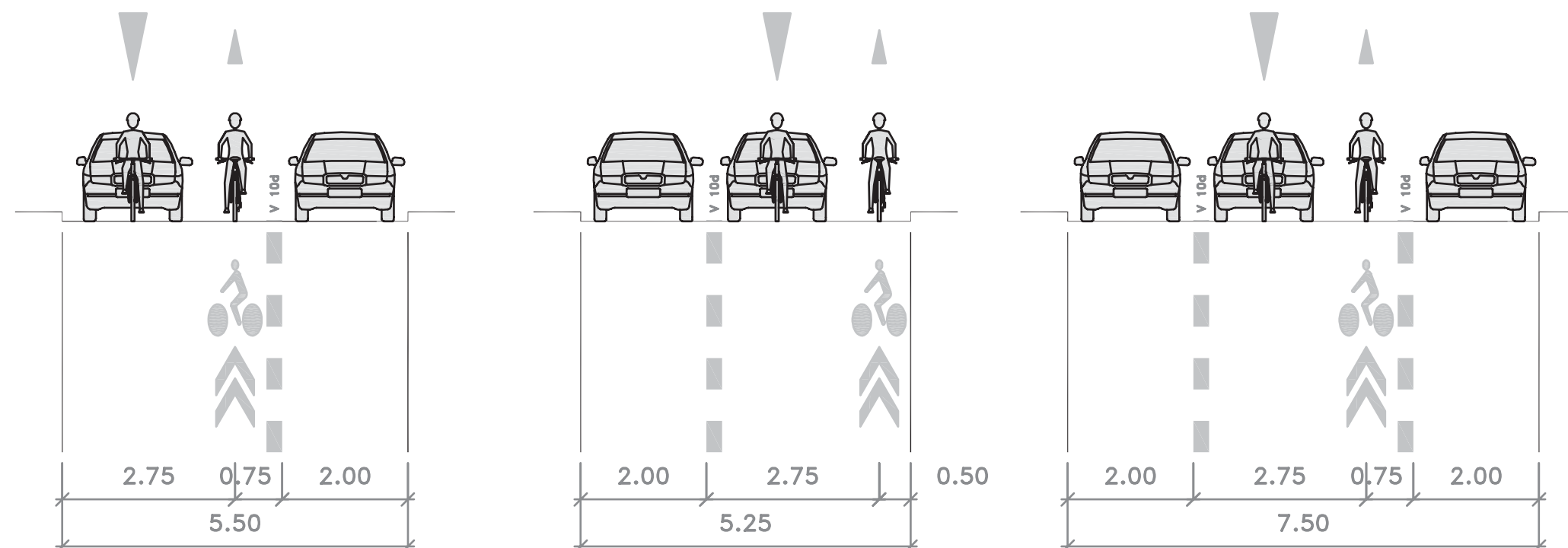
### protisměrný cyklopruh + parkování podélné: minimální šířky

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



### protisměrný piktogramový koridor + parkování podélné: minimální šířky

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



### základní šířkové uspořádání:

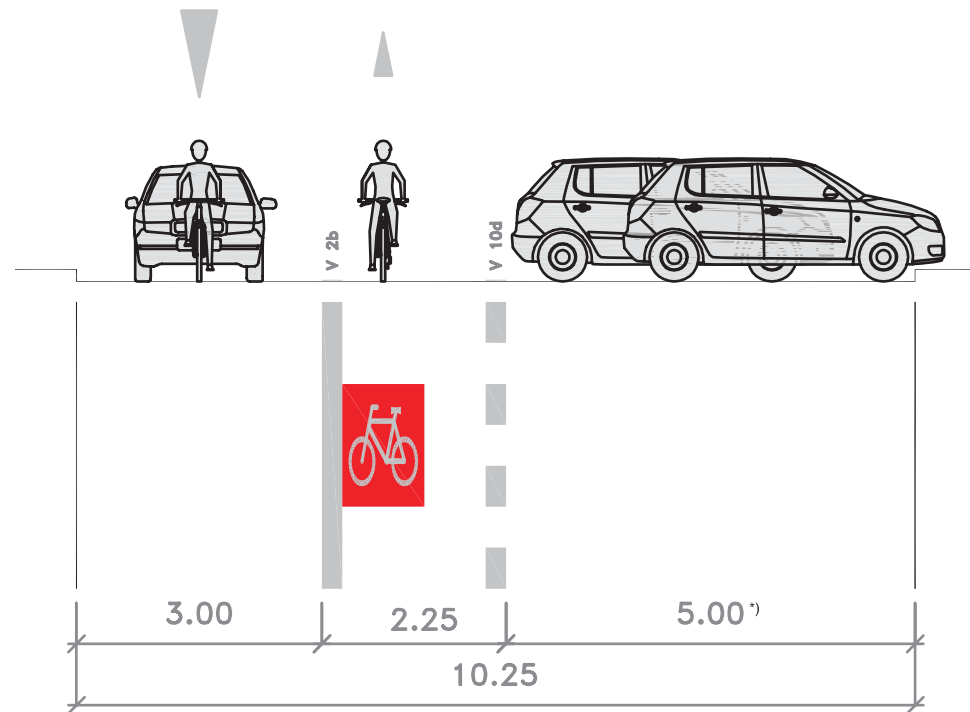
- max. 30 km/h (50 km/h pouze ve vybraných situacích s pruhem)
- protisměrné míjení je zpravidla relativně plynulé
- možné, resp. vhodné při vyznačení **v celé délce protisměrného úseku**

### minimální šířkové uspořádání:

- redukované bezpečnostní odstupy, max. 30 km/h, protisměrné míjení probíhá pomalu, u rozměrných vozidel může být nutné i zastavení
- zvláštní případ: výhybny pro protisměrné míjení jízdy kol a dvoustopých vozidel
- možné, resp. vhodné zpravidla pouze pro vyznačení **u začátku, konce a příčných vazeb (napojení) protisměrného úseku**

### protisměrný cyklopruh + parkování kolmé / šikmé: základní uspořádání

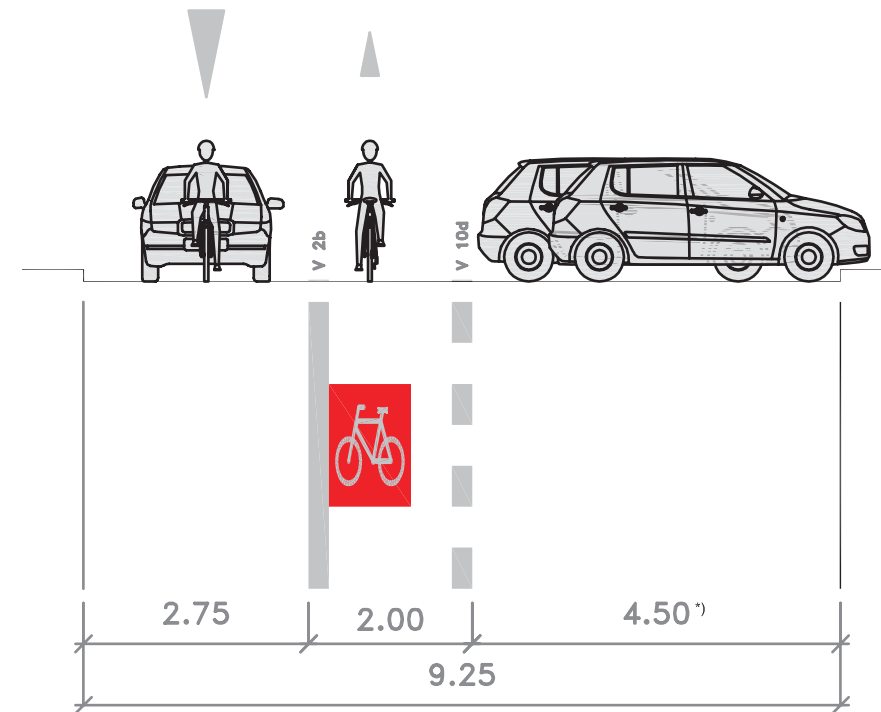
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

### protisměrný cyklopruh + parkování kolmé / šikmé: minimální šířky

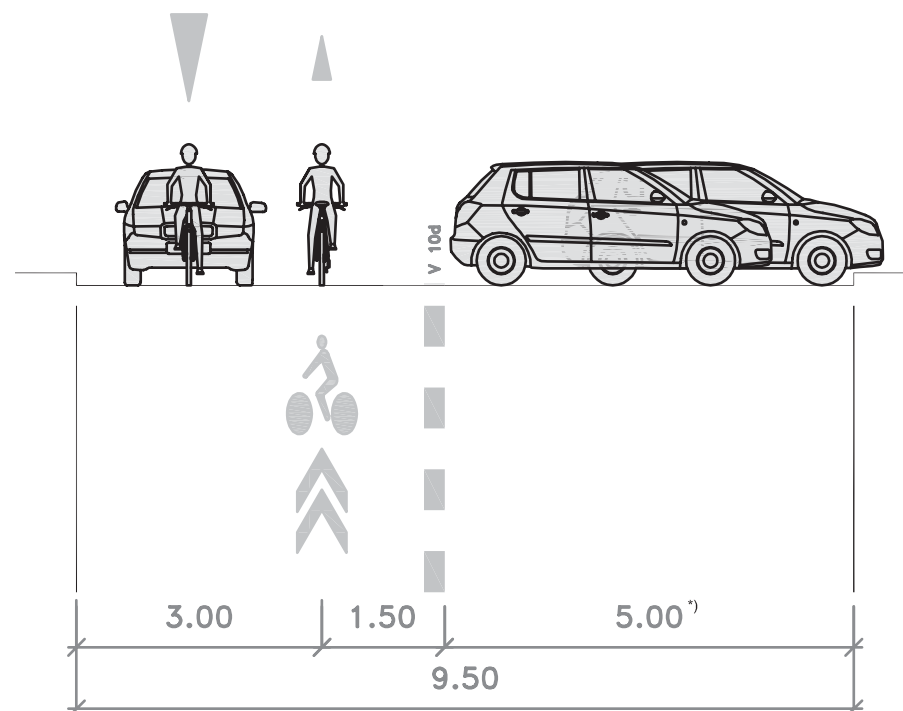
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

### protisměrný piktogramový koridor + parkování kolmé / šikmé: základní

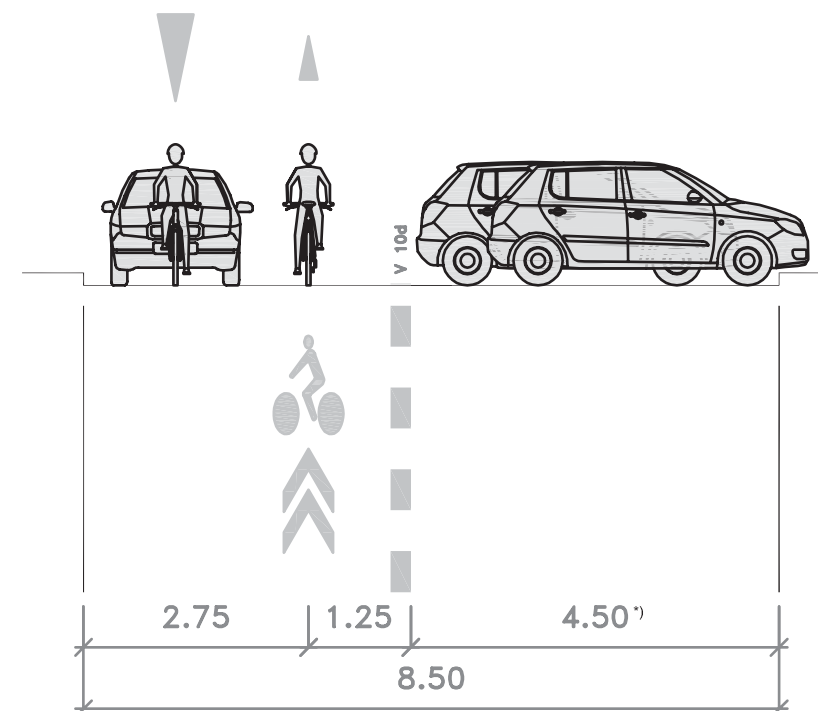
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

### protisměrný piktogramový koridor + parkování kolmé / šikmé: minimální

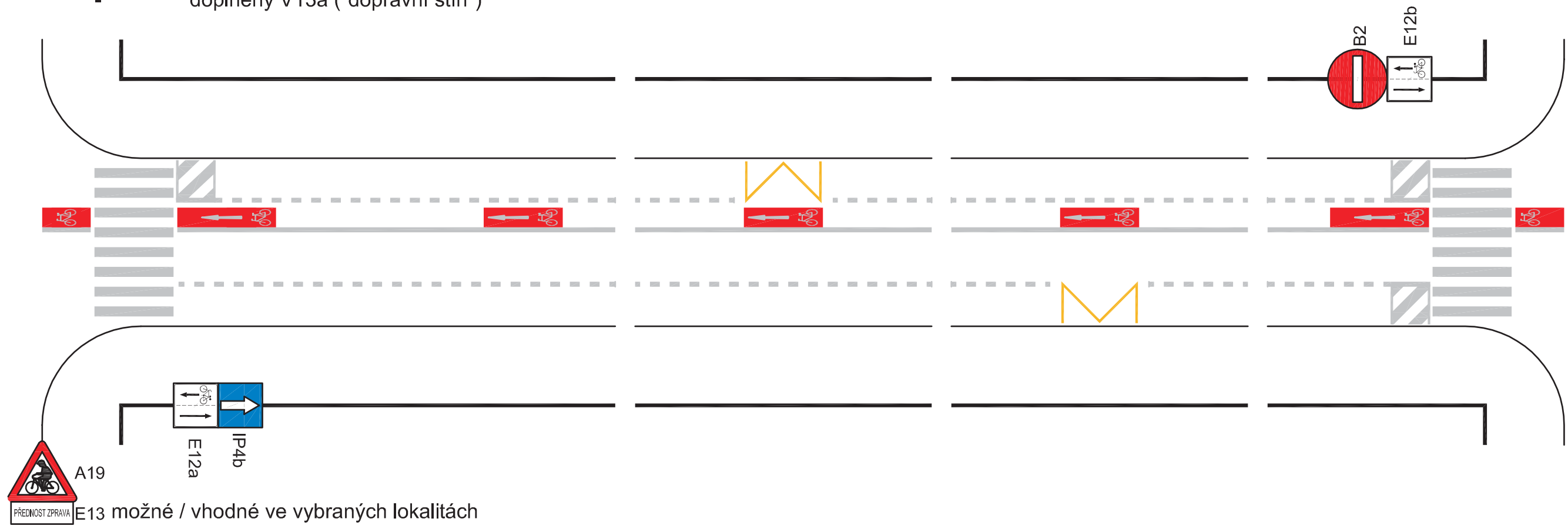
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

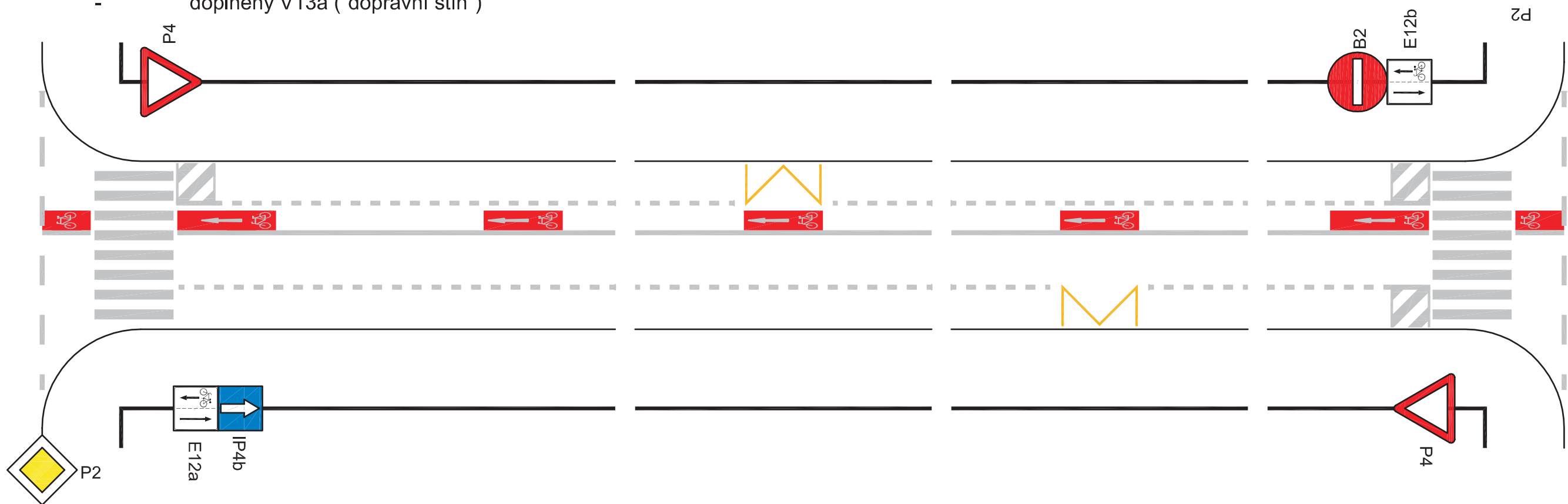
VARIANTA:

- přechod pro chodce u křižovatky
- doplněny V13a ("dopravní stín")



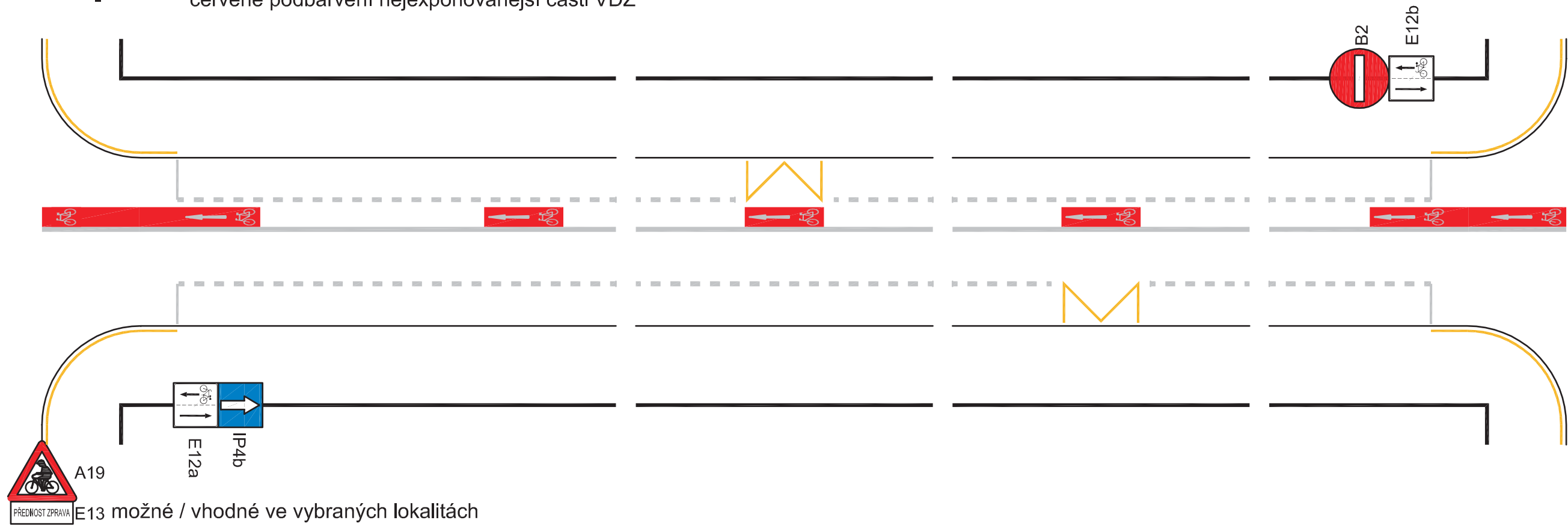
VARIANTA:

- přechod pro chodce u křižovatky
- doplněny V13a ("dopravní stín")



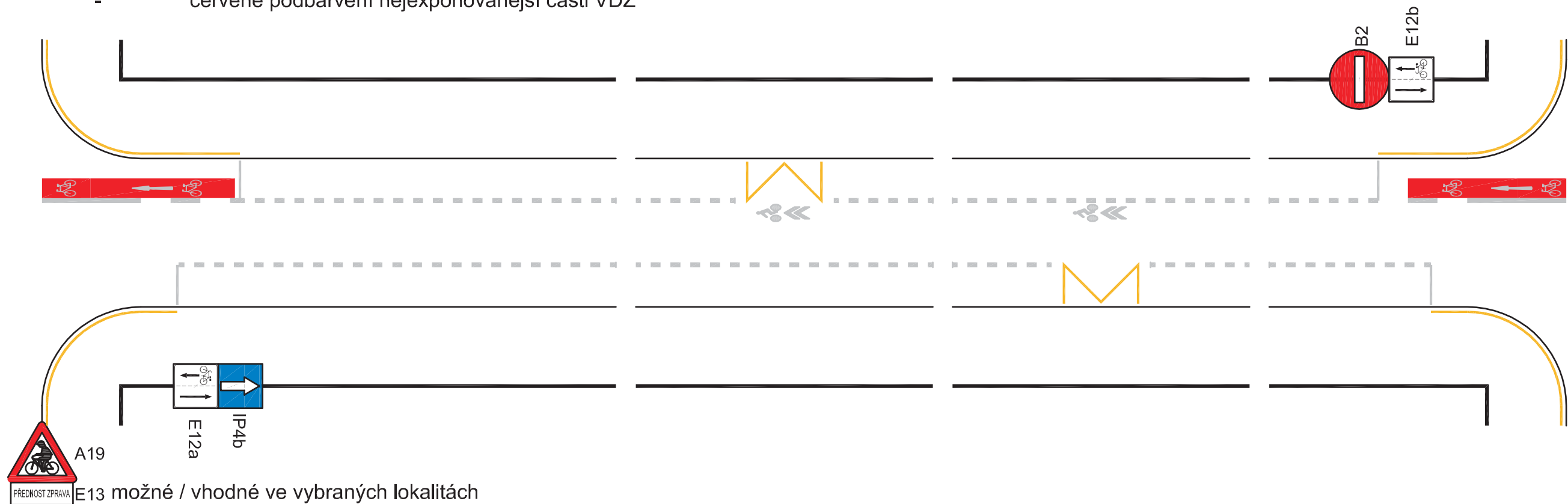
VARIANTA:

- bez přechodů pro chodce a V13a
- červené podbarvení nejexponovanější části VDZ



VARIANTA:

- bez přechodů pro chodce a V13a
- červené podbarvení nejexponovanější části VDZ



# 10 pravidel pro chování na cyklostezce



**1. Ohled na ostatní** – chovej se tak, abys nikoho neomezoval ani neohrožoval. Nejsi tady sám!



**2. Směr pohybu** – všichni uživatelé jsou povinni se pohybovat napravo a vždy za sebou. Pouze při sníženém provozu je možné se pohybovat ve vedle sebe.



**3. Ochranné pomůcky** – každý, kdo užívá cyklostezku ke sportovním aktivitám je povinen užívat helmu a další ochranné pomůcky dle uvážení.



**4. Zvládáš rychlost?** – jezdi s přiměřeným odstupem a s ohledem na vzdálenost, na kterou vidíš. Svou rychlost a svůj způsob jízdy přizpůsob svému umění. Neohrožuj sebe ani ostatní



**5. Zákaz alkoholu a drog** – účastníci pod vlivem alkoholu a jiných drog, jsou povinni opustit provoz cyklostezky.



**6. Předjíždění** – předjíždí se pouze zleva. Nesmíš ohrozit předjížděného, neví o tobě? Zavolej, upozorni na sebe, například: „jeďu zleva :)“.



**7. Vjíždění a rozjíždění** – rozhlédni se oběma směry! Nevjížděj nikomu do dráhy.



**8. Zastavení** – potřebuješ zastavit na stezce? Nepřekážíš nikomu? Neohrožuješ někoho? Vyvaruj se náhlých zastavení a změn směru.



**9. Úraz, nehoda** – při úrazech je každý účastník provozu cyklostezky povinen poskytnout první pomoc a přivolat v případě nutnosti záchranou službu.



**10. Úraz, nehoda** – každý účastník nebo svědek nehody, je povinen prokázat své osobní údaje.

# PĚŠÍ ZÓNY

- s povoleným vjezdem cyklistů
- bez úpravy k povolení vjezdu cyklistů



## Jak se mohu v pěší zóně pohybovat?

### • cyklista:

- Pokud je na dopravní značce „Pěší zóna“ piktogram jízdního kola či odpovídající textová úprava\*), můžete se v pěší zóně vysoce ohleduplně pohybovat na jízdním kole bez časového či prostorového omezení přiměřenou rychlostí \*\*) - zabráníte tím nejen ohrožení ostatních, především chodců, ale nebudete jim též vytvářet nepřívětivé prostředí.

*\*) Do pěší zóny je povolen vjezd jen vozidlům vyznačeným ve spodní části dopravní značky podle odstavce 2. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 39, odst. (4))*

*\*\*) V obytné zóně a pěší zóně smí řídit jet rychlostí nejvýše 20 km/h. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 39, odst. (5))*

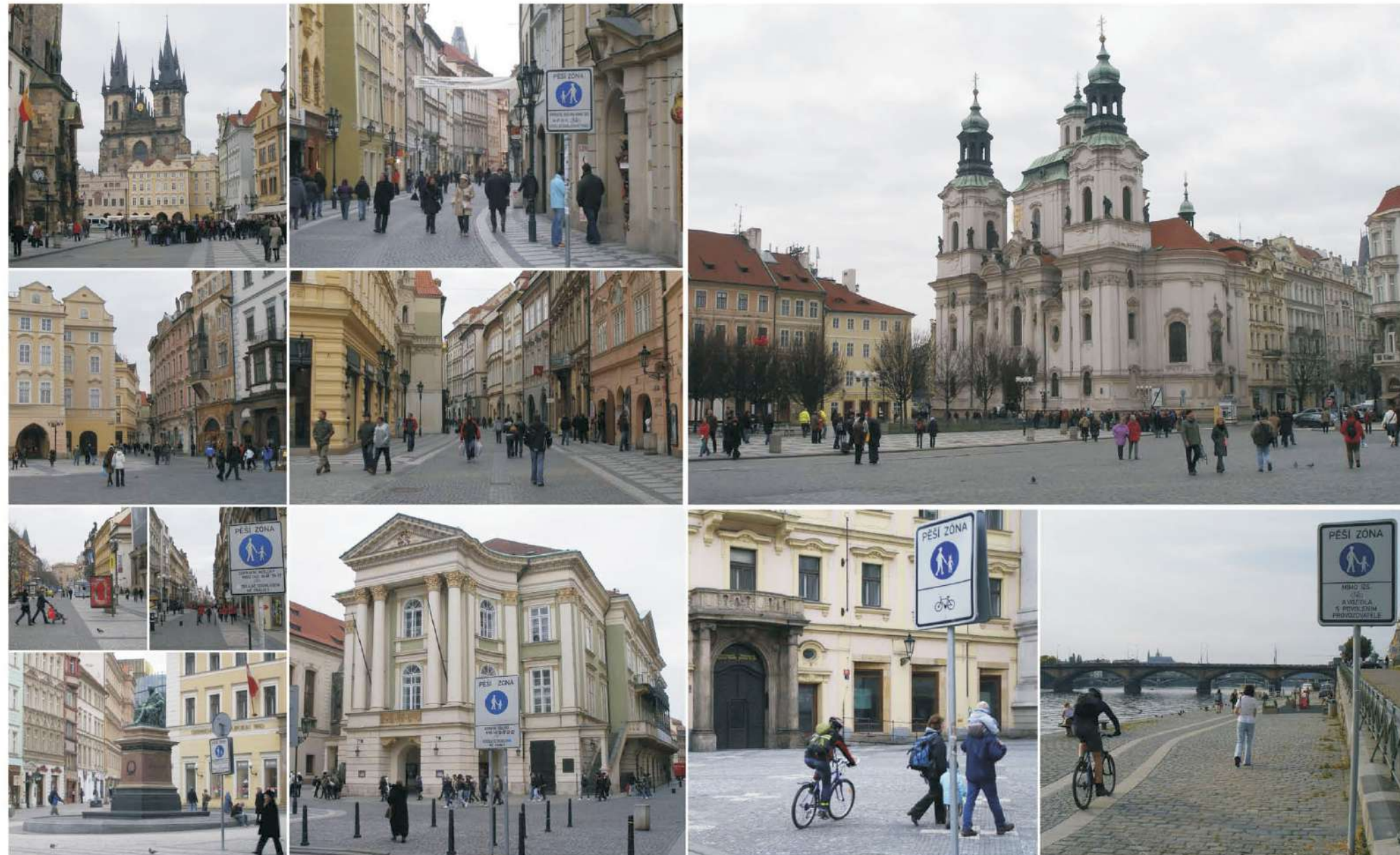
- Pokud je na dopravní značce „Pěší zóna“ piktogram jízdního kola či odpovídající textová úprava s podrobnějším popisem provozního režimu, jste povinni toto opatření respektovat. Jízdní kolo tak k jízdě můžete používat například pouze ve vymezeném koridoru nebo čase. Pokud je některý koridor v pěší zóně lépe přizpůsobený jízdě na kole, ale tato úprava není součástí svislého dopravního značení, můžete jezdit i mimo tento koridor.

- Pokud na dopravní značce „Pěší zóna“ není piktogram jízdního kola či odpovídající textová úprava, nejste v tomto prostoru oprávněni k pohybu na jízdním kole.

### • chodec:

V rámci pěší zóny máte umožněn prakticky neomezený pohyb. Přestože je tento prostor vytvořen především pro vás, nezapomínejte, že se i zde můžete setkat s jízdními koly či jinými vozidly (přesný provozní režim pěší zóny je vždy uveden na dopravním značení při jejím obvodu). Proto se zdržte především neočekávatelného chování, kterým byste mohli ohrozit sebe nebo ostatní. Zároveň bezdůvodně neomezujte ostatní v pohybu.\*)

*\*) V obytné zóně a pěší zóně musí chodci umožnit vozidlům jízdu. To platí i pro děti hrající si v obytné zóně. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 39, odst. (7))*



# OBYTNÉ ZÓNY

- volný pohyb chodců
- zklidněný provoz vozidel



## Jak se mohu v obytné zóně pohybovat?

- **cyklista:** V obytné zóně se můžete pohybovat na jízdním kole podobně jako v pěší zóně s neomezeným vjezdem cyklistů, tedy vysoce ohleduplně, přiměřenou rychlostí a bez časového či prostorového omezení. Zároveň je zde automaticky povolený vjezd motorovým vozidlům, která nesmíte zbytečně omezovat v pohybu. Na křižovatkách obvykle platí přednost zprava.

- **chodec:** V rámci obytné zóny se můžete pohybovat stejně jako v pěší zóně. Je zde však automaticky povolený vjezd všem vozidlům, která nesmíte ohrožovat a zbytečně omezovat v pohybu.

- **motorista:** V obytné zóně mají chodci téměř neomezenou volnost pohybu \*) a mohou vás částečně omezit. I využití zóny cyklisty může být volnější (např. děti při hrách). Proto se pohybuje rychlostí do 20 km/h a vysoce ohleduplně – zabráníte tím nejen ohrožení ostatních, ale nebudete jim též vytvářet nepřívětivé prostředí. Na křižovatkách obvykle platí přednost zprava. Neparkujte mimo místa k tomu určená. \*\*)

*\*) V obytné a pěší zóně smí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53. Hry dětí na pozemní komunikaci jsou dovoleny jen v obytné zóně. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 39, odst. (3))*

*\*\*) V obytné zóně a pěší zóně smí řídit jet rychlostí nejvýše 20 km.h-1. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 39, odst. (5))*



KOORDINACE  
PARKY KOLIŠTĚ (ATELIÉR IV)

### MILADY HORÁKOVĚ

OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO - IO  
ZPRACOVATEL: ARGEMA BRNO  
STUPEŇ: DSP  
TERMÍN REALIZACE: 2011

### BANKA

OBJEDNATEL: BANKA  
ZPRACOVATEL: NEZNÁMÝ  
STUPEŇ: DUR  
TERMÍN REALIZACE: NEZNÁMÝ

### KŘIŽOVATKA KOLIŠTĚ

OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO - OD  
ZPRACOVATEL: BKOM  
STUPEŇ: SÚP  
TERMÍN REALIZACE: NEZNÁMÝ

### ZASTÁVKY MORAVSKÉ NÁM.

OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO - OD  
ZPRACOVATEL: DPMB  
STUPEŇ: DUR  
TERMÍN REALIZACE: NEZNÁMÝ

### EUROVELO 4

OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO  
ZPRACOVATEL: ADOS  
STUPEŇ: GEN  
TERMÍN REALIZACE: DO ROKU 2015

### GARAŽE JANAČKOVĚ DIVADLO

OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO - OUPR  
ZPRACOVATEL: ATELIÉR A3  
STUPEŇ: DUR  
TERMÍN REALIZACE: NEZNÁMÝ

### PARKY KOLIŠTĚ

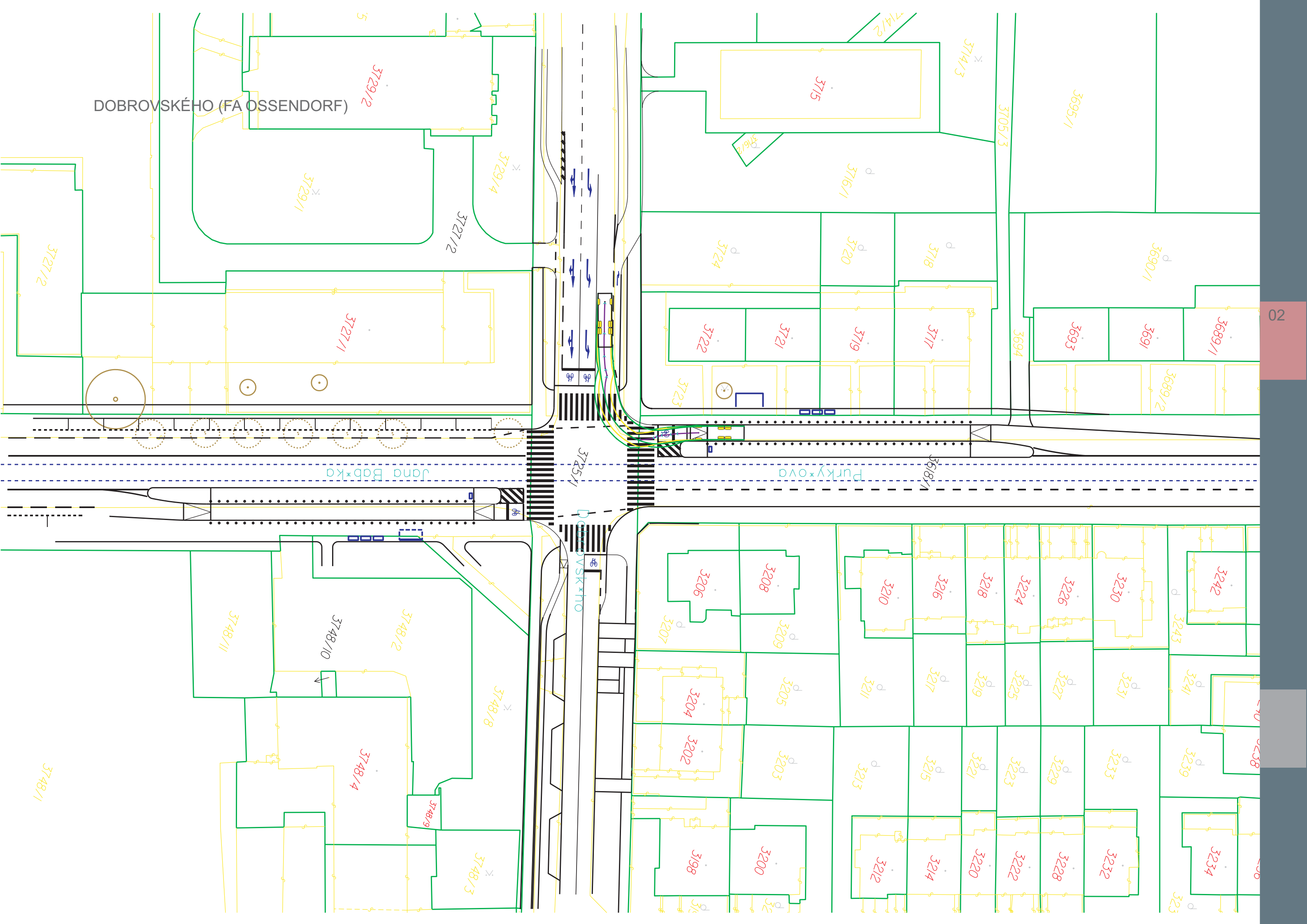
OBJEDNATEL: MĚSTO BRNO - IO  
ZPRACOVATEL: ATELIÉR IV  
STUPEŇ: DUR  
TERMÍN REALIZACE: 2012

#### TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

##### 9.2.4.17 Stezka pro chodce

Značkou č. C7a se stanovuje příkaz pro chodce (a osoby považované za chodce ve smyslu pravidel provozu), použit v daném směru takto vyznačený pruh nebo stezku. Pohyb chodců může být navíc usměrněn i užitím značky č. B30 "Zákaz pohybu chodců" ve směru zákazu vstupu chodců. Jiným účastníkům provozu je užití stezky zakázáno. K výjimkám z tohoto zákazu lze přistoupit v ojedinělých a odůvodněných případech a nesmí tím být ohrožena bezpečnost chodců. Omezení platnosti značky nebo doplňující údaje se uvádějí na dodatkové tabulce...





DOBROVSKÉHO (FA OSSENDORF)

Jana Bobkova

Purkyova

Dobrovského

Parcel numbers (red and yellow):  
Top-left: 3729/2, 3729/1, 3727/2, 3727/1, 3727/12, 3729/4, 3729/11, 3729/14, 3729/15  
Top-right: 3715, 3716/1, 3716/2, 3714/3, 3718, 3720, 3724, 3722, 3721, 3719, 3717, 3723, 3695/1, 3690/1, 3691, 3689/1, 3694, 3693, 3689/2  
Bottom-left: 3748/1, 3748/11, 3748/10, 3748/12, 3748/14, 3748/13, 3748/18, 3748/19, 3748/9  
Bottom-right: 3206, 3208, 3207, 3204, 3202, 3200, 3198, 3209, 3205, 3203, 3210, 3216, 3218, 3224, 3226, 3230, 3242, 3243, 3241, 3239, 3238, 3237, 3227, 3225, 3219, 3221, 3223, 3229, 3231, 3233, 3232, 3228, 3222, 3220, 3215, 3217, 3211, 3213, 3214, 3221, 3222, 3228, 3234, 3235

# PODÉLNÝ PROFIL 1:500/500

