

Strategie rozvoje cyklistické dopravy

B | R | N | O

Odbor dopravy

Návrhová část



Zadavatel: Statutární město Brno, Magistrát města Brna

Zpracovatel: Oddělení koncepce a strategie rozvoje dopravy, Odbor dopravy

Spolupráce: Útvar dopravního inženýrství, Brněnské komunikace, a.s.

Kancelář architekta města Brna, p.o.

OBSAH

ÚVOD	7
VIZE	11
CÍLE	14

STRATEGICKÁ ČÁST **17**

SYSTÉM HLAVNÍCH CYKLOTRAS	18
TŘI PILÍŘE REALIZACE	26

1. PILÍŘ INFRASTRUKTURA **28**

NOVÁ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA 30

- 1** ZMĚNY DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ 31
- 2** NOVÉ SAMOSTATNÉ CYKLOSTEZKY 32
- 3** REKONSTRUKCE ULIC A VÝSTAVBA NOVÝCH KOMUNIKACÍ 33
- 4** DOČASNÁ CYKLISTICKÁ OPATŘENÍ (POP-UP ŘEŠENÍ) 34

ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY 35

- 5** ÚPRAVA, OBNOVA A ÚDRŽBA STÁVAJÍCÍHO ZNAČENÍ 36
- 6** ÚDRŽBA POVRCHŮ 37

DOPLŇKOVÁ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA 38

- 7** STOJANY NA KOLA 39
- 8** KRYTÁ A HLÍDANÁ STÁNÍ PRO KOLA 40
- 9** SERVISNÍ CYKLOPOINTY 41

2. PILÍŘ PODPORA CYKLODOPRAVY **42**

KAMPANĚ A KOMUNIKACE 44

- 10** KOMUNIKAČNÍ STRATEGIE 45
- 11** PRAVIDELNÉ KAMPANĚ (ETM, DPNK A DALŠÍ) 46

SDÍLENÁ MOBILITA 47

- 12** PODPORA SDÍLENÝCH PROSTŘEDKŮ 48
- 13** DLOUHODOBÝ PRONÁJEM KOL 49
- 14** SDÍLENÁ KARGOKOLA 50

MULTIMODALITA 51

- 15** KOLO + MHD 52

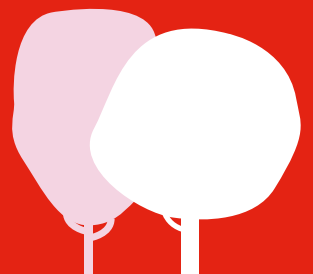
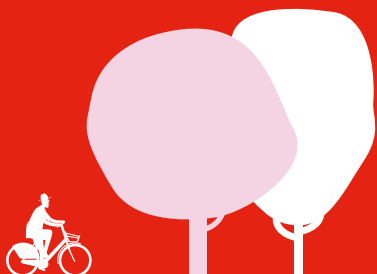
CITY LOGISTIKA – PODPORA CYKLOLOGISTIKY 53

- 16** CYKLOLOGISTIKA 54

3. PILÍŘ SPRÁVA	56
FINANCOVÁNÍ	58
17 ROZPOČET ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	59
KNOW-HOW	60
18 ŠKOLENÍ A WORKSHOPY	61
19 STANDARDY	62
20 PERSONÁL	63
21 PARTNERSTVÍ V NÁRODNÍCH A MEZINÁRODNÍCH ORGANIZACÍCH	64
EVALUACE	65
22 SBĚR DAT	66
23 SČÍTAČE CYKLISTŮ	67
24 VYHODNOCOVÁNÍ	68
PRIORITY	70
PODNĚTY A VAZBY NA NAVAZUJÍCÍ STRATEGICKÉ DOKUMENTY	74
TECHNICKÁ ČÁST	79
MANUÁL PRO VOLBU CYKLISTICKÝCH OPATŘENÍ	80
TYPOVÁ OPATŘENÍ PRO VEDENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY	84
STANDARDY CYKLISTICKÝCH OPATŘENÍ	92
DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	93
STAVEBNÍ ŘEŠENÍ	96
POVRCHY	98
BARVENÍ POVRCHŮ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	101
VEGETACE A CYKLODOPRAVA	102
OSVĚTLENÍ CYKLOTRAS	104
DOKLADOVÁ ČÁST	107
PROCES TVORBY A PROJEDNÁVÁNÍ CYKLOSTRATEGIE	108
SOULAD S ÚPMB, ZÚR	110
GLOSÁŘ POJMŮ	113

HORIZONT
2050

HORIZONT
2035



ÚVOD

Návrhová část **Strategie rozvoje cyklistické dopravy ve statutárním městě Brně** (dále jen Cyklostrategie) navazuje na část analytickou, která přinesla podrobný přehled současného stavu, identifikovala klíčové problémy a popsala příležitosti pro rozvoj cyklistické dopravy. Závěry analýzy jsou zde převedeny do podoby konkrétního koncepčního rámce, jenž stanovuje směr, nástroje a priority dalšího rozvoje. Cílem návrhové části je vytvořit ucelený a dlouhodobě udržitelný plán, který povede k bezpečnému, pohodlnému a atraktivnímu využívání jízdního kola jako plnohodnotného dopravního prostředku, který je nedílnou součástí moderní dopravní politiky města a přispívá ke zvyšování kvality života obyvatel Brna.

Hlavním cílem Cyklostrategie je postupné **zvyšování podílu cyklistické dopravy** na celkové přepravní práci, **systematické zvyšování bezpečnosti cyklistů** a **budování bezpečné, souvislé a dostupné sítě cyklotras**. Dokument vytváří rámec, který propojuje koncepční plánování, technické nástroje i organizační a finanční zajištění realizace jednotlivých opatření. Nevěnuje se tak pouze souboru nutných opatření, ale rozvíjí také nutné předpoklady pro úspěšné naplnění stanovených cílů.

Cyklostrategie je primárně nastavena k roku **2035**, který představuje hlavní realizační horizont dokumentu a zároveň nejzazší termín jeho komplexní aktualizace. Do tohoto období je reálně možné připravit a dokončit klíčové stavby a systémová opatření navržená v rámci pátevní sítě.

Horizont roku **2050** je vnímán jako výhledový, tedy jako dlouhodobá představa ideálního stavu rozvoje cyklistické dopravy. Nepředstavuje závazný investiční plán, ale směr dalšího rozvoje podle budoucích možností města.

JAK SE V DOKUMENTU ORIENTOVAT?

Návrhová část je rozdělena do čtyř základních částí:

- Strategická část
- Technická část
- Akční plán
- Dokladová část

STRATEGICKÁ ČÁST představuje koncepční jádro dokumentu. Vysvětluje princip navrhované sítě cyklotras, definuje její hierarchii a stanovuje základní pravidla pro její rozvoj. Síť je členěna na páteřní, doplňkové a výhledové trasy, přičemž každá úroveň plní odlišnou funkci v rámci celoměstského systému.

Součástí této části je také soubor 24 přehledně formulovaných opatření, která jsou rozdělena do tří pilířů:

- Infrastruktura
- Podpora cyklodopravy
- Správa

INFRASTRUKTURA se zaměřuje na fyzickou podobu sítě, tedy výstavbu nových cyklistických opatření, úpravy stávajících komunikací, údržbu i rozvoj doplňkové infrastruktury.

PODPORA CYKLODOPRAVY obsahuje nástroje, které zvyšují atraktivitu cyklodopravy a podporují různé aspekty jejího využití, např. multimodalitu, sdílená kola nebo rozvoj městské cyklologistiky. Patří sem ale i komunikace s veřejností a propagace cyklodopravy.

SPRÁVA pak vytváří institucionální, personální a finanční rámec, bez kterého by realizace Cyklostrategie nebyla dlouhodobě udržitelná.

Strategická část také upřesňuje role a činnosti městských organizací a odborů a zároveň obsahuje doporučení do dalších strategických dokumentů města a vytváří podklad pro jejich aktualizaci nebo doplnění v oblasti cyklistické dopravy.

TECHNICKÁ ČÁST slouží jako metodická a realizační nadstavba části strategické. Obsahuje **MANUÁL PRO VOLBU CYKLISTICKÝCH OPATŘENÍ**, který poskytuje praktický návod pro rozhodování o vhodném typu řešení v závislosti na rychlosti a intenzitě motorové dopravy a dalších parametrech uličního prostoru. Dále zahrnuje **MAPOVÉ PODKLADY**, které

znázorňují navrhovanou síť cyklotras a představují základní koordinační nástroj pro plánování změn v území. Součástí technické části jsou také **STANDARDY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY**, které sjednocují přístup k řešení vybraných typických situací, reagují na zkušenosti z praxe a přispívají k předvídatelnému a konzistentnímu navrhování opatření.

AKČNÍ PLÁN představuje implementační nástroj Cyklostrategie. Obsahuje přehlednou tabulku rozpracovaných projektů a vytváří základní zásobník projektů a dalších kroků v časovém horizontu následujících let. Umožňuje sledovat projektovou připravenost, plánovat finanční zdroje a koordinovat realizaci jednotlivých opatření. Akční plán je flexibilní částí dokumentu, která bude průběžně aktualizována podle aktuální situace, rozpočtových možností a projektové připravenosti.¹

DOKLADOVÁ ČÁST má podpůrný charakter. Obsahuje záznamy o projednání, vypořádání podnětů a informace o souladu dokumentu s nadřazenými a souvisejícími strategickými dokumenty města. Tato část dokládá transparentnost přípravy dokumentu a zapojení klíčových aktérů.

KOMU JE STRATEGIE URČENA A JAK JI ČÍST?

Cyklostrategie je určena širokému spektru uživatelů. **Strategická část slouží především** vedení města, městským částem a veřejnosti jako srozumitelný přehled toho, jakým směrem se bude rozvoj cyklistické dopravy ubírat. **Technická část je primárně určena** odborné veřejnosti – projektantům, správcům komunikací, státním organizacím a dalším subjektům, kteří budou konkrétní opatření připravovat a realizovat.

Dokument je koncipován jako praktický nástroj – návod, nikoli pouze jako deklaratorní materiál. Strategická část vymezuje cíle a principy (**proč?**), Technická část poskytuje konkrétní metodické postupy (**kde a jak?**) a Akční plán umožňuje postupnou realizaci (**kdy?**). Dokument má být využíván při přípravě investic, rekonstrukcí komunikací, úprav dopravního značení i při koordinaci s dalšími strategickými dokumenty a projekty města, kraje, státu nebo soukromými záměry.

¹ Vzhledem k nutnosti reflexe aktuální projektové připravenosti, alokace finančních zdrojů a priorit vedení města bude konkrétní podoba Akčního plánu zpracována a předložena ke schválení v bezprostřední návaznosti na schválení Cyklostrategie

PROCES PŘÍPRAVY A TVORBY CYKLOSTRATEGIE

Cyklostrategie byla od jara 2025 postupně zpracovávána Odborem dopravy Magistrátu města Brna a společností **Brněnské komunikace, a.s.**, za spolupráce s Kanceláří architekta města Brna. Dokument byl projednán Koncepční cykloskupinou, městskými částmi, obcemi správního obvodu ORP Brno-venkov, Dopravním podnikem města Brna a Policií České republiky a byl konzultován s veřejností. Metodicky byl zpracován za spolupráce s organizací **JASPERS** (Joint Assistance to Support Projects in European Regions), poradenskou iniciativou Evropské investiční banky a Evropské komise, která poskytuje veřejným institucím odbornou podporu při přípravě strategických dokumentů a investičních projektů.

Platnost Cyklostrategie podléhá schválení Zastupitelstvem města Brna. Případné aktualizace a úpravy dokumentu schvaluje Rada města Brna.

Cyklostrategie je koncipována jako živý nástroj, který bude průběžně rozvíjen a aktualizován v návaznosti na změny v území, nové projekty, legislativní vývoj a zkušenosti z realizace jednotlivých opatření.

EXECUTIVE SUMMARY

The Cycling Development Strategy of the City of Brno builds on the Analytical Part, which assessed the current state of cycling, identified key challenges and defined development opportunities. Its findings are translated into a structured policy framework that sets priorities, tools and responsibilities for the future. The Strategy aims to establish a coherent and long-term plan enabling cycling to become a safe, comfortable and attractive everyday mode of transport in Brno.

The core objectives are to **increase the modal share of cycling, systematically improve cyclist safety and develop a safe, continuous and accessible cycling network**. The document combines strategic planning with technical guidance and institutional and financial mechanisms necessary for implementation.

The primary implementation horizon is **2035**, representing a realistic timeframe for preparing and delivering key backbone infrastructure and systemic measures. It also serves as the deadline for a comprehensive update of the Strategy. The year **2050** is treated as a long-term outlook, an aspirational vision rather than a binding investment commitment.

THE STRATEGIC PART defines the structure and hierarchy of the cycling network, divided into backbone, supplementary and long-term routes. It includes 24 measures grouped into three pillars: Infrastructure, Support for Cycling, and Governance. Infrastructure focuses on construction, reconstruction and maintenance of routes and complementary facilities. Support measures enhance attractiveness through multimodality, shared mobility, urban cycle logistics and communication. Governance ensures institutional, financial and organizational capacity for long-term delivery. The Strategic Part also provides recommendations for other municipal policy documents.

THE TECHNICAL PART provides implementation tools. It includes the Manual for Selecting Cycling Measures, supporting decisions based on traffic speed and intensity, Map Documentation defining the proposed network and guiding spatial coordination, and Cycling Infrastructure Standards ensuring consistent, predictable design solutions.

THE ACTION PLAN translates strategic objectives into a structured pipeline of projects and next steps. It enables monitoring of project readiness, financial planning and

phased implementation. It is designed as a flexible and regularly updated component. The Action Plan will be developed following the Strategy's approval based on current project readiness and city leadership priorities.

THE SUPPORTING DOCUMENTATION records consultations and confirms alignment with other strategic frameworks.

The Strategy is intended for both decision-makers and professionals. The Strategic Part provides clear direction for city leadership, municipal districts and the public. The Technical Part supports planners, designers and infrastructure managers responsible for implementation.

Prepared since spring 2025 by the City of Brno's Transport Department and Brněnské komunikace, with support from the City Architect's Office and methodological assistance from JASPERS, the Strategy has been discussed with key stakeholders and the public. It becomes effective upon approval by the City Assembly and is conceived as a living document, updated according to development needs and implementation experience.

**Brno je město, kde jízda na kole není
výjimkou, ale přirozenou součástí
života, která prospívá lidem i městu.**



VIZE CYKLOSTRATEGIE

NAŠÍ VIZÍ JE BRNO, VE KTERÉM JE JÍZDA NA KOLE PŘIROZENOU, DOSTUPNOU A BEZPEČNOU VOLBOU PRO KAŽDODENNÍ DOPRAVU. CYKLISTICKÁ DOPRAVA NENÍ POUZE ZPŮSOBEM, JAK SE PŘESUNOUT Z MÍSTA NA MÍSTO, ALE TAKÉ PROSTŘEDKEM K LEPŠÍMU ZDRAVÍ, ČISTŠÍMU PROSTŘEDÍ A VYŠŠÍ KVALITĚ ŽIVOTA PRO VŠECHNY OBYVATELE.

V ROCE 2050 JE BRNO MODERNÍ METROPOLÍ, VE KTERÉ SE JÍZDA NA KOLE STALA BĚŽNOU VOLBOU PRO KAŽDODENNÍ CESTY. NAŠE ULICE JSOU PROMĚNĚNY V BEZPEČNÝ A ŽIVÝ PROSTOR, KDE SE DÍKY PROMYŠLENÉ INFRASTRUKTUŘE CÍTÍ V BEZPEČÍ I TI NEJZRANITELNĚJŠÍ – DĚTI A SENIOŘI.

Brno usiluje o to, aby cyklistika byla dostupná pro všechny, bez ohledu na věk, fyzické schopnosti nebo ekonomické možnosti. Součástí vize je i podpora nákladních kol pro přepravu dětí, nákupů či zboží a rozvoj služeb, které usnadní každodenní používání kola.

Cyklistická doprava je chápána jako plnohodnotná součást dopravního systému a musí být propojena s dalšími druhy dopravy. Významnou roli hraje napojení na veřejnou dopravu, budování cyklostojanů a bezpečných parkovacích míst u dopravních uzlů či zastávek a možnost snadného převozu kola vlakem nebo tramvají.

Tento rozvoj je v souladu s Evropskou cyklistickou deklarací, která vyzývá města a státy k podpoře cyklistiky jako klíčové součásti udržitelné dopravy. Stejně tak odpovídá cílům Plánu mobility města Brna, který usiluje o zvýšení podílu cest uskutečněných na kole, a tím o dosažení vyváženějšího a udržitelnějšího dopravního mixu.

Zásadním předpokladem pro naplnění této vize je bezpečnost. Data ukazují, že pohybovat se na kole v Brně je přibližně dvacetkrát nebezpečnější než jízda autem. Proto je ochrana cyklistů, budování kvalitní a bezpečné infrastruktury a zajištění komfortních podmínek pro všechny věkové i výkonnostní skupiny cyklistů naprostou prioritou. Bezpečné ulice a stezky nejsou pouze technickou otázkou, ale i základní podmínkou pro to, aby se více lidí rozhodlo pro kolo jako každodenní dopravní prostředek.

BEZPEČNÉ ULICE A STEZKY NEJSOU POUZE TECHNICKOU OTÁZKOU, ALE I ZÁKLADNÍ PODMÍNKOU PRO TO, ABY SE VÍCE LIDÍ ROZHODLO PRO KOLO JAKO KAŽDODENNÍ DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK.



PROČ TO DĚLÁME?

Z pohledu jednotlivce jízda na kole podporuje fyzickou kondici, snižuje riziko civilizačních onemocnění a zlepšuje psychickou pohodu. Světová zdravotnická organizace uvádí, že pravidelná aktivní doprava, například dojíždění na kole, může významně snížit riziko kardiovaskulárních onemocnění, cukrovky druhého typu i některých druhů rakoviny. Zároveň cyklistika šetří čas i peníze. Krátké městské trasy lze často urazit rychleji než jinými dopravními prostředky a provoz kola je finančně nenáročný.

Pro společnost jako celek přináší cyklistická doprava řadu dalších výhod. Pomáhá zlepšit kvalitu ovzduší, protože nenavysokuje emise škodlivin, a přispívá ke snižování emisí oxidu uhličitého, čímž podporuje závazky města v oblasti ochrany klimatu. Snižuje hlukovou zátěž, která je v městském prostředí významným faktorem ovlivňujícím zdraví obyvatel.

Evropská cyklistická federace odhaduje, že cyklistika každoročně přináší zemím Evropské unie celkové přínosy v hodnotě přibližně 150 miliard eur, a to zejména díky zlepšení zdraví obyvatel, úsporám ve zdravotnictví, zvýšení produktivity a úspoře nákladů na dopravu.

Dalším zásadním přínosem je prostorová efektivita cyklistické dopravy. Jízdní kolo zabírá v plynulém provozu i při parkování jen zlomek místa oproti automobilu. Vyšší podíl lidí na kolech tak přirozeně zvyšuje celkovou propustnost ulic, pomáhá předcházet dopravním zácpám a uvolňuje cenný veřejný prostor ve městě.

Rozvoj cyklistiky podporuje místní ekonomiku. Cyklisté častěji využívají lokální služby a obchody a oživují městský prostor. Kvalitní infrastruktura pro kola tak přináší nejen pohodlí pro uživatele, ale i ekonomický impuls pro podnikání ve městě.

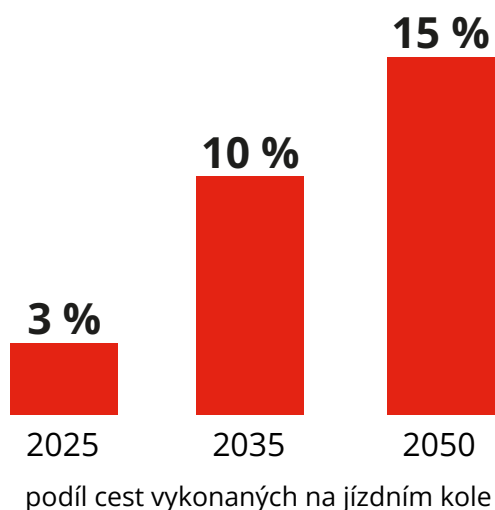


CÍLE CYKLOSTRATEGIE

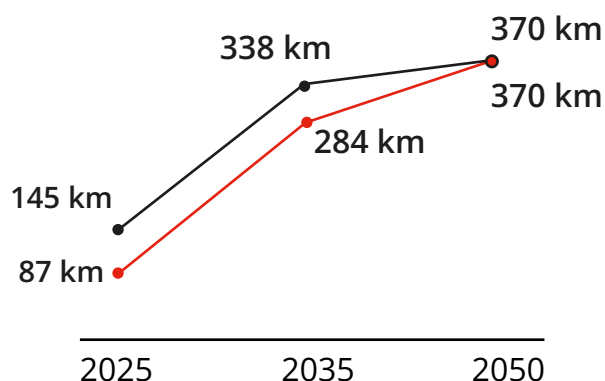
STANOVENÉ CÍLE VYMEZUJÍ HLAVNÍ SMĚŘOVÁNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY A UMOŽŇUJÍ PRŮBĚŽNĚ VYHODNOCOVAT JEJÍ NAPLŇOVÁNÍ V ČASE. ZAMĚŘUJÍ SE NA TŘI KLÍČOVÉ OBLASTI: RŮST PODÍLU CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA CELKOVÉ PŘEPRAVNÍ PRÁCI, SYSTEMATICKÉ ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTŮ A POSTUPNOU VÝSTAVBU KVALITNÍ, SOUVISLÉ A DOSTUPNÉ SÍTĚ CYKLOTRAS.

VEŠKERÁ NAVRŽENÁ OPATŘENÍ I CELKOVÉ SMĚŘOVÁNÍ CYKLOSTRATEGIE JSOU PODŘÍZENY NAPLŇOVÁNÍ TĚCHTO CÍLŮ. PŘESTOŽE DOPAD JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ NEMUSÍ BÝT VŽDY PŘÍMO A OKAMŽITĚ MĚŘITELNÝ, JEJICH POSTUPNÁ A KOORDINOVANÁ REALIZACE BY MĚLA V DLOUHODOBÉM HORIZONTU VÉST K DOSAŽENÍ STANOVENÝCH VÝSLEDKŮ A KE ZLEPŠENÍ PODMÍNEK PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU VE MĚSTĚ.

OBLAST	CÍLE	2025	2035	2050
RŮST PODÍLU CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA CELKOVÉ PŘEPRAVNÍ PRÁCI	MODAL SPLIT			
	podíl cest vykonaných na jízdním kole	3 %	10 %	15 %
	BEZPEČNOST			
ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTŮ	počet smrtelných nehod (za 5 let)	1	0	0
	počet nehod s těžkou újmou na zdraví (za 5 let)	66	0	0
	relativní nehodovost	/	klesající	klesající
	VHODNÁ SÍŤ PÁTEŘNÍCH CYKLOTRAS			
	délka tras v kategorii vhodné	87 km	284 km	370 km
	délka tras v kategorii vhodné + přípustné	145 km	338 km	370 km
VÝSTAVBA KVALITNÍ, SOUVISLÉ A DOSTUPNÉ INFRASTRUKTURY	DOSTUPNOST			
	vhodné páteřní sítě (do 500 m)	27 %	76 %	100 %
	vhodné + přípustné páteřní sítě (do 500 m)	43 %	90 %	100 %
	dlouhodobého stání v přestupních uzlech	0 %	75 %	100 %
	míst pro bikesharing (do 250 m)	51 %	85 %	100 %



délka páteřních tras v kategorii
VHODNÉ a
VHODNÉ + PŘÍPUSTNÉ



CÍLE PRO ROK 2035:

0

**SMRTELNÝCH
A VÁŽNÝCH NEHOD**

90 %

obyvatel Brna bude mít

PÁTEŘNÍ SÍŤ

v kategorii vhodné a přípustné ve vzdálenosti
DO 500 M OD MÍSTA BYDLIŠTĚ

NA

3/4

PŘESTUPNÍCH UZLŮ

bude možné zaparkovat bezpečně a chráněně jízdní kolo



STRATEGICKÁ ČÁST

Strategická část navazuje na analytické poznatky a stanovuje konkrétní kroky, jak dosáhnout hlavních cílů celé Cyklostrategie – zvýšit podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce podle Plánu mobility, snížit relativní nehodovost, zvýšit bezpečnost cyklistů a vybudovat dostupnou, bezpečnou, komfortní a návaznou síť cyklistických opatření.

Nedílnou součástí strategického návrhu je definování uceleného Systému hlavních cyklotras. Tento systém představuje nadřazený, hierarchicky uspořádaný rámec páteřních komunikací, jehož primárním účelem je zajistit přímé, bezpečné a plynulé propojení klíčových zdrojů a cílů cest na území celého města. Stanovená síť hlavních tras tak tvoří prostorovou kostru pro prioritizaci budoucích investic.

Prostorový návrh je následně doplněn konkrétními opatřeními, která jsou rozdě-

lena do tří pilířů pokrývajících všechny klíčové oblasti rozvoje:

Pilíř I – Infrastruktura řeší hlavní technické nedostatky a vytváří kvalitní propojenou síť, přičemž konkrétní úseky a opatření dopřesní Mapová část Cyklostrategie.

Pilíř II – Podpora se zaměřuje na měkká opatření, která motivují obyvatele k častějšímu využívání kola a podporují změnu dopravního chování.

Pilíř III – Správa zajišťuje, aby Cyklostrategie nezůstala jen formálním dokumentem, ale aby byla systematicky řízena, financována a vyhodnocována.

Opatření a nástroje v jednotlivých pilířích se vzájemně doplňují a dohromady tvoří rámec, který umožní rozvoj cyklistické dopravy v Brně jako přirozené součásti městské mobility.



SYSTÉM HLAVNÍCH CYKLOTRAS

ZÁKLADNÍM STAVEBNÍM KAMENEM CYKLOSTRATEGIE JE DEFINICE SYSTÉMU HLAVNÍCH CYKLOTRAS, NA KTERÝ SE SOUSTŘEĐUJE PRIORITYNÍ ÚSILÍ MĚSTA. PRÁVĚ TYTO TRASY PŘEDSTAVUJÍ KOSTRU CELÉ SÍTĚ A TVOŘÍ RÁMEC, KE KTERÉMU SE VZTAHUJÍ JEDNOTLIVÁ *OPATŘENÍ*, *PILÍŘ INFRASTRUKTURA*, *MANUÁL PRO VOLBU*

OPATŘENÍ I STANDARDY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY. SYSTÉM HLAVNÍCH TRAS URČUJE, KDE MÁ BÝT CYKLISTICKÁ DOPRAVA VEDENA PŘEDVŠÍM A KDE MÁ BÝT DOSAŽENO NEJVYŠŠÍ ÚROVNĚ BEZPEČNOSTI, KONTINUITY A KOMFORTU.

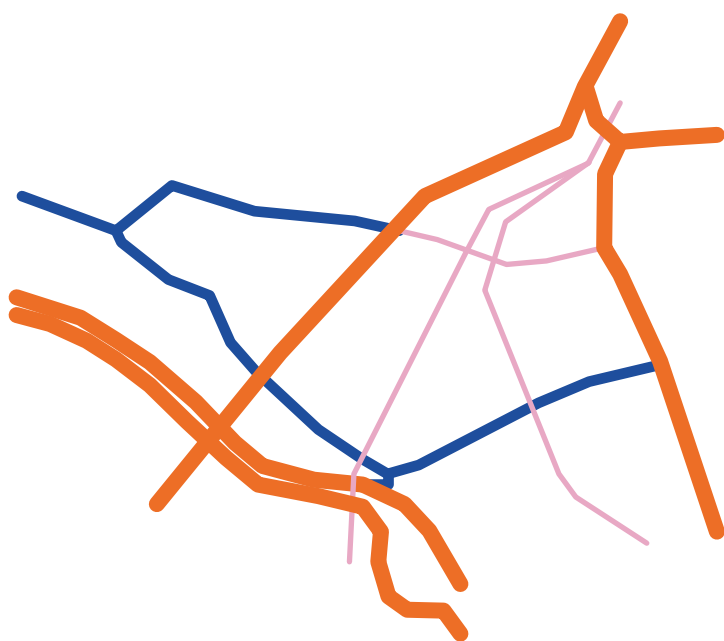
Hlavní trasy jsou rozděleny do tří kategorií – páteřní, doplňkové a výhledové. Každá z těchto úrovní má odlišný význam a roli v rámci celoměstské sítě. Společně však vytvářejí provázaný systém, jehož cílem je zajistit bezpečné a plynulé propojení centra, městských částí, významných cílů cest i okolních obcí a současně zvýšit dostupnost cyklistické dopravy pro obyvatele Brna.

Vedení jednotlivých tras je znázorněno v Mapovém podkladu, který slouží jako koordinační nástroj pro plánování a přípravu projektů. Mapový podklad však není rigidním vymezením konkrétní stavební stopy. Představuje koncepční rámec, který může být v odůvodněných případech upraven – například při zjištění technických limitů, majetkoprávních komplikací nebo jiných překážek v území. Základní podmínkou případných úprav je zachování funkce trasy, její návaznosti na ostatní úseky, odpovídající úrovně bezpečnosti a zajištění dostupnosti hlavních cílů a obytných oblastí.

Systém hlavních cyklotras tak představuje dlouhodobý plán rozvoje sítě, který umožňuje postupné naplňování Cyklostrategie, koordinaci investic a jednoznačné určení priorit. Na tento systém navazují další části dokumentu, které určují, jakým způsobem mají být jednotlivé úseky realizovány a jaké nástroje k tomu mají být využity.



Hlavním mapovým podkladem je M1 – systém hlavních cyklotras.



PÁTEŘNÍ TRASY

Nejdůležitější trasy, které tvoří celoměstskou síť. Jejich úkolem je zajistit rychlé, přímé a atraktivní spojení na delší vzdálenosti.

DOPLŇKOVÉ TRASY

Zajišťují „jemnou obsluhu“ území. Jejich úkolem je bezpečně dovést obyvatele z jejich domovů k nejbližší páteřní trase.

VÝHLEDOVÉ TRASY

Jsou to trasy vázané na velké strategické změny v území, jako je nové nádraží nebo rozvoj jižní čtvrti.

PÁTEŘNÍ CYKLOTRASY

Páteřní cyklotrasy jsou základním prvkem navrhovaných tras pro cyklisty na území města Brna. V navrhovaném stavu představují bezpečné, komfortní, propojené, přímé a atraktivní trasy pro cyklistickou dopravu, které tvoří celoměstskou síť.

I přes jasně definovaná pravidla je nutné respektovat stávající územní vztahy, reliéf území, popř. další aspekty, které neumožní dodržení pravidel na všech úsecích páteřních cyklotras.

Při realizaci páteřních cyklotras je třeba zachovat určitou míru flexibility a stanovené trasy nevnímat striktně jako dané. Pokud se v konkrétním úseku nepodaří prosadit bezpečné, komfortní a návazné technické řešení v původně navržené stopě, je přípustné trasu upravit, pokud bude i nadále zajištěna bezpečnost, pohodlí a plynulé napojení na ostatní úseky páteřní sítě.

Pro návrh páteřní sítě cyklistických tras bylo potřeba komplexní posouzení celé řady aspektů, které ovlivňují kvalitu, bezpečnost a atraktivitu cyklistické dopravy v Brně. Cílem bylo navrhnout síť, která nejen efektivně propojí klíčové části města a napojí je na okolní obce, ale také zohlední stávající i plánované podmínky, fyzické a dopravní bariéry, bezpečnostní rizika a potřeby samotných uživatelů.

Při hodnocení a návrhu byly zohledněny zejména:

- Stávající cykloopatření
- Plánovaná cykloopatření
- Výkres cykloopatření platného ÚPmB
- Výkres dopravy platného ÚPmB
- Model cyklistické dopravy zpracovaný společností BKOM
- Plán cyklotras okolních obcí a jejich napojení na území Brna
- Hlavní cíle cest a lokální centra
- Navrhované rozvojové lokality
- Intenzita automobilové dopravy
- Nehodovost cyklistů
- Pocitové mapy vzešlé z Cykloankety
- Sklony komunikací
- Bariéry v území
- Přestupní uzly a terminály VHD



SPOJUJÍ CENTRUM MĚSTA S MĚSTSKÝMI ČÁSTMI A OKOLNÍMI OBCEMI

NAPOJUJÍ LOKÁLNÍ CENTRA, DOPRAVNÍ UZLY A CENTRA VZDĚLÁVÁNÍ A PRACOVNÍCH PŘÍLEŽITOSTÍ

JSOU PRIORITNÍ – JEJICH VÝSTAVBA S DŮRAZEM NA PROPOJENÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ BY MĚLA PŘEDCHÁZET OSTATNÍ PROJEKTY

KOMBINUJÍ REKREAČNÍ I DOPRAVNÍ CHARAKTER – ZKUŠENOSTI UKAZUJÍ, ŽE ODDĚLENÍ STEZEK NA REKREAČNÍ A DOPRAVNÍ TRASY NENÍ SMYSLUPLNÉ

JSOU PŘEVÁŽNĚ RADIÁLNÍ SE DVĚMA OKRUHY

JSOU V SOULADU S ÚZEMNÍM PLÁNEM MĚSTA BRNA I ZÁSADAMI ÚZEMNÍHO ROZVOJE JMK

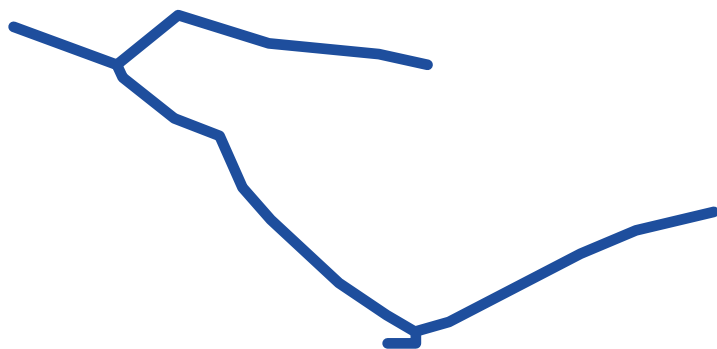
KOPÍRUJÍ PLÁNOVANÉ ZÁMĚRY

DOPLŇKOVÉ CYKLOTRASY

Doplňkové cyklotrasy představují rozšíření páteřní sítě a zajišťují jemnější obsluhu území města Brna. Jejich hlavní úlohou je napojovat obytné oblasti, lokální cíle a rekreační zóny na páteřní síť, zlepšovat dostupnost pro každodenní cesty na kratší vzdálenosti a podporovat rovnoměrný rozvoj cyklistické infrastruktury.

I u doplňkových tras platí, že jejich vedení nelze vnímat zcela striktně. Pokud místní podmínky neumožní prosadit plně komfortní a bezpečné řešení v navržené stopě, je možné trasu přizpůsobit, pokud zůstane zachována její funkce, napojení na páteřní síť a přiměřená úroveň bezpečnosti.

Doplňkové cyklotrasy, přestože představují druhou úroveň sítě, jsou nedílnou součástí koncepce cyklistické dopravy města. Při navrhování změn v území, přípravě nových staveb nebo rekonstrukcích komunikací je nezbytné tyto trasy respektovat a zohledňovat jejich vedení. Slouží k zajištění lokální obslužnosti a plynulého napojení na páteřní síť, a proto jakékoliv přerušení nebo zhoršení jejich parametrů by mohlo negativně ovlivnit dostupnost cyklistické dopravy pro obyvatele.



NAVAZUJÍ NA PÁTEŘNÍ SÍŤ A VHODNĚ JI DOPLŇUJÍ

MAJÍ PŘEVÁŽNĚ MÍSTNÍ OBSLUŽNÝ CHARAKTER

PROPOJUJÍ JEDNOTLIVÉ MĚSTSKÉ ČÁSTI, MÍSTNÍ CENTRA
I VÝZNAMNÉ BODY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI

DOPLŇUJÍ PÁTEŘNÍ TRASY V ÚSECÍCH, KDE PÁTEŘNÍ SÍŤ
NEMŮŽE ZAJISTIT DOSTATEČNÉ POKRYTÍ

VEDOU PO STÁVAJÍCÍCH CYKLOTRASÁCH, ČÍMŽ POSILUJÍ
REKREAČNÍ FUNKCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY, VČETNĚ
NAPOJENÍ NA PARKY, LESY A PŘÍMĚSTSKOU KRAJINU

MOHOU MÍT VĚTŠÍ PODÍL ZKLIDNĚNÝCH ULIC A TRAS
VEDENÝCH MIMO HLAVNÍ DOPRAVNÍ TAHY

VYCHÁZEJÍ ZE ZAUŽÍVANÝCH CYKLISTICKÝCH TRAS DLE
STÁVAJÍCÍCH DAT

VYCHÁZEJÍ ZE STÁVAJÍCÍCH ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ

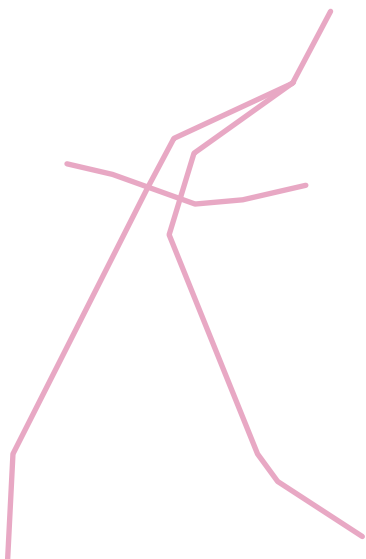
UMOŽŇUJÍ ALTERNATIVNÍ VEDENÍ TRAS PŘI OMEZENÍ
NA PÁTEŘNÍ SÍTI

VÝHLEDOVÉ CYKLOTRASY

Výhledové trasy jsou trasy, které bude možné vybudovat v dlouhodobém časovém horizontu, jelikož jsou podmíněny širšími změnami v území. Souvisejí s rozvojem území dle nového Územního plánu města Brna (ÚPmB) v rozvojových lokalitách a strategických projektech města do roku 2050. Navrhované úseky jsou s ÚPmB v souladu a v maximální možné míře kopírují územním plánem vymezené páteřní komunikace, tedy budoucí klíčová dopravní propojení v území. Tím je zajištěno, že rozvoj cyklistické infrastruktury bude koordinován s hlavními urbanistickými a dopravními záměry města.

Patří sem zejména trasy v blízkosti nového železničního nádraží, trasy v blízkosti jižního segmentu VMO a trasy v jižním centru. Realizace těchto tras je závislá na postupném naplňování územně plánovací dokumentace a na přípravě souvisejících staveb, přičemž jejich vymezení již nyní umožňuje chránit potřebné koridory a koordinovat budoucí investice.

Ačkoliv jsou tyto trasy primárně koncipovány jako budoucí páteřní tahy, o jejich konečném charakteru (zda budou tvořit páteřní, nebo doplňkovou síť) se rozhodne až v době jejich realizace na základě aktuálně platných strategických dokumentů a podrobného územního posouzení.



KVALITU SÍTĚ DEFINUJE:

BEZPEČNOST

Naprostou prioritou je ochrana cyklistů a eliminace rizikových střetů s motorovou dopravou. Cílem je budovat infrastrukturu, která poskytuje pocit bezpečí všem věkovým skupinám.



PROPOJENOST

Síť musí být souvislá, bezbariérová a bez nelogických přerušení. Jen propojené trasy bez slabých míst umožňují plynulý, spolehlivý a bezpečný pohyb z centra do městských částí i okolních obcí.



PŘÍMÉ TRASY

Cyklotrasy kopírují přirozené směry pohybu a vyhýbají se zbytečným zajiždkám. Přímé vedení šetří čas a energii, čímž činí z kola plnohodnotný a časově atraktivní dopravní prostředek.



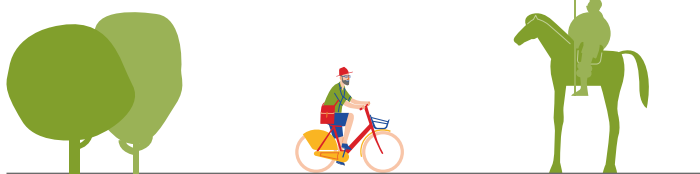
POHODLÍ

Zaměřujeme se na hladké povrchy, dostatečnou šířku a pravidelnou údržbu. Komfortní trasa snižuje fyzickou námahu, minimalizuje stres z dopravy a zvyšuje požitek z jízdy pro každodenní uživatele.



ATRAKTIVITA

Trasy jsou vedeny estetickým prostředím s kvalitním a aktivním veřejným prostorem nebo doplňkovým zázemím, jako jsou odpočívky či zeleň. Infrastruktura vedená ulicemi s aktivním parterem oživuje město a motivuje k častějšímu využívání kola pro dopravu i relaxaci.



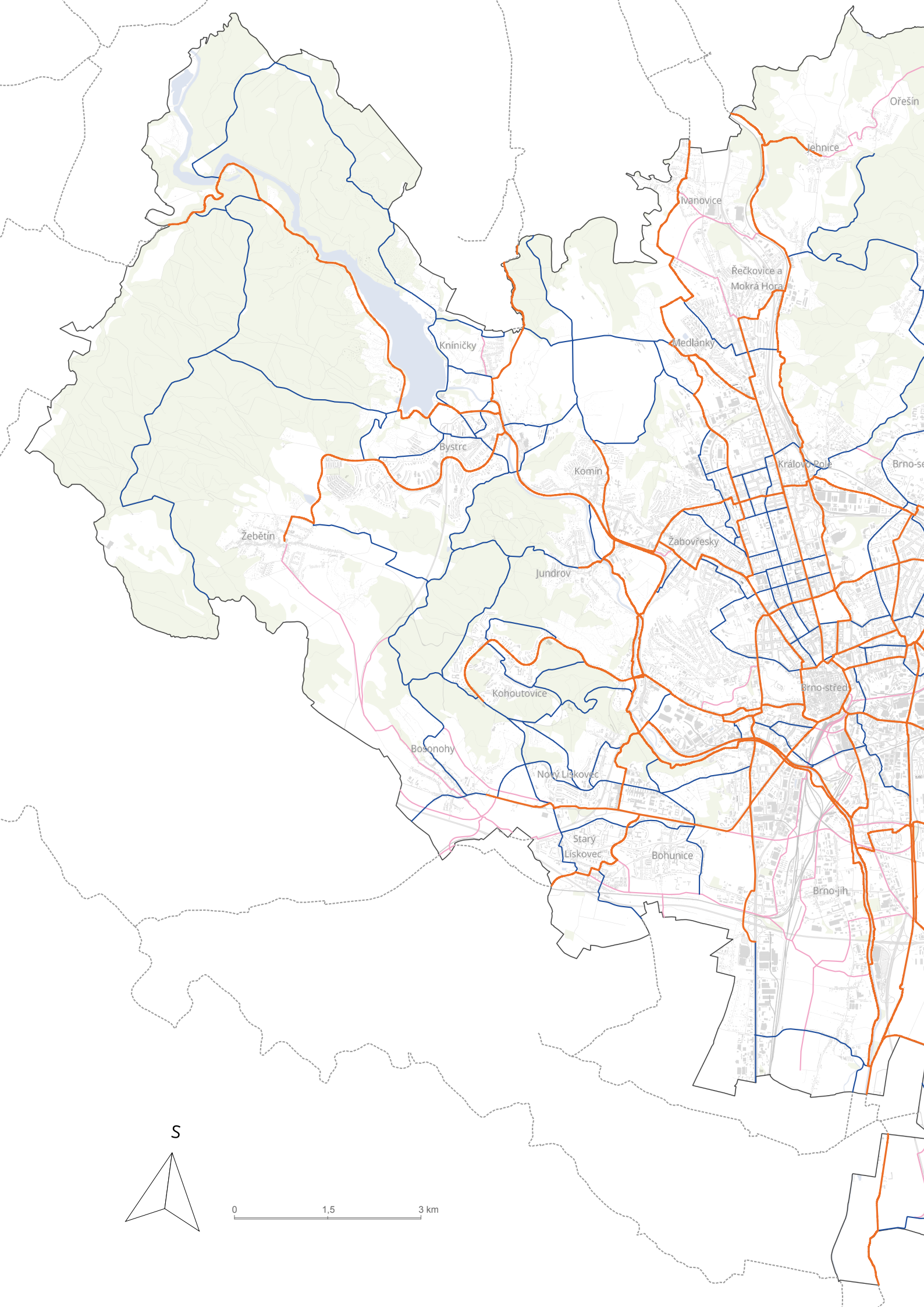
PÁTEŘNÍ TRASY

370 km

DOPLŇKOVÉ TRASY

404 km



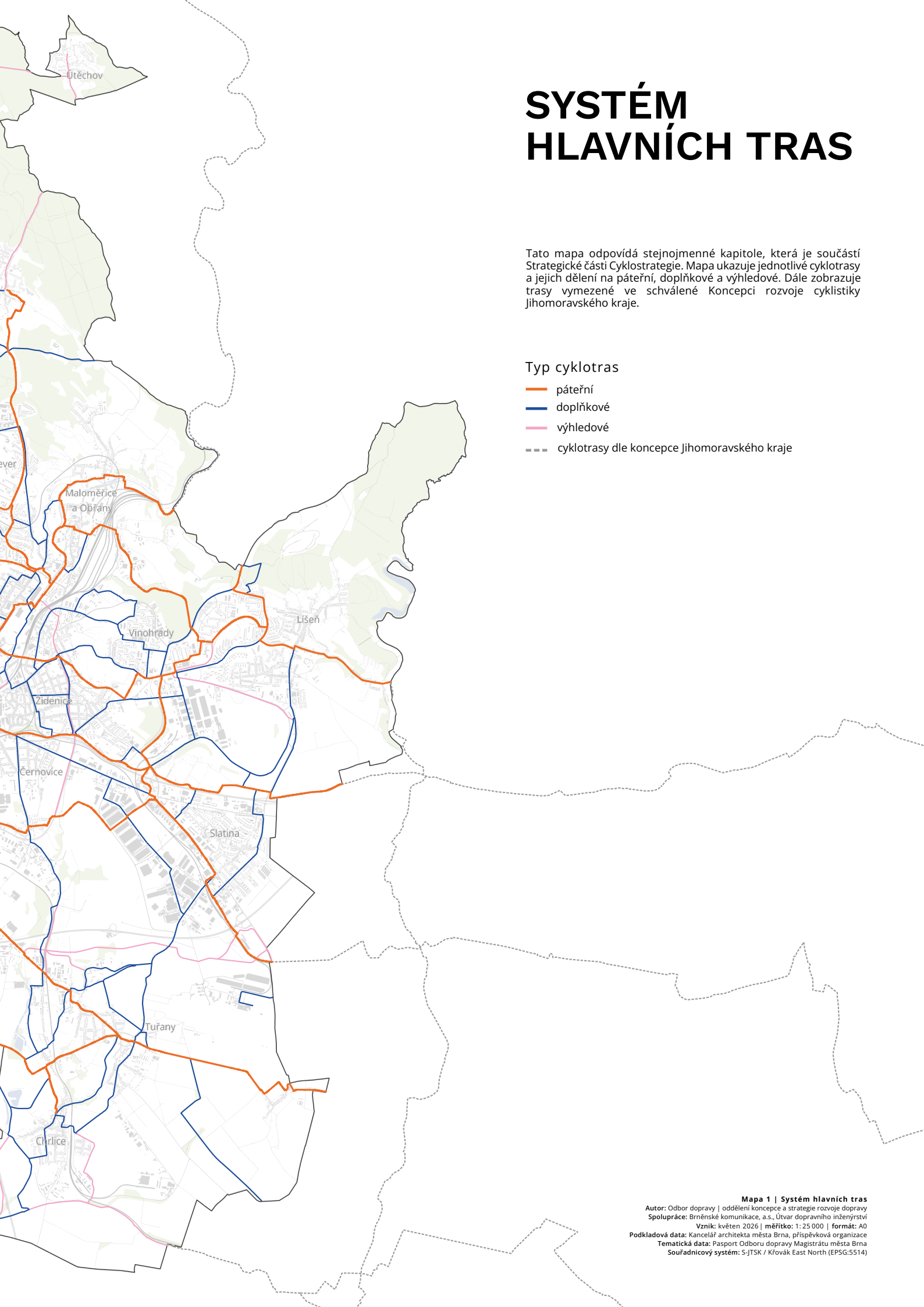


SYSTÉM HLAVNÍCH TRAS

Tato mapa odpovídá stejnojmenné kapitole, která je součástí Strategické části Cyklostrategie. Mapa ukazuje jednotlivé cyklotrasy a jejich dělení na páteřní, doplňkové a výhledové. Dále zobrazuje trasy vymezené ve schválené Konceptci rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje.

Typ cyklotras

- páteřní
- doplňkové
- výhledové
- cyklotrasy dle konceptce Jihomoravského kraje



Mapa 1 | Systém hlavních tras

Autor: Odbor dopravy | oddělení koncepce a strategie rozvoje dopravy
Spolupráce: Brněnské komunikace, a.s., Útvar dopravního inženýrství
Vznik: květen 2026 | měřítko: 1:25 000 | formát: A0
Podkladová data: Kancelář architekta města Brna, příspěvková organizace
Tematická data: Pasport Odboru dopravy Magistrátu města Brna
Souřadnicový systém: S-JTSK / Křovák East North (EPSG:5514)

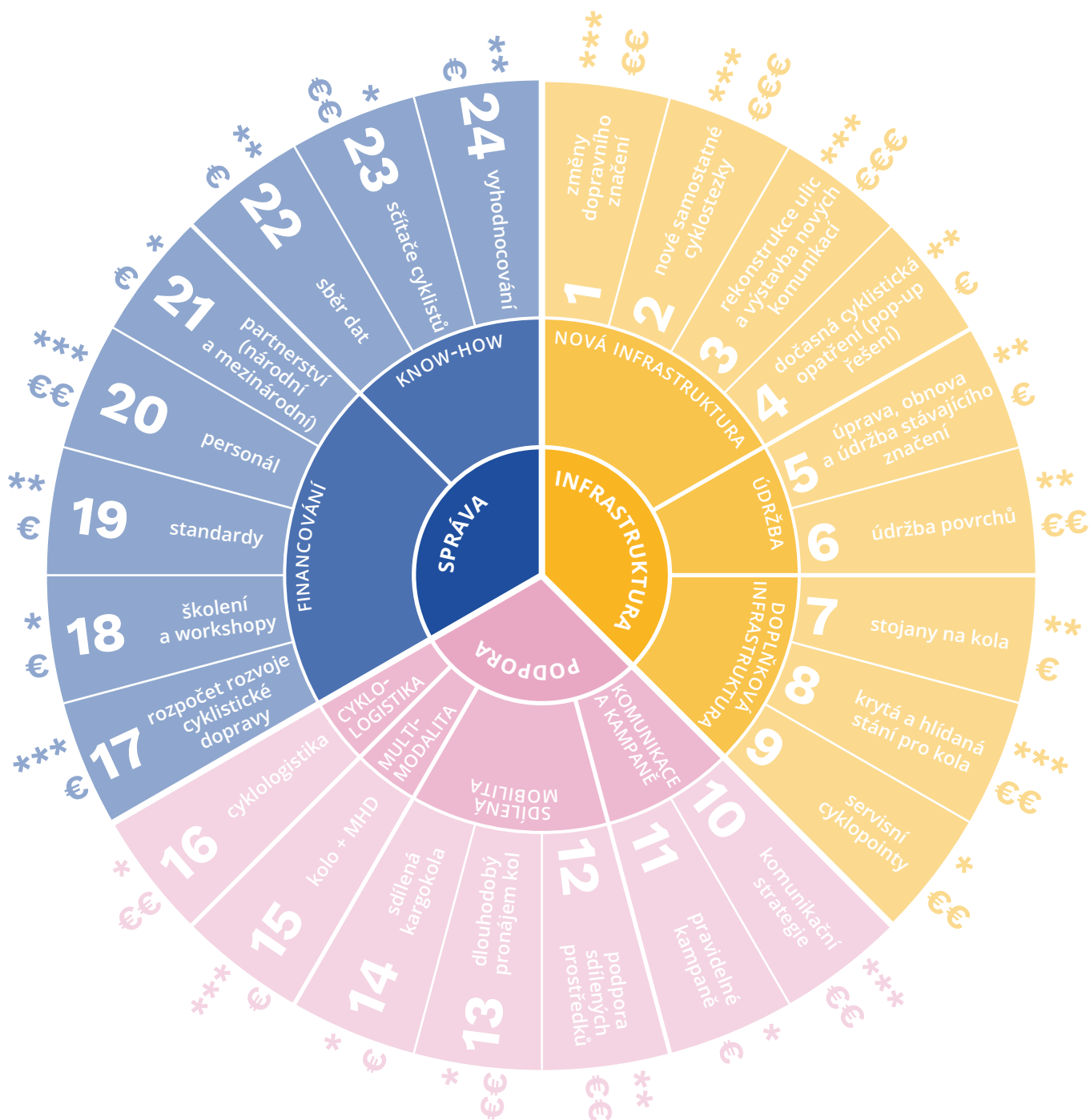
TŘI PILÍŘE REALIZACE

PRO NAPLNĚNÍ VIZE BRNA JAKO MĚSTA, KDE JE JÍZDA NA KOLE PŘIROZENOU, DOSTUPNOU A BEZPEČNOU VOLBOU PRO KAŽDODENNÍ DOPRAVU, STOJÍ TATO CYKLOSTRATEGIE NA TŘECH VZÁJEMNĚ SE DOPLŇUJÍCÍCH PILÍŘÍCH, KTERÉ SPOLEČNĚ TVOŘÍ RÁMEC MODERNÍ MĚSTSKÉ MOBILITY. TYTO PILÍŘE JSOU STRUKTUROVÁNY DO 9 TEMATICKÝCH OBLASTÍ, V NICHŽ SE NACHÁZÍ CELKEM 24 KONKRÉTNÍCH OPATŘENÍ.

JEJICH NAPLŇOVÁNÍM MĚSTO BRNO SMĚŘUJE

K VYBUDOVÁNÍ BEZPEČNÉ, SOUVISLÉ A DOSTUPNÉ SÍTĚ CYKLOTRAS, SYSTEMATICKÉMU ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTŮ I MODAL SPLITU.

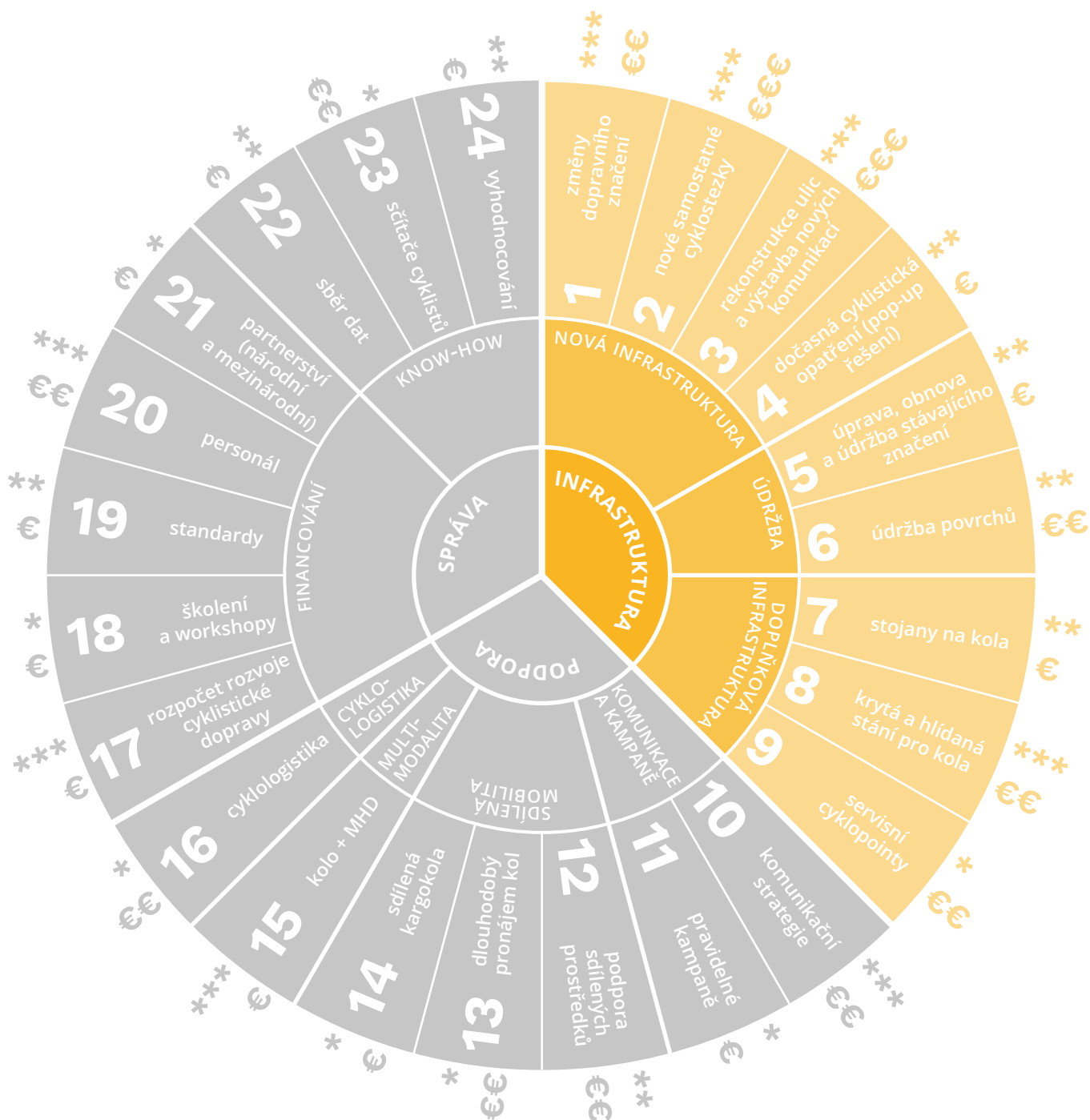
TATO OPATŘENÍ TVOŘÍ PROVÁZANÝ CELEK, KDE ROZVOJ FYZICKÉ INFRASTRUKTURY (PILÍŘ I) DOPLŇUJÍ MOTIVAČNÍ NÁSTROJE PRO ZMĚNU DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ (PILÍŘ II) A STABILNÍ INSTITUCIONÁLNÍ I FINANČNÍ ZÁZEMÍ (PILÍŘ III), COŽ ZARUČUJE, ŽE CYKLOSTRATEGIE BUDE ŽIVÝM A EFEKTIVNÍM NÁSTROJEM.



1. PILÍŘ INFRASTRUKTURA

CÍLEM PRVNÍHO PILÍŘE JE VYBUDOVAT SOUVISLOU A BEZPEČNOU SÍŤ CYKLOTRAS, KTERÁ PROPOJÍ CENTRUM MĚSTA S MĚSTSKÝMI ČÁSTMI I OKOLNÍMI OBCEMI. PROTOŽE JE V SOUČASNOSTI POHYB NA KOLE V BRNĚ PŘIBLIŽNĚ DVACETKRÁT NEBEZPEČNĚJŠÍ NEŽ JÍZDA AUTEM, PRIORITOU JE TRANSFORMACE ROZTŘÍŠTĚNÝCH ÚSEKŮ V KVALITNÍ SÍŤ TRAS PROSTŘEDNICTVÍM NOVÝCH CYKLOSTEZEK, ÚPRAV VODOROVNÉHO ZNAČENÍ, REKONSTRUKCÍ ULIC A DŮSLEDNÉ ÚDRŽBY POVRCHŮ.





NOVÁ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

Rozvoj nové cyklistické infrastruktury je klíčovou oblastí Cyklostrategie, protože přímo naplňuje specifický cíl 4 Plánu mobility: „Dostavba páteřních komunikací pro cyklisty a zkvalitňování stávajících tras pro cyklisty.“ Analytická část ukázala, že stávající síť v Brně je roztříštěná, chybí návaznosti a významná část tras je vedena v dopravně zatížených ulicích bez dostatečné ochrany cyklistů. To zásadně omezuje její atraktivitu i bezpečnost. Oblast nové infrastruktury proto představuje základ celé Cyklostrategie – cílem je vybudovat propojenou a kvalitní síť, která umožní každodenní i rekreační využívání kola v Brně a jeho okolí.

Jednou z nejrychlejších cest ke zlepšení podmínek pro cyklisty jsou změny dopravního značení. Tyto úpravy lze realizovat bez složitých stavebních zásahů a s nízkými náklady, proto představují vhodný nástroj pro postupné rozšiřování sítě v krátkém časovém horizontu.

Zcela zásadní roli hraje výstavba nových samostatných cyklostezek, které zajišťují bezpečný a komfortní pohyb tam, kde není možné vést cyklisty v uličním prostoru. Tyto investiční projekty sice vyžadují delší přípravu a povolená procesy, ale přinášejí nejvyšší standard infrastruktury a umožňují i rekreační využití v klidném prostředí.

Významnou příležitostí jsou také rekonstrukce ulic. Ty je nutné chápat jako komplexní zásahy do podoby města, které kromě dopravy řeší i zeleň a technickou infrastrukturu. Pokud se při nich nevybudují odpovídající cykloopatření, hrozí, že nevyhovující stav zůstane nezměněn na desítky let. Proto je ne-

zbytné, aby každá rekonstrukce zahrnovala i bezpečná a komfortní řešení pro cyklisty, a to jak formou dopravního značení, tak v podobě oddělených stezek v přidruženém dopravním prostoru.

Další možnost představují dočasná cyklistická opatření, která umožňují rychle reagovat na aktuální potřeby a zároveň testovat nová řešení. Jsou vhodná zejména tam, kde se v krátkém čase nedaří vybudovat plnohodnotnou infrastrukturu, aby nevznikala slabá místa ohrožující bezpečnost cyklistů a snižující atraktivitu celé sítě. Můžou být však také vhodnou náhradou tras přerušovaných dočasnou rekonstrukcí a mohou tak sloužit jako dočasná objízdná trasa.

STÁVAJÍCÍ SÍŤ V BRNĚ JE ROZTŘÍŠTĚNÁ, CHYBĚJÍ NÁVAZNOSTI A VÝZNAMNÁ ČÁST TRAS JE VEDENA V DOPRAVNĚ ZATÍŽENÝCH ULICÍCH BEZ DOSTATEČNÉ OCHRANY CYKLISTŮ. TO ZÁSADNĚ OMEZUJE JEJÍ ATRAKTIVITU I BEZPEČNOST.

AKTIVITY

Realizace nové cyklistické infrastruktury formou změn dopravního značení

Integrační opatření

- zklidněné zóny (pěší, obytné, sdílené, zóna 30 a další)
- cyklistické zóny
- cykloobousměrky
- vyhrazené a ochranné jízdní pruhy pro cyklisty
- opatření na křižovatkách řízených SSZ – prostor pro cyklisty

Segregační opatření

- samostatné jednosměrné cyklistické pásy
- zejména legalizace pohybu cyklistů na stávajících komunikacích /chodnících oddělených od motorové dopravy formou stezek

Zvýraznění problematických míst

- formou podbarvení, nápisů na vozovce

INDIKÁTORY

- délka nově vzniklé cyklistické infrastruktury realizované formou dopravního značení
- podíl opatření hodnocených jako „vhodné“ dle Manuálu pro volbu cyklistických opatření
- podíl cykloobousměrek na jednosměrných úsecích komunikací
- počet propojených úseků/míra spojitosti tras

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- Útvar dopravního inženýrství, BKOM
- Středisko dopravního značení a světelné signalizace, BKOM
- PČR, Dopravní inspektorát Brno
- městské části a další veřejnoprávní a soukromé subjekty

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet BKOM určený na realizaci a obnovu dopravního značení, případně doplněný o dotační tituly Ministerstva dopravy či Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI)

RIZIKA

- Střet zájmu mezi cykloopatřením a parkováním
- nejednotný názor na opatření ze strany samosprávy, správního orgánu a PČR

VAZBA NA MAPOVOU ČÁST

Páteřní a doplňkové cyklotrasy k řešení formou změn dopravního značení jsou vymezeny v Mapové části Cyklostrategie, a to jak pro páteřní, tak doplňkové cyklotrasy. Použití těchto opatření je však přípustné a žádoucí i mimo hlavní síť, vždy v souladu s Manuálem pro volbu cyklistických opatření a Standardy cyklistických opatření.



Obrázek 1 – Typická realizace formou změny dopravního značení (ul. Křižíkova)



Obrázek 2 – Piktogram bez reálného přínosu pro bezpečí cyklistů

AKTIVITY

Výstavba nových samostatných těles a staveb pro cyklistickou dopravu.

Segregační opatření

- stezky pro cyklisty
- stezky pro chodce a cyklisty (dělené, společné)
- podjezdy a lávky

S přihlédnutím k navrhovaným intenzitám cyklistické a pěší dopravy by měly mít přednost stezky s odděleným provozem pěších a cyklistů, protože poskytují vyšší standard bezpečnosti a komfortu.

Vhodná je zejména výstavba samostatných stezek vedených mimo souběh s pozemními komunikacemi s motorovým provozem, typicky podél řek nebo mimo zastavěné území. Nové cyklostezky mohou vznikat výstavbou nových těles pozemních komunikací, případně rekonstrukcí stávajících komunikací.

Žádoucí je i budování samostatných stezek v zastavěném území, nicméně tyto stezky jsou většinou součástí rozsáhlých a komplexních rekonstrukcí ulice, viz Opatření 3.

INDIKÁTORY

- délka nových samostatných cyklostezek, s rozlišením stezek společných a dělených
- délka dokončených úseků dle Mapové části Cyklostrategie
- podíl stezek s odděleným provozem cyklistů a chodců
- počet propojených úseků/míra spojitosti tras

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, Magistrát města Brna – v rámci rekonstrukcí komunikací a koordinace s dalšími investicemi
- BKOM

SPOLUPRÁCE

- DPMB, KAM, BVK, městské části a další veřejnoprávní a soukromé subjekty

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna
- Fond mobility; vhodné externí zdroje, například SFDI nebo IROP

RIZIKA

- složité majetkové vztahy a výkupy pozemků
- vysoké investiční náklady a dlouhá příprava/povolovací procesy

VAZBA NA MAPOVOU ČÁST

Páteřní a doplňkové cyklotrasy k řešení formou nových samostatných cyklostezek jsou vymezeny v Mapové části Cyklostrategie. Použití těchto opatření je však přípustné a žádoucí i mimo hlavní síť. Užití opatření musí být vždy v souladu s Manuálem pro volbu cyklistických opatření a Standardy cyklistických opatření.

Nové cyklostezky by měly být vždy doplněny doplňkovou infrastrukturou, jako jsou stojany na kola, odpočívky nebo pítka, aby se zvýšila jejich atraktivita a praktická využitelnost.



Obrázek 3 – Typická realizace formou nové samostatné cyklostezky (podjezd Hladíkova)



Obrázek 4 – Nevhodný povrch na páteřní cyklotrase (při ul. Tkalcovská)

AKTIVITY

Realizace vhodných opatření pro cyklisty v rámci komplexní rekonstrukce ulice nebo při výstavbě nových komunikací.

- opatření musí být součástí celkového řešení uličního prostoru tak, aby byla zachována vyváženost mezi různými druhy dopravy a dalšími funkcemi ulice
- požadavky na cykloopatření musí být součástí již úvodních investičních záměrů a zadávacích podmínek pro projektanty
- je žádoucí řešit projekty s návazností na další plánovaná opatření
- specificky je třeba upozornit, že i při rekonstrukcích ulic v zónách 30 je nutné zavádět vhodné zklidňující prvky, které snižují rychlost automobilové dopravy, a tím přispívají k bezpečnějším podmínkám pro cyklisty

INDIKÁTORY

- délka cyklistických opatření odpovídajících Manuálu pro volbu cyklistických opatření realizovaných při rekonstrukcích ulic
- podíl opatření hodnocených jako „vhodné“ dle Manuálu pro volbu cyklistických opatření

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB
- Odbor investiční, MMB
- BKOM
- KAM
- BVK
- DPMB

SPOLUPRÁCE

- městské části a další veřejnoprávní a soukromé subjekty

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna
- vhodné externí zdroje, například SFDI nebo IROP

RIZIKA

- nedostatečné zadání cyklistických požadavků v rané fázi plánování
- tlak na zachování kapacity pro automobilovou dopravu
- riziko „zakonzervování“ nevyhovujícího řešení

VAZBA NA MAPOVOU ČÁST

Páteřní a doplňkové cyklotrasy k řešení formou celkových rekonstrukcí a výstavby nových komunikací jsou vymezeny v Mapové části Cyklostrategie. Použití těchto opatření je však přípustné a žádoucí i mimo hlavní síť. Užití opatření musí být vždy v souladu s Manuálem pro volbu cyklistických opatření a Standardy cyklistických opatření.



Obrázek 5 – Fyzické prvky zklidnění vybudované v rámci rekonstrukce (ul. Gorkého)



Obrázek 6 – Rekonstrukce městské tepny bez vhodných cykloopatření (ul. Merhautova)

AKTIVITY

Realizace dočasných cyklistických opatření tam, kde je trvalé opatření plánováno ve střednědobém (> 5 let) až dlouhodobém (> 10 let) horizontu.

Patří sem i řešení objízdných tras v případě rekonstrukcí, kdy je páteřní nebo doplňková trasa dočasně přerušena.

Dočasná opatření mohou zahrnovat zejména:

- vymezení jízdního pruhu pro cyklisty pomocí vodorovného značení a mobilních prvků (jednosměrné cyklistické pásy)
- provizorní rozšíření prostoru pro cyklisty na úkor stávajícího parkování nebo jízdních pruhů pro IAD
- zřizování dočasných cyklokoridorů propojujících páteřní části sítě nebo významné cíle cest

INDIKÁTORY

- délka nově zřízených dočasných cyklistických opatření
- počet uzavírek řešení dočasnou objízdnou trasou
- počet úseků, kde byla dočasná opatření převedena do trvalého stavu
- počet spojených úseků/míra spojitosti tras

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- Útvar dopravního inženýrství, BKOM
- Středisko dopravního značení a světelné signalizace, BKOM
- PČR, Dopravní inspektorát Brno
- městské části a další veřejnoprávní a soukromé subjekty

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna
- Fond mobility

RIZIKA

- nedostatečná komunikace provedených změn
- silné negativní reakce části společnosti
- realizace bez návaznosti na trvalé řešení
- nedostatečná údržba a zajištění přehlednosti opatření

Hlavním přínosem těchto řešení je rychlá implementace a možnost vyzkoušet v praxi nová uspořádání uličního prostoru. Získané zkušenosti i reakce veřejnosti pak mohou být cenným podkladem pro plánování trvalých opatření. Důležité je tedy tato opatření doprovázet i sběrem dat o změnách pohybu cyklistů i jejich názorů na provedené změny.



Obrázek 7 – Dočasná cyklostezka (Berlín, Německo)



Obrázek 8 – Stavba bez objízdné trasy pro cyklisty (Svratka)

ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Kvalitní infrastruktura pro cyklistickou dopravu nevzniká pouze její výstavbou, ale také pravidelnou a systematickou údržbou. Analytická část ukázala, že současná síť cyklistických opatření v Brně je v mnoha úsecích zatížena problémy, které snižují její atraktivitu a bezpečnost. Nejčastěji se jedná o opotřebované nebo chybějící dopravní značení, poškozené či nerovné povrchy, nečistoty a nedostatečnou zimní a letní údržbu. Tyto závady mohou odradit od pravidelného využívání kola zejména méně zkušené uživatele, děti či seniory, a přispívat tak k celkově nižšímu podílu cyklistické dopravy na přepravní práci.

Údržba cyklistické infrastruktury je proto nezbytným předpokladem k tomu, aby již existující opatření plnila svou funkci a podporovala dlouhodobý růst cyklistické dopravy. Spadá sem nejen pravidelná obnova a úprava dopravního značení, které zajišťuje čitelnost a předvídatelnost pohybu cyklistů v dopravním prostoru, ale také péče o povrchy stezek a pruhů. Hladký, čistý a bezpečný povrch je klíčový jak z hlediska komfortu, tak i prevence dopravních nehod.

Tato oblast tedy staví na jednoduchém, avšak zásadním principu: i ta nejlepší infrastruktura ztrácí svůj smysl, pokud není průběžně udržována. Opatření v této oblasti se proto zaměřují na pravidelnou úpravu, obnovu a údržbu značení a povrchů.

I TA NEJLEPŠÍ INFRASTRUKTURA ZTRÁCÍ SVŮJ SMYSL, POKUD NENÍ PRŮBĚŽNĚ UDRŽOVÁNA.

AKTIVITY

- obnova vodorovného dopravního značení
- obnova svislého dopravního značení, a to dle aktuálně platných standardů, včetně výměny poškozených prvků
- oprava nelogických úseků, kde se mísí více režimů, kde není jednoznačně určena přednost v jízdě nebo je dopravní situace jinak nepřehledná
- zavedení periodických revizí dopravního značení s cílem včas identifikovat nedostatky a plánovat jejich nápravu
- stanovit přesnou periodu revizí (například jednou ročně) a určit systém evidence závad
- uvažovat o zapojení veřejnosti a cyklistických spolků do hlášení závad prostřednictvím aplikace „Brňáci pro Brno“

INDIKÁTOR

- počet kilometrů opravených nebo obnovených úseků cyklistické infrastruktury
- počet úprav vykonaných na základě podnětu

ZODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- Středisko dopravního značení a světelné signalizace, BKOM

FINANCE

- rozpočet BKOM na úpravy dopravního značení v návaznosti na Opatření 1 (Změny dopravního značení)

RIZIKA

- nízká priorita oproti investičním akcím
- zatížení kapacity BKOM – údržbu svislého značení směřovat do zimního období



Obrázek 9 – Poničené dopravní značení



Obrázek 10 – Špinavé, neudržované dopravní značení

AKTIVITY

- **sezónní údržba:** důraz by měl být kladen na minimálně dvě čištění za rok, a to po zimní sezóně a dále v období podzimu, kdy je třeba odstraňovat například spadané listí
- **zimní údržba:** zimní údržba by měla probíhat co nejdříve po vzniku překážky, s důrazem na včasný zásah. V případě posypu by neměl být využíván štěrk, který zvyšuje riziko defektů
- **operativní údržba:** patří sem např. úpravy zeleně
- pověření centrálního správce údržbou, a to především na páteřních cyklotrasách (viz Mapová část), po předchozí dohodě se stávajícími správci komunikací (MČ, BKOM)
- vytipovat samostatné úseky (zejména stezky), které vyžadují zvláštní režim údržby

INDIKÁTOR

- počet kilometrů cyklistické infrastruktury zahrnutých do pravidelné sezónní a zimní údržby
- podíl páteřní sítě cyklotras s pravidelně zajištěnou údržbou

ZODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- Středisko zimní a letní údržby, BKOM

FINANCE

- rozpočet města Brna

RIZIKA

- používání nevhodných posypových materiálů (ostrý štěrk)
- roztříštěná správa jednotlivých úseků



Obrázek 11 – Zimní údržba stezek (Québec, Kanada)



Obrázek 12 – Cyklopruhy v jarním období (ulice Křížíkova, Brno)

DOPLŇKOVÁ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

Doplňková cyklistická infrastruktura představuje soubor prvků, které doplňují samotnou síť tras a zvyšují komfort i praktičnost každodenního používání kola. Jejím cílem je nabídnout cyklistům zázemí pro bezpečné parkování i základní údržbu, čímž podporuje pravidelné využívání kola a zvyšuje jeho konkurenceschopnost vůči jiným druhům dopravy. Analytická část ukázala, že právě tyto prvky jsou klíčové pro to, aby byla cyklistika v Brně vnímána jako spolehlivý a pohodlný způsob dopravy.

Stojany na kola tvoří základ doplňkové infrastruktury a slouží zejména pro krátkodobé parkování. V Brně již existuje poměrně hustá síť stojanů, často sdružených se stanicemi bikesharingu. Do budoucna je však nutné doplňovat stojany v nových lokalitách, a to nejen ve veřejném prostoru, ale např. do parkovacích pásů, aby se zamezilo odkládání kol na nevhodná místa, jako jsou dopravní značky nebo lampy.

Krytá a hlídaná stání jsou určena pro dlouhodobé parkování a poskytují vyšší míru bezpečnosti i ochrany před povětrnostními vlivy. V Brně zatím výrazně chybějí, přestože jsou nezbytná zejména u přestupních uzlů veřejné dopravy, v rekreačních lokalitách nebo v místech s očekávanou vyšší poptávkou po delším stání.

Servisní cyklopointy zvyšují komfort a bezpečnost cyklistů tím, že umožňují drobné opravy či údržbu přímo na cestě. V Brně už některé stanice fungují, ale jejich síť je třeba doplňovat podle reálné poptávky uživatelů. Analýza rovněž upozornila na nutnost zlepšit údržbu těchto zařízení a jejich

ochranu před vandalizmem, aby mohly plnit svou funkci dlouhodobě a spolehlivě.

ZÁZEMÍ PRO BEZPEČNÉ PARKOVÁNÍ I ZÁKLADNÍ ÚDRŽBU PODPORUJE PRAVIDELNÉ VYUŽÍVÁNÍ KOLA A ZVYŠUJE JEHO KONKURENCESCHOPNOST VŮČI JINÝM DRUHŮM DOPRAVY.

AKTIVITY

- budování nových stojanů na kola, včetně sdružených parkovacích míst a virtuálních stanic, které umožňují parkování soukromých i sdílených kol, zejména u významných cílů s poptávkou po krátkodobém parkování
- navrhování nových podnětů na stojanová místa a vyhodnocování návrhů od občanů a městských částí prostřednictvím nově zavedeného nástroje pro sběr podnětů a aktualizace tohoto nástroje (brnoimotion.cz/podnety)
- instalace stojanů na dětské koloběžky ve spolupráci s městskými částmi a základními školami

INDIKÁTOR

- počet nově zřízených stojanů na kola
- hustota stojanů na území města, vyjádřená například počtem stojanových míst na 1 000 obyvatel
- počet sdružených stojanových míst s odděleným prostorem pro sdílené prostředky

ZODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- BKOM, středisko Realizace inženýrských staveb – technická příprava projektů a jejich realizace
- městské části
- základní školy

FINANCE

- rozpočet města Brna

RIZIKA

- umístování do pěších ploch a zeleně a vytváření překážek v plochách pro chodce
- obsazení konstrukcí stojanů sdílenými koly a nemožnost zamknutí kol soukromých



Obrázek 13 – Virtuální parkovací místo



Obrázek 14 – Kolo nevhodně uzamčené k dopravní značce

AKTIVITY

- budování krytých stání pro kola v blízkosti přestupních uzlů a terminálů veřejné dopravy, kde je poptávka po dlouhodobém stání nejvyšší
- zřizování hlídaných stání nebo samostatných cykloboxů na frekventovaných místech, kde hrozí vyšší riziko krádeže
- umístování krytých stání také v rekreačních lokalitách, u sportovních areálů nebo kulturních zařízení, kde lidé běžně tráví delší čas
- definování jednotných standardů pro krytá a hlídaná stání
- integrace do aplikace podnětů na parkování kol (brnoinmotion.cz/podnety)

INDIKÁTOR

- počet nově vybudovaných krytých nebo hlídaných stání pro jízdní kola
- kapacita krytých stání na přestupních uzlech a u rekreačních lokalit

ZODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- BKOM
- městské části
- DPMB
- Správa železnic

FINANCE

- rozpočet města
- Fond mobility; vhodné externí zdroje, například SFDI nebo IROP

RIZIKA

- složité vlastnické vztahy u přestupních uzlů
- nejistá poptávka v počáteční fázi
- nejasný provozní model



Obrázek 15 – Kryté parkovací stání pro obyvatele sídliště (Bukurešť, Rumunsko)



Obrázek 16 – Kola na nástupišti hl. nádraží Brno

AKTIVITY

- doplnění sítě o nové servisní cyklostojany podle potřeb cyklistů
- pravidelná údržba a opravy stávajících cyklopointů s ohledem na vandalismus
- definování základního vybavení každého cyklopointu
- zvážení rozšíření funkcí o automaty na běžné cyklopotřeby (duše, lepení apod.), myčky na kola a nabíječky pro elektrokola
- iniciace možnosti partnerství se soukromým sektorem (např. cykloservisy, výrobci kol, univerzity), který by mohl posílit dostupnost služeb

INDIKÁTORY

- počet funkčních a vybavených cyklopointů

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- BKOM
- městské části

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna

RIZIKA

- častý a opakovaný vandalismus



Obrázek 17 – Automat na náhradní duše

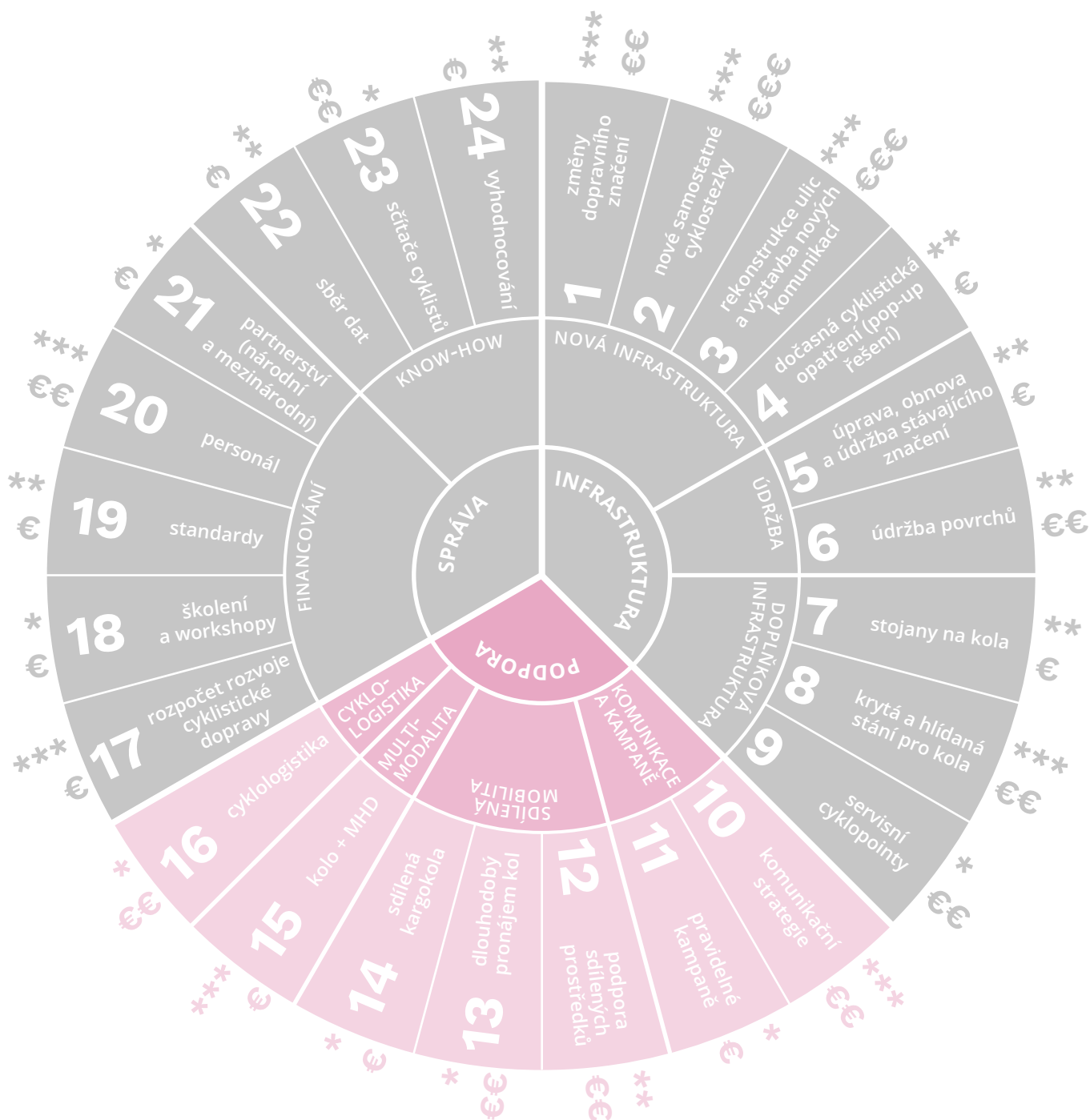


Obrázek 18 – Odpočívka pro cyklisty (Chorvatsko)

2. PILÍŘ PODPORA CYKLODOPRAVY

DRUHÝ PILÍŘ, PODPORA CYKLODOPRAVY, SE ZAMĚŘUJE NA TZV. „MĚKKÁ OPATŘENÍ“, KTERÁ MOTIVUJÍ OBYVATELE K ČASTĚJŠÍMU VYUŽÍVÁNÍ KOLA A ZVYŠUJÍ CELKOVOU ATRAKTIVITU UDRŽITELNÉ DOPRAVY. SKRZE JEDNOTNOU KOMUNIKACI, PRAVIDELNÉ KAMPANĚ, ROZVOJ SDÍLENÉ MOBILITY A ZEJMÉNA PROPOJENÍ KOLA S MHD (MULTIMODALITU) VYTVÁŘÍME PROSTŘEDÍ, KDE SE JÍZDA NA KOLE STÁVÁ EFEKTIVNÍM A KOMFORTNÍM DOPLŇKEM MĚSTSKÉHO ŽIVOTA.





KAMPANĚ A KOMUNIKACE

Rozvoj cyklistické dopravy není pouze otázkou infrastruktury, ale také práce s veřejností. Aby cyklistika byla vnímána jako přirozená a bezpečná součást městské mobility, je nutné dlouhodobě vysvětlovat její přínosy, poskytovat občanům srozumitelné informace a posilovat důvěru v opatření, která město zavádí. Analytická část ukázala, že komunikace v Brně je často roztříštěná, chybí jednotná strategie a systematické zapojení veřejnosti. Cílem této oblasti je proto nastavit jasný rámec komunikace, který propojí jednotlivé aktivity, zajistí konzistentní sdělení a podpoří změnu dopravního chování obyvatel.

Prvním opatřením je vytvoření dlouhodobé komunikační strategie. Ta má zajistit, aby veškeré informace o cyklistické dopravě byly jednotné, snadno dostupné a pravidelně aktualizované. Součástí je nejen propagace přínosů cyklistiky, ale také srozumitelné vysvětlování kroků, které město podniká. Strategický přístup ke komunikaci pomůže lépe zapojit obyvatele do procesu proměny města a podpoří jejich důvěru v zaváděná opatření.

Druhým opatřením je zavedení systému pravidelných kampaní a akcí. Ty mají posílit povědomí veřejnosti, motivovat k využívání kola a zároveň budovat pozitivní obraz cyklistické dopravy. Díky opakovaným aktivitám v průběhu roku se cyklistika stane více viditelnou, získá pevné místo v kalendáři městských akcí a bude systematicky připomínána jako každodenní i rekreační možnost pohybu po městě.

ABY CYKLODOPRAVA BYLA VNÍMÁNA JAKO PŘIROZENÁ A BEZPEČNÁ SOUČÁST MĚSTSKÉ MOBILITY, JE NUTNÉ DLOUHODOBĚ VYSVĚTLOVAT JEJÍ PŘÍNOSY, POSKYTOVAT OBČANŮM SROZUMITELNÉ INFORMACE A POSILOVAT DŮVĚRU V OPATŘENÍ, KTERÁ MĚSTO ZAVÁDÍ.

AKTIVITY

- vytvoření dlouhodobé komunikační strategie města zaměřené na podporu cyklistické dopravy
- sjednocení a koordinace informací z platforem brno.cz, brnoinmotion.cz a gis.brno.cz, aby občané měli přístup k jednotným a aktuálním datům
- sjednocení vizuální identity komunikace – využití vizuální identity samotné Cyklostrategie pro všechny informační výstupy (mapy, letáky, online prostředí)
- propagace přínosů cyklistické dopravy pro jednotlivce (zdraví, úspora času, finanční úspora) i pro společnost (čistší ovzduší, méně hluku, bezpečnější město)
- propagace nových opatření, plánů a výstupů evaluací tak, aby veřejnost věděla, jak město postupuje a jaké jsou konkrétní přínosy nových opatření
- realizace dopravní výchovy zaměřené na vhodné chování, znalost dopravních pravidel a vzájemnou ohleduplnost směrem ke všem účastníkům provozu
- koordinace komunikace města s městskými částmi (komunikace v periodických městských částí a na sociálních sítích městských částí)

INDIKÁTORY

- existence a pravidelná aktualizace komunikační strategie
- počet realizovaných komunikačních výstupů (kampaně, články, příspěvky na sociálních sítích, informační materiály)
- dosažený zásah veřejnosti (sledovanost, účast, odezva)

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB
- Tiskové středisko, MMB

SPOLUPRÁCE

- externí agentury
- Městská policie Brno, Policie ČR, BESIP a další instituce při akcích zaměřených na bezpečnost a prevenci
- JMK – Cyklo Jižní Morava
- městské části
- neziskové organizace, spolky, občanská hnutí

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna

RIZIKA

- roztržštěná komunikace mezi odbory a různými městskými kanály
- negativní společenská reakce na cyklistická opatření („bikelash“)
- politická citlivost opatření spojených s omezením automobilové dopravy



Obrázek 19 – Komunikační kampaň rozvoje cyklo dopravy (Vídeň, Rakousko)



Obrázek 20 – Informace o stavbě cyklostezky (Vídeň, Rakousko)

AKTIVITY

- zavedení systému pravidelných kampaní a akcí, které každoročně propagují cyklistickou dopravu a motivují obyvatele k jejímu využívání
- účast a partnerství města v rámci Evropského týdne mobility (ETM)
- aktivní zapojení magistrátu jako hlavního lokálního partnera celonárodní kampaně Do práce na kole (DPNK)
- organizace akcí k Mezinárodnímu dni jízdního kola – např. tematické cyklojízdy nebo veřejné akce
- pořádání jarní akce k zahájení cyklistické sezóny, zaměřené zejména na rekreační cyklisty a rodiny
- organizace podzimní akce na téma viditelnosti cyklistů, spojené s kampaní „Vidět a být viděn“, distribucí reflexních prvků a osvětou k bezpečnému pohybu za snížené viditelnosti
- postupné vytváření tradice městských akcí, které se stanou pevnou součástí kalendáře a doplní komunikaci dle Opatření 10

INDIKÁTORY

- počet pravidelně pořádaných akcí v roce
- účast veřejnosti (počty účastníků, zapojené organizace a partneři)
- mediální dosah a sledovanost kampaní

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- Tiskové středisko, MMB
- neziskové organizace, spolky, občanská hnutí
- Městská policie Brno, Policie ČR, BESIP a další instituce při akcích zaměřených na bezpečnost a prevenci

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna

RIZIKA

- únava z opakujících se akcí
- negativní vnímání ze strany občanů, kteří jízdní kolo nechtějí používat



Obrázek 21 – Jízda na podporu cyklo dopravy

SDÍLENÁ MOBILITA

Rozvoj sdílené mikromobility je důležitým doplňkem cyklistické dopravy a udržitelné městské mobility obecně. Umožňuje obyvatelům města rychle a pohodlně překonávat krátké vzdálenosti, snadno navazovat na veřejnou dopravu a překonávat tzv. první/poslední míli bez nutnosti mít vlastní dopravní prostředek. Správně nastavené a podporované systémy sdílených kol a dalších prostředků dokážou snížit závislost na automobilech, zlepšit dostupnost města a přispět ke kvalitnějšímu městskému prostředí.

Sdílená kola a elektrokoloběžky jsou v Brně již etablovaným prvkem městské mobility, zejména v centrálních oblastech a v blízkosti zastávek veřejné dopravy. Jejich rozvoj však přináší i nové výzvy – potřebu regulace, vyvážení kapacity či sdílení dat mezi městem a provozovatelem. Podpora této služby proto směřuje k tomu, aby byla efektivní, dostupná a udržitelná, a aby se postupně zapojily i další formy sdílených prostředků, včetně elektrokol.

Model dlouhodobého pronájmu kol rozšiřuje možnosti obyvatel, kteří chtějí pravidelně jezdit na kole, ale nechtějí nebo nemohou kolo vlastnit. Tento systém, běžný v řadě evropských měst, umožňuje uživatelům využívat robustní městská kola či elektrokola po delší dobu bez starostí s údržbou, s možností odkupu za zvýhodněných podmínek. Výhodou je stabilita a spolehlivost, díky nimž se pronajatá kola stávají každodenním dopravním prostředkem.

Sdílená Kargokola pak představují inovativní způsob, jak rozšířit možnosti cyklistické dopravy směrem

k rodinné mobilitě i městské logistice. Umožňují přepravu větších nákladů, dětí nebo nákupů a snižují bariéru vysokých pořizovacích nákladů spojených s vlastnictvím kargokola. Tento model, rozšířený například v Berlíně, Hamburku či Utrechtu, ukazuje, že sdílení funguje jak pro jednotlivce a rodiny, tak i pro drobné podnikatele a služby, a může se stát významným prvkem udržitelné městské mobility.

SPRÁVNĚ NASTAVENÉ A PODPOROVANÉ SYSTÉMY SDÍLENÝCH KOL A DALŠÍCH PROSTŘEDKŮ DOKÁŽOU SNÍŽIT ZÁVISLOST NA AUTOMOBILECH, ZLEPŠIT DOSTUPNOST MĚSTA A PŘÍSPĚT KE KVALITNĚJŠÍMU MĚSTSKÉMU PROSTŘEDÍ.

AKTIVITY

- revize Memoranda o spolupráci s poskytovateli sdílených prostředků (sdílených kol i elektrokoloběžek), zejména v oblasti sdílení dat a společné komunikace směrem k uživatelům
- zavedení a využívání standardu Mobility Data Specification (MDS) pro systematickou výměnu dat mezi městem a poskytovateli služeb
- aktualizace a úprava regulace fungování sdílených prostředků, včetně stanovení maximální kapacity stanic, zajištění lepšího přerozdělování (rebalancingu) a dodržování pravidel provozu
- příprava nového rámce podpory bikesharingu pro období po vypršení stávajících smluv
- zahrnutí sdílených elektrokol do nové městské zakázky, aby se rozšířila dostupnost této služby

INDIKÁTORY

- počet registrovaných uživatelů sdílených prostředků
- počet a délka jízd uskutečněných prostřednictvím bikesharingu a sdílených elektrokol
- dostupnost prostředků (míra pokrytí území města, obslužnost mimo centrum)
- počet poskytovatelů zapojených do sdílení dat v rámci MDS

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- poskytovatelé sdílených prostředků
- DPMB

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna

RIZIKA

- nedostatečná regulace a kontrola provozu a z toho plynoucí negativní vnímání ze strany veřejnosti
- přílišná závislost na komerčních poskytovatelích
- omezené sdílení dat



Obrázek 22 – Nový model elektrokola Lime



Obrázek 23 – Nový model elektrokola nextbike

AKTIVITY

Jelikož město Brno s tímto modelem zatím nemá zkušenosti, klíčovým krokem je vytvoření schématu dlouhodobého pronájmu. Ten by měl zahrnovat zejména:

- definici cílové skupiny (např. mladí lidé, studenti, rodiny s dětmi, senioři)
- rozhodnutí o typu kol (elektrokola, klasická kola, případně kargokola)
- nastavení délky pronájmu a možnosti následného odkupu
- systém údržby a servisu (zajištěný městem nebo smluvním partnerem)
- řešení evidence kol a vyhodnocení jejich využívání
- nastavení cenové politiky (záloha, měsíční nájemné, výše odkupu)
- transparentní pravidla pro zapojení občanů do programu

INDIKÁTORY

- počet zapojených uživatelů do programu
- počet kol v dlouhodobém pronájmu
- míra odkupu kol po skončení pronájmu
- spokojenost účastníků programu (pravidelné dotazníky)

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- městské organizace
- externí dodavatelé

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna
- Sociálně klimatický fond

RIZIKA

- pilotní projekt vyžaduje větší míru úsilí a financí s relativně nízkým dopadem v počáteční fázi
- nejasnosti ohledně právní formy fungování a výběru cílových skupin



Obrázek 24 – Úspěšný projekt dlouhodobého pronájmu v partnerském městě Rennes



Obrázek 25 – Městské kolo Trnava

AKTIVITY

Protože město Brno s tímto modelem zatím nemá zkušenosti, klíčovým krokem je vytvoření schématu sdílených kargokol. Ten by měl řešit zejména:

- určení vhodných lokalit pro rozmístění kargokol (např. sídliště, centra městských částí, nákupní centra, rekreační lokality)
- výběr vhodného provozního modelu (veřejný bikesharing, komunitní půjčovny, spolupráce s komerčními partnery)
- pravidla rezervace a používání (mobilní aplikace, doba zapůjčení, možnost delšího pronájmu)
- nastavení systému údržby a servisu
- zajištění vhodné infrastruktury (krytá stání, nabíjení u elektrokargokol)
- nastavení cenové politiky (dostupné tarify, možnost bezplatného využití na zkoušku)
- zapojení soukromého sektoru – např. firem jako IKEA nebo lokálních dodavatelů, kteří mohou mít zájem o propagaci či spolufinancování projektu

INDIKÁTORY

- počet zapojených kargokol
- počet uživatelů a výpůjček

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- soukromé firmy
- městské části

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna
- Sociálně klimatický fond

RIZIKA

- úzká cílová skupina uživatelů
- nejasný provozní model



Obrázek 26 – Sdílené kargokolo ve spolupráci se společností IKEA

MULTIMODALITA

Kombinace jízdy na kole a využívání MHD a VHD představuje důležitý prvek moderní městské mobility. Kolo umožňuje uživatelům pohodlně překonat kratší vzdálenosti a dostat se na místa, která MHD neobsluhuje, zatímco MHD zajišťuje rychlý a kapacitní převoz na delší vzdálenosti. Tato multimodalita, používání obou druhů dopravy v rámci jedné cesty, významně rozšiřuje dosah udržitelné dopravy, snižuje potřebu používání automobilů a tím přispívá ke snížení dopravních kongescí, emisí a hlukové zátěže. Analytická část ukazuje, že v Brně zatím chybějí dostatečně rozvinuté podmínky pro přepravu kol v MHD a jejich kombinované využití je stále limitováno.

Pro efektivní podporu tohoto přístupu je nutné soustředit se na několik oblastí. Především je důležité vybavit dopravní uzly a přestupní terminály zázemím pro dlouhodobé parkování kol, například pomocí krytých a bezpečných stání. Stejně zásadní je umožnit přepravu jízdních kol, včetně elektrokol, přímo v prostředcích veřejné dopravy – například vyhrazenými prostory ve vozidlech. Důležitou motivační roli mohou sehrát také zvýhodněné tarify, které propojí cyklistickou a veřejnou dopravu do jednoho funkčního systému. Tím se multimodalita stane pro uživatele nejen pohodlnou, ale i ekonomicky výhodnou volbou.

POUŽÍVÁNÍ OBOU DRUHŮ DOPRAVY V RÁMCI JEDNÉ CESTY VÝZNAMNĚ ROZŠIŘUJE DOSAH UDRŽITELNÉ DOPRAVY, SNIŽUJE POTŘEBU POUŽÍVÁNÍ AUTOMOBILŮ A TÍM PŘÍSPÍVÁ KE SNÍŽENÍ DOPRAVNÍCH KONGESCÍ, EMISÍ A HLUKOVÉ ZÁTĚŽE.

AKTIVITY

- umožnění přepravy jízdních kol v MHD, včetně zvýhodněného tarifu pro držitele předplatného kupónu
- umožnění převozu elektrokol v MHD, např. s podmínkou odpojené baterie a dostatečného ukotvení kola tak, aby byla zajištěna bezpečnost převozu ve vozidlech MHD
- spolupráce na zlepšení podmínek převozu kol v rámci IDS JMK (vlak, regionální autobusy, víkendové cyklobusy)
- rozšíření kapacity vozidel vybavených pro převoz kol (zejména tramvaje, autobusy s vyšší obsazeností rekreačních směrů)
- vytvoření přehledného informačního systému o možnostech přepravy kol v MHD (např. v jízdních řádech, mobilních aplikacích)
- školení a metodická podpora pro řidiče MHD pro jednotný přístup k přepravě kol
- vytipování linek s vysokou poptávkou přepravy kol

INDIKÁTORY

- počet linek a vozidel umožňujících pohodlný převoz kol
- podíl spokojených uživatelů dle pravidelných průzkumů

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- DPMB
- KORDIS JMK

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna

RIZIKA

- konflikty s cestujícími ve špičkách
- nejednotná pravidla v IDS JMK
- nedostatečná podpora ve stanicích viz Opatření 8



Obrázek 27 – Cyklobus na lince č. 55

CITY LOGISTIKA – PODPORA CYKLOLOGISTIKY

Logistika je jedním z hlavních zdrojů dopravní zátěže v centru města – především kvůli zásobování a doručování zboží. Analytická část ukázala, že rostoucí počet zásilek z e-commerce dále zvyšuje intenzitu dopravního zatížení v obytných i komerčních oblastech, a tím i negativní dopady na životní prostředí a bezpečnost. Jedním z udržitelných řešení je využití nákladních (kargo) kol, která mohou nahradit část dodávek na první/poslední míli. Kargokola jsou schopná přepravit běžné zásilky v městském prostředí rychle a flexibilně, bez emisí a hluku. Inspiraci lze čerpat například z Prahy, kde vzniklo městské překladiště ve spolupráci s logistickými firmami (PPL, DHL, DPD) a následná distribuce probíhá právě prostřednictvím kargokol.

Využití nákladních kol se však neomezuje pouze na komerční sféru. V řadě evropských měst jsou zapojována také do služeb města. Například v Kodani, Utrechtu nebo Hamburku využívají radnice kargokola pro převoz náradí a materiálů při údržbě městské zeleně, čištění parků či drobných opravách městského mobiliáře. Díky své flexibilitě a možnosti pohybu i v pěších zónách představují tato kola efektivní alternativu k lehkým užitkovým vozidlům.

Zajímavým faktem je, že naprostá většina zásilek ve městech má velmi nízkou hmotnost a objem – studie ukazují, že přibližně 50–60 % všech balíčků váží méně než 2 kg a více než 90 % zásilek má hmotnost do 10 kg. To znamená, že drtivá většina přepravovaného zboží nevyžaduje využití velkých dodávek a může být bez problémů přepravena na kargokole. Potenciál pro jejich širší nasazení je proto velmi vysoký.

Města, která systematicky podporují rozvoj cyklologistiky, tak dosahují nejen snížení emisí a hlučnosti, ale také lepší prostupnosti center a atraktivnějšího městského prostředí pro obyvatele i návštěvníky.

NAPROSTÁ VĚTŠINA ZÁSILEK VE MĚSTECH MÁ VELMI NÍZKOU HMOTNOST A OBJEM – STUDIE UKAZUJÍ, ŽE PŘÍBLIŽNĚ 50–60 % VŠECH BALÍČKŮ VÁŽÍ MÉNĚ NEŽ 2 KG A VÍCE NEŽ 90 % ZÁSILEK MÁ HMOTNOST DO 10 KG.

DRTIVÁ VĚTŠINA PŘEPRAVOVANÉHO ZBOŽÍ NEVYŽADUJE VYUŽITÍ VELKÝCH DODÁVEK A MŮŽE BÝT BEZ PROBLÉMŮ PŘEPRVENA NA KARGOKOLECH.

AKTIVITY

- Zřídit jedno nebo více překladišť (mikro-dep) v blízkosti centra města, kde bude docházet k překládce zásilek z dodávek na kargokola
- Nastavit pravidla spolupráce s velkými poskytovateli logistiky (PPL, DHL, DPD aj.) formou memorand nebo partnerství
- Vytvořit systém podpory pro logistické firmy, které se zapojí do využívání kargokol (např. zvýhodněný nájem prostor pro depa, společná propagace, případně dotační nástroje)
- Vyčlenit vybrané komunikace či zóny s omezeným vjezdem motorových vozidel a zavést taková opatření, která budou zvýhodňovat zásobování pomocí kargokol

INDIKÁTORY

- počet zásilek přepravených pomocí kargokol
- počet fungujících překladišť (mikro-dep)
- podíl cyklologistiky na zásobování v centru města

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- Odbor životního prostředí, MMB
- Soukromé logistické firmy (PPL, DHL, DPD aj.)

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna
- Fond mobility
- externí zdroje: dotační programy EU (např. IROP, ITI, Sociální klimatický fond)

RIZIKA

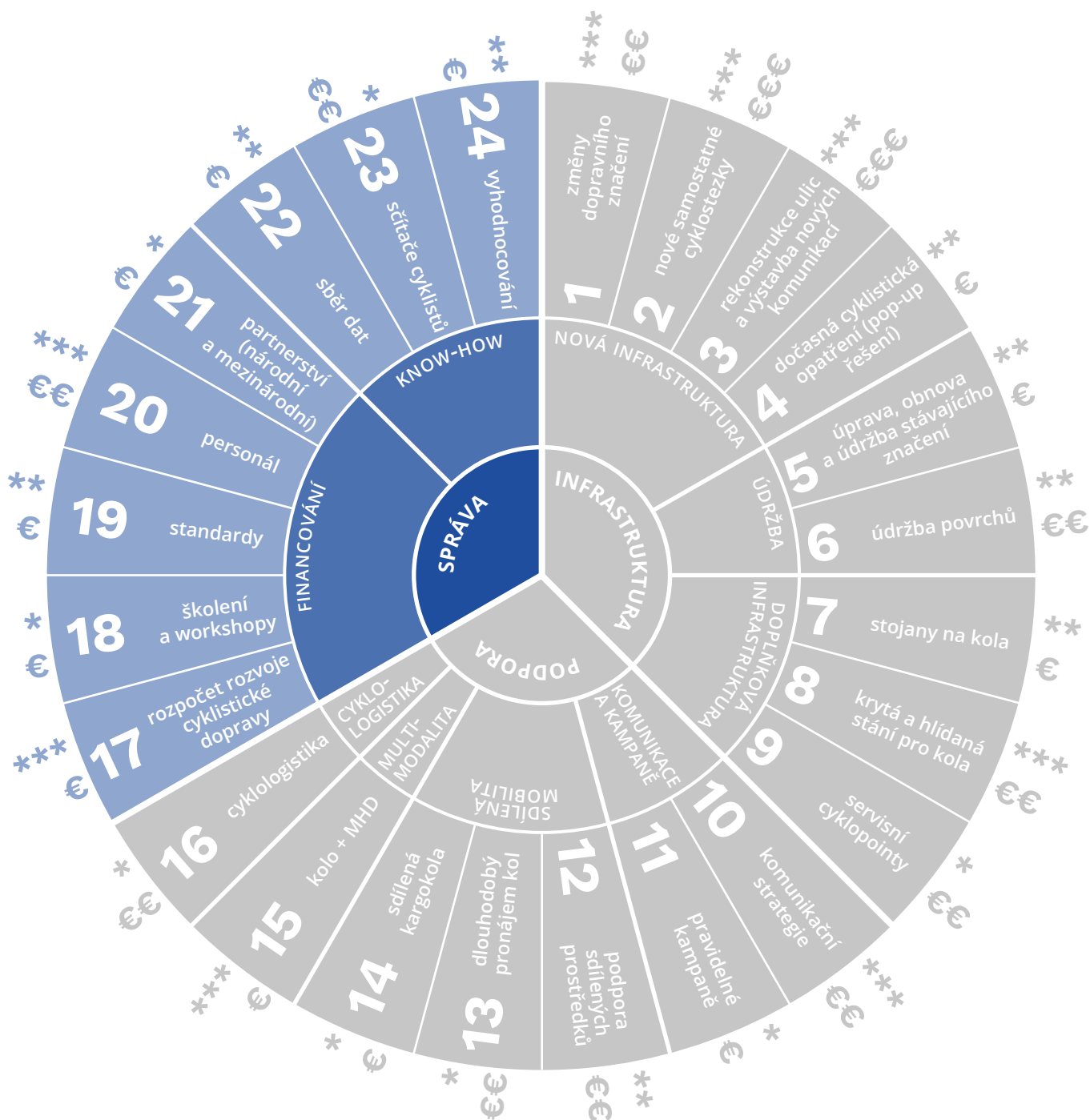
- konflikty mezi kargokoly a chodci v pěší zóně
- zapojení přepravců a neochota firem ke změnám



Obrázek 28 – Překladiště zásilek Praha

3. PILÍŘ SPRÁVA

TŘETÍM, STABILIZAČNÍM PILÍŘEM JE SPRÁVA, KTERÁ VYTVÁŘÍ NEZBYTNÝ INSTITUCIONÁLNÍ A FINANČNÍ RÁMEC PRO TO, ABY STRATEGIE NEZŮSTALA POUZE FORMÁLNÍM DOKUMENTEM. ZAJIŠTĚNÍM STABILNÍHO ROZPOČTU, ZAVEDENÍM JEDNOTNÝCH TECHNICKÝCH STANDARDŮ, PERSONÁLNÍM POSÍLENÍM ODBORNÍKŮ A SYSTEMATICKÝM SBĚREM DAT MĚSTO GARANTUJE, ŽE ROZVOJ CYKLISTIKY BUDE ŘÍZEN PROFESIONÁLNĚ, TRANSPARENTNĚ A DLOUHODOBĚ UDRŽITELNĚ.



FINANCOVÁNÍ

Stabilní a předvídatelné financování je klíčovým předpokladem pro systematický rozvoj cyklistické dopravy. Vyčlenění samostatné rozpočtové obálky určené výhradně na rozvoj cyklistické infrastruktury a souvisejících opatření zajistí, že projekty nebudou závislé na nahodilém uvolňování prostředků nebo zbytkových financích z jiných kapitol. Díky jasné definovaným finančním zdrojům bude možné efektivně plánovat, koordinovat a realizovat jak menší opatření (např. stojany, drobná zklidňující opatření), tak velké investiční akce (např. páteřní cyklostezky). Transparentní a stabilní financování rovněž posílí důvěru veřejnosti i partnerů v dlouhodobý závazek města rozvíjet cyklistickou dopravu.

DÍKY JASNĚ DEFINOVANÝM FINANČNÍM ZDROJŮM BUDE MOŽNÉ EFEKTIVNĚ PLÁNOVAT, KOORDINOVAT A REALIZOVAT JAK MENŠÍ OPATŘENÍ, TAK VELKÉ INVESTIČNÍ AKCE.

AKTIVITY

- vytvoření samostatné rozpočtové položky na rozvoj cyklistické dopravy, popř. závazek k alokaci orientační částky, např. 250 Kč/obyvatel ročně
- nastavení víceletého finančního rámce pro cyklistické projekty umožňující plánování v delším horizontu na základě Akčního plánu Cyklostrategie
- zavedení metodiky sledování skutečných výdajů na cyklistickou dopravu napříč kapitálovými i běžnými výdaji
- prověření možností externího financování a zohlednění dostupnosti těchto zdrojů ve finančním rámci, včetně podpory z Fondu mobility
- pravidelná aktualizace výše alokované částky podle reálných potřeb, projektové připravenosti a čerpání
- u opatření, kde již existují stabilní rozpočty (dopravní značení, stojany apod.), zachování minimálně stávající úrovně financování a jeho postupné navyšování dle připravenosti projektů

INDIKÁTORY

- výše každoročně vyčleněného rozpočtu na cyklistickou dopravu
- podíl cyklistických projektů na celkových investicích do dopravy
- podíl externích zdrojů (EU, stát, kraj) na celkovém financování cyklistických opatření
- meziroční vývoj skutečně proinvestovaných částek

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- Odbor rozpočtu a financí, MMB
- Odbor strategického rozvoje a spolupráce, MMB
- městské části
- externí partneři (kraj, stát, EU fondy)

FINANCOVÁNÍ

- -

RIZIKA

- nemožnost přesně vyčíslit náklady z důvodu účelového členění rozpočtových položek
- nízká projektová připravenost omezující čerpání externích zdrojů
- kolísání investic v závislosti na politických prioritách

ROČNÍ VÝDAJE SMB NA 1 OBYVATELE
(K ROKU 2026)

63 714 Kč

CELKOVÉ VÝDAJE

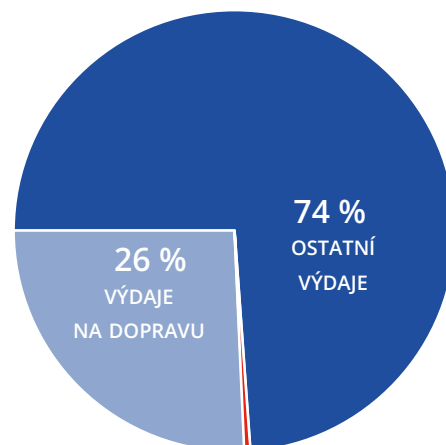
17 282 Kč

VÝDAJE NA DOPRAVU

250 Kč

MODELOVÝ INVESTIČNÍ RÁMEC
VÝDAJŮ PRO CYKLODOPRAVU

PODÍL NA CELKOVÝCH VÝDAJÍCH



≈ 0,38 %

MODELOVÝ INVESTIČNÍ RÁMEC VÝDAJŮ
PRO CYKLODOPRAVU

≈ 1,45 %

PODÍL NA DOPRAVNÍCH VÝDAJÍCH
JE POLOVIČNÍ NEŽ AKTUÁLNÍ DOPRAVNÍ
VÝKON CYKLODOPRAVY 3 %

≈ 100 MIL. Kč

ROČNÍ OBJEM INVESTIC
PŘI PLNĚNÍ MODELOVÉHO INVESTIČNÍHO RÁMCE

≈ 1 MLD. Kč

CELKOVÝ OBJEM INVESTIC HORIZONT 2035
PŘI PLNĚNÍ MODELOVÉHO INVESTIČNÍHO RÁMCE
ODPOVÍDÁ ANALÝZE PŘIPRAVENÝCH PROJEKTŮ

KNOW-HOW

Rozvoj cyklistické dopravy není pouze otázkou výstavby infrastruktury, ale i institucionálního a organizačního zázemí. Aby se město mohlo systematicky a dlouhodobě věnovat zlepšování podmínek pro cyklisty, je nutné zajistit kvalitní personální kapacity, jednotné standardy a dostatečné povědomí mezi všemi aktéry, kteří se na přípravě a realizaci opatření podílejí. Pouze propojením těchto tří prvků – vzdělávání, standardů a personálu – lze dosáhnout konzistentního a efektivního naplňování Cyklostrategie rozvoje cyklistické dopravy.

Zvyšování povědomí o cyklistické dopravě mezi úředníky, projektanty a zaměstnanci městských organizací je zásadní pro to, aby byla cyklistická infrastruktura rozvíjena kvalitně a v souladu s moderními principy. Školení a workshopy umožňují sdílení dobré praxe a prohlubování znalostí o strategických cílech města. Praktické vyjíždky na kole navíc přibližují účastníkům každodenní zkušenosti cyklistů, a přispívají tak k tomu, že přijímaná rozhodnutí budou více reflektovat jejich potřeby.

Jednotné standardy představují základní nástroj pro to, aby opatření ve městě byla navrhována konzistentně, bezpečně a v souladu s potřebami všech uživatelů. Vzorová řešení a vzorové listy poskytují projektantům a investorům jasný rámec, který eliminuje nejednotnost a zajišťuje srozumitelnost pro uživatele. Standardy musí být nejen závazné, ale také kontrolované a vymahatelné, aby se staly skutečně závaznou součástí přípravy a realizace projektů cyklistické dopravy.

Rozvoj cyklistické dopravy se neobejde ani bez dosta-

tečného personálního zajištění. Navýšení počtu odborných zaměstnanců a jasné vymezení jejich kompetencí umožní koordinovanou a systematickou realizaci Cyklostrategie. Specializovaní pracovníci budou zodpovídat za konkrétní opatření, poskytovat metodickou podporu a zastupovat zájmy cyklistické dopravy v rámci města i vůči externím partnerům. Stabilní organizační rámec je tak základní podmínkou pro to, aby Cyklostrategie nezůstala pouze formálním dokumentem, ale byla skutečně naplňována v praxi.

ABY SE MĚSTO MOHLO SYSTEMATICKY A DLOUHODOBĚ VĚNOVAT ZLEPŠOVÁNÍ PODMÍNEK PRO CYKLISTY, JE NUTNÉ ZAJISTIT KVALITNÍ PERSONÁLNÍ KAPACITY, JEDNOTNÉ STANDARDY A DOSTATEČNÉ POVĚDOMÍ MEZI VŠEMI AKTÉRY, KTEŘÍ SE NA PŘÍPRAVĚ A REALIZACI OPATŘENÍ PODÍLEJÍ.

AKTIVITY

- představení Cyklostrategie a jejích principů formou prezentací a diskusí
- organizace pravidelných školení a workshopů pro úředníky, projektanty a zaměstnance městských organizací a městských částí
- zapojení externích odborníků, neziskových organizací a univerzit do vzdělávacích aktivit
- Zpřístupnění odborných seminářů a konferencí napříč strukturou magistrátu a městskými částmi (nad rámec Odboru dopravy MMB)
- pořádání tematických vyjížděk na kole, spojených s komentovanými ukázkami řešení v praxi
- vytvoření metodických materiálů a manuálů pro úředníky a zaměstnance města
- sdílení zkušeností s dalšími městy (workshopy, konference, exkurze)
- aktivní účast na aktivitách partnerských organizací

INDIKÁTORY

- počet realizovaných školení a workshopů ročně
- počet vyškolených zaměstnanců města a městských organizací
- podíl účastníků, kteří uvádějí zvýšené povědomí o cyklistické dopravě (na základě dotazníků)

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- Personální oddělení, MMB
- městské organizace (BKOM, DPMB, BVK, MPB)
- neziskové organizace a odborné spolky (ECF, Eurocities, Partnerství pro městskou mobilitu)
- univerzity a vzdělávací instituce (VUT Brno, Centrum dopravního výzkumu v.v.i.)

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna
- případně externí zdroje (dotace, granty na vzdělávací aktivity)

RIZIKA

- neochota ke vzdělávání v oblasti cyklodopravy
- fluktuace zaměstnanců



Obrázek 29 – Školení formou cyklistické vyjíždky do terénu



Obrázek 30 – Školení zaměstnanců MMB formou semináře/workshopu

AKTIVITY

- zpracování a pravidelná aktualizace standardů pro cyklistická opatření (vzorové listy, vzorová řešení, doporučená řešení, minimální požadavky, přehled nevhodných řešení)
- povinné využívání standardů při projektování, schvalování a realizaci opatření
- zavedení kontrolního mechanismu souladu projektů s přijatými standardy
- metodická podpora pro projektanty a investory při uplatňování standardů (informovanost, konzultace)
- zveřejnění standardů v přehledné formě pro veřejnost a odborníky

INDIKÁTORY

- počet projektů, u nichž bylo prokázáno dodržení standardů
- podíl realizovaných opatření odpovídajících přijatým standardům

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB
- Středisko správy komunikací, BKOM

SPOLUPRÁCE

- Útvar dopravního inženýrství, Brněnské komunikace
- městské organizace a firmy
- PČR
- projektanti a investoři

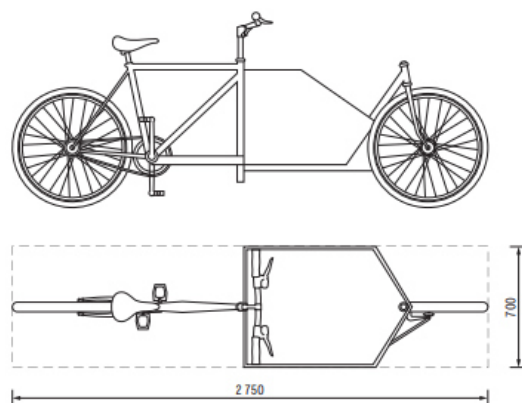
FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna

RIZIKA

- časté uplatňování výjimek a obcházení standardů s odůvodněním prostorových omezení či specifčnosti lokality
- nejednotný výklad standardu

CARGO KOLO – TYP LONG JOHN



Obrázek 31 – Standard odkládacích míst (KAM/2024) zmiňuje i atypická kola

AKTIVITY

- navýšení počtu zaměstnanců OD MMB věnujících se cyklistické dopravě
- vytvoření organizačního rámce pro řízení rozvoje cyklistické dopravy
- jasný popis pracovních funkcí a odpovědností jednotlivých zaměstnanců
- rozdělení kompetencí podle opatření Cyklostrategie a činností OD MMB
- zajištění pravidelného vzdělávání zaměstnanců v oblasti moderní cyklistické infrastruktury a mobility
- posílení mezioborové a meziinstitucionální spolupráce zejména prostřednictvím Koncepční cykloskupiny
- koordinace záměrů v rámci SMB a jeho městských částí a v rámci JMK a Brněnské metropolitní oblasti

INDIKÁTORY

- počet zaměstnanců (úvazků) OD MMB systematicky se věnujících cyklistické dopravě
- existence a dostupnost organizačního rámce a popisů pracovních funkcí
- počet Opatření Cyklostrategie s určeným garantem na úrovni personálu OD MMB

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- Personální oddělení, MMB
- Koncepční cykloskupina

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna (personální posílení a vzdělávání)
- možnost využití externích zdrojů pro vzdělávací a metodickou podporu

RIZIKA

- nedostatek kvalifikovaných pracovníků
- fluktuace klíčových zaměstnanců

REFERENT*KA PRO STRATEGII A KOORDINACI

- 17 Rozpočet rozvoje cyklistické dopravy
- 20 Personál
- 21 Partnerství (národní a mezinárodní)
- 24 Vyhodnocování

REFERENT*KA INVESTIC CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

- 2 Nové samostatné cyklostezky
- 3 Cykloopatření při rekonstrukci ulic a výstavbě nových komunikací
- 8 Krytá a hlídaná stání pro kola (vyžaduje stavební řízení a prostorové integrace, např. B+R u nádraží)
- 19 Standardy

REFERENT*KA DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ A ÚDRŽBY

- 1 Změny dopravního značení
- 4 Dočasná cyklistická opatření (pop-up řešení)
- 5 Úprava, obnova a údržba stávajícího značení
- 6 Údržba povrchů
- 7 Stojany na kola
- 9 Servisní cyklopointy

REFERENT*KA DATOVÝCH ANALÝZ A SLUŽEB MOBILITY

- 12 Podpora sdílených prostředků
- 13 Dlouhodobý pronájem kol
- 14 Sdílená kargokola
- 15 Kolo + MHD (multimodální integrace)
- 16 Cyklogistika
- 22 Sběr dat
- 23 Sčítače cyklistů

REFERENT*KA CYKLISTICKÉ OSVĚTY A KOMUNIKACE

- 10 Komunikační strategie
- 11 Pravidelné kampaně (ETM, DPNK a další)
- 18 Školení a workshopy (zahrnuje i interní vzdělávání úředníků a projektantů)

AKTIVITY

- rozvíjení zapojení města Brna do národních a evropských platforem zaměřených na udržitelnou mobilitu a cyklistickou dopravu
- aktivní účast na činnostech stávajících organizací, jako jsou Partnerství pro městskou mobilitu, Eurocities nebo Cities and Regions for Cyclists
- využití členství v těchto organizacích pro sdílení zkušeností, přenos dobré praxe a zapojení do mezinárodních projektů a výzkumů
- podpora zapojení městských institucí a odborníků do pracovních skupin, konferencí a vzdělávacích aktivit těchto organizací

INDIKÁTORY

- počet projektů, pracovních skupin nebo akcí, kterých se Brno účastní
- počet přenesených a realizovaných příkladů dobré praxe v Brně

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB

SPOLUPRÁCE

- Odbor zahraničních vztahů, MMB

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna (členské poplatky)
- evropské dotační programy (Horizon Europe, Interreg, CEF, LIFE aj.)

RIZIKA

- omezená možnost přenosu do národní praxe
- finanční, časová a personální náročnost

Cities&Regions
FOR CYCLISTS



**EURO
CITIES**



**Partnerství
pro městskou
mobilitu**

EVALUACE

Rozvoj cyklistické dopravy je možné dlouhodobě řídit jen tehdy, pokud město disponuje kvalitními informacemi a pravidelně sleduje, jak se jeho opatření promítají do praxe. Data a jejich vyhodnocování jsou klíčové nejen pro plánování budoucích kroků, ale také pro transparentní komunikaci s veřejností a pro posilování důvěry, že Cyklostrategie není formálním dokumentem, ale skutečně účinným nástrojem změny.

Sběr dat tvoří základnu pro veškerou evaluaci. Kombinace automatických sčítačů, dat z digitálních aplikací, pravidelných dopravně-sociologických průzkumů a tematických anket umožňuje městu získat ucelený přehled o cyklistické dopravě. Díky těmto podkladům lze sledovat nejen počet a intenzitu jízd, ale i motivace, bariéry a míru spokojenosti uživatelů, což poskytuje cennou zpětnou vazbu pro další rozhodování.

Evaluace pak představuje proces, který na tato data navazuje. Umožňuje rychle posoudit efektivitu nových opatření, průběžně aktualizovat obraz o stavu cyklistické dopravy a zároveň dlouhodobě sledovat celkový posun v naplňování Cyklostrategie. Díky kombinaci okamžité, průběžné a periodické evaluace může město pružně reagovat na aktuální potřeby, přizpůsobovat plánované aktivity a zároveň pravidelně hodnotit dosažený pokrok v širším časovém horizontu.

DATA A JEJICH VYHODNOCOVÁNÍ JSOU KLÍČOVÉ NEJEN PRO PLÁNOVÁNÍ BUDOUCÍCH KROKŮ, ALE TAKÉ PRO TRANSPARENTNÍ KOMUNIKACI S VEŘEJNOSTÍ A PRO POSILOVÁNÍ DŮVĚRY, ŽE CYKLOSTRATEGIE NENÍ FORMÁLNÍM DOKUMENTEM, ALE SKUTEČNĚ ÚČINNÝM NÁSTROJEM ZMĚNY.

AKTIVITY

- systematický sběr dat z automatických sčítačů cyklistů umístěných na klíčových místech sítě
- doplnění křižovatkových průzkumů o cyklodopravu
- využívání dat MDS, dat z aplikace Strava Metro a dalších digitálních platforem pro analýzu cyklistického chování
- pravidelné sčítání cyklistů ve správě BKOM a jeho vyhodnocování
- zapojení dat z kampaně „Do práce na kole“ do celkového přehledu o cyklistické dopravě
- realizace dopravně-sociologických průzkumů a dotazníků zaměřených na potřeby cyklistů
- opakování Velké brněnské cykloankety v pětiletém horizontu
- sledování spokojenosti uživatelů s fungováním bikesharingu a dalšími projekty
- průběžné zveřejňování dat na webu data.brno.cz

INDIKÁTORY

- počet a rozmístění funkčních automatických sčítačů cyklistů
- frekvence publikování souhrnných zpráv o datech (např. každoroční zpráva)
- počet realizovaných průzkumů a anket v rámci evaluace cyklistické dopravy
- míra účasti veřejnosti v anketách a průzkumech

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB
- Odbor participace, Oddělení dat, analýz a evaluací, MMB
- Brněnské komunikace

SPOLUPRÁCE

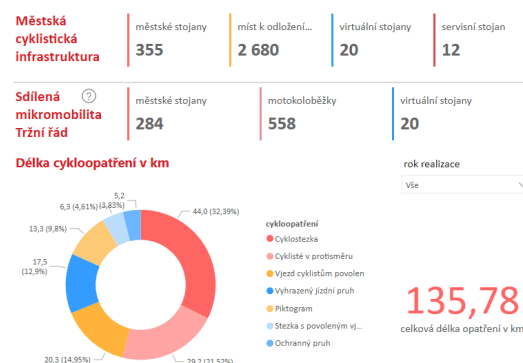
- neziskové organizace (např. Auto*Mat – Do práce na kole)
- technologičtí partneři (Strava, další datové platformy)
- poskytovatelé sdílených služeb

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna

RIZIKA

- časová náročnost zpracování dat a analytických výstupů
- omezené využití dat v rozhodování



Obrázek 32 – Interaktivní přehled dat na stránce brnoinmotion.cz

AKTIVITY

- instalace nových sčítačů na strategických místech s vysokou intenzitou cyklistické dopravy a na klíčových páteřních trasách
- pravidelná údržba a kalibrace stávajících zařízení
- zajištění dostupnosti dat pro odbornou i širokou veřejnost (např. prostřednictvím online vizualizace)
- doplnění datových zdrojů o periodická dotazníková šetření a manuální sčítání, která umožní postihnout i aspekty, jež automatické sčítače nezachytí
- zpracovat přehlednou mapu stávajících a navrhovaných sčítačů

INDIKÁTORY

- počet funkčních sčítačů cyklistů
- pravidelné vyhodnocování intenzit cyklistické dopravy a zveřejňování výsledků

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy, MMB
- Středisko správy telematických systémů, BKOM

SPOLUPRÁCE

- Středisko správy telematických systémů, BKOM

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna
- možnost využití externích zdrojů (např. dotační tituly JMK, SFDI, IROP)

RIZIKA

- technické poruchy
- různé způsoby sčítání cyklistů a jejich chybovost



Obrázek 33 – Sčítač na posvitavské cyklostezce

AKTIVITY

- **okamžitá evaluace:** provádět rychlé vyhodnocení nových opatření a akcí (např. změny v infrastruktuře, kampaně), aby bylo možné zjistit jejich bezprostřední dopad a podle potřeby je upravit
- **průběžná evaluace:** pravidelně aktualizovat datové sady v průběhu roku (nová a plánovaná infrastruktura, počet stojanů, data z detektorů), aby město pracovalo s co nejaktuálnějšími údaji
- **periodická evaluace:** každoročně vyhodnocovat stav cyklistické dopravy a realizovaných opatření za uplynulý rok, jednou za pět let provést komplexní evaluaci celé Cyklostrategie včetně návrhů aktualizace
- zveřejňování výsledků evaluace ve srozumitelné formě pro veřejnost a odbornou obec

INDIKÁTORY

- počet provedených okamžitých evaluací nových opatření v daném roce
- četnost aktualizace jednotlivých datových sad
- každoroční vydání hodnoticí zprávy
- realizace komplexní evaluace Cyklostrategie v pětiletém cyklu

ODPOVĚDNOST

- Odbor dopravy MMB
- Odbor participace, Oddělení dat, analýz a evaluací

SPOLUPRÁCE

- Středisko správy telematických systémů, BKOM
- univerzity a výzkumné instituce

FINANCOVÁNÍ

- rozpočet města Brna

RIZIKA

- nedostatek kapacit pro analytickou práci
- analýzy a evaluace pouze formálně bez dopadu na rozhodování a změny řízení

BIKESHARING
2023

150 000

podpořených jízd



8 700

nových uživatelů

16 minut

průměrná délka jízdy



Obrázek 34 – Vyhodnocení podpory sdílených kol

PRIORITY

AČKOLIV JE ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY KOMPLEXNÍM PROCESEM ZAHRNÚJÍCÍM CELOU ŘADU RŮZNORODÝCH AKTIVIT, ABSOLUTNÍ PRIORITY TOHOTO DOKUMENTU JE ROZVOJ A ZKVALITŇOVÁNÍ BEZPEČNÉ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY.

HLAVNÍ BARIÉROU BRÁNÍCÍ VĚTŠÍMU VYUŽITÍ JÍZDNÍHO KOLA V BRNĚ JE NESPOJITOST TRAS A POCIT NEBEZPEČÍ V PROVOZU. Z TOHOTO DŮVODU MUSÍ BÝT PERSONÁLNÍ I FINANČNÍ KAPACITY MĚSTA PRIMÁRNĚ ALOKOVÁNY DO FYZICKÝCH ÚPRAV ULIČNÍHO PROSTORU.

OD RYCHLÝCH ŘEŠENÍ PO KOMPLEXNÍ STAVBY

Z hlediska časové, administrativní a finanční náročnosti je nezbytné postupovat pragmaticky a využívat takzvaná „rychlá vítězství“ (low-hanging fruit). Opatření proto mohou být realizována v následující hierarchii od nejsnadněji proveditelných po nejsložitější:

4 DOČASNÁ CYKLISTICKÁ OPATŘENÍ (POP-UP ŘEŠENÍ)

Nejrychlejší způsob, jak okamžitě otestovat a zajistit bezpečnost v kritických úsecích bez nutnosti složitých povolovacích procesů.

1 ZMĚNY DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Rychlá liniová řešení (např. cyklopruhy, cyklobousměrky) realizovaná pouhou změnou svislého a vodorovného značení bez stavebních zásahů.

2 NOVÉ SAMOSTATNÉ CYKLOSTEZKY

Vyžadují plnohodnotné stavební povolení, majetkoprávní vypořádání a značné finanční prostředky, avšak přinášejí nejvyšší standard bezpečnosti.

3 CYKLOOPATŘENÍ PŘI REKONSTRUKCI ULIC A VÝSTAVBĚ NOVÝCH KOMUNIKACÍ

Nejsložitější, plně koordinované projekty. Ačkoliv jsou časově nejnáročnější, je nezbytné cyklistickou infrastrukturu do těchto velkých investičních akcí města systematicky a včas integrovat.

KRITÉRIA PRO HODNOCENÍ A VÝBĚR PRIORITYNÍCH PROJEKTŮ

Aby byla zajištěna realizace efektivních opatření, jsou veškeré infrastrukturní projekty hodnoceny a prioritizovány na základě čtyř klíčových kritérií:

Stupeň projektové připravenosti: Upřednostňovány jsou projekty v pokročilé fázi přípravy (projednané změny dopravního značení, zpracovaná projektová dokumentace, vydané stavební povolení apod.).

Finanční efektivita: Hodnotí se poměr mezi vynaloženými náklady a přínosem pro rozvoj sítě. Finanční náročnost musí být vždy adekvátní k přínosům, které daný projekt doručí (např. vysoký síťový efekt, odstranění kritické bodové bariéry nebo obsluha silné poptávky).

Síťový efekt a návaznost: Zásadní prioritou je propojování již hotových úseků. Vyšší prioritu získávají projekty, které scelují chybějící vazby na dlouhých trasách nebo jsou součástí ucelených koridorů.

Potenciál poptávky: Zohledňuje se předpokládaný počet uživatelů na základě výstupů z dopravního modelu cyklistické dopravy.

PROSTOROVÉ ZAMĚŘENÍ A BODOVÉ ZÁVADY

Z hlediska prostorového plánování je nejvyšší důraz kladen na scelování hlavních radiálních koridorů propojujících okrajové části města s širším centrem. Cílem je tyto koridory postupně dokončovat tak, aby vznikla bezpečná, komfortní a zcela spojitá trasa bez nutnosti sesedat z kola. S tím úzce souvisí prioritizace odstraňování takzvaných bodových závad (nepřejezdné křižovatky, nebezpečná zúžení, chybějící přejezdy/podjezdy), které často jako jediné brání plnohodnotnému využívání jinak kvalitní trasy.

KLÍČOVÁ NE-INFRASTRUKTURNÍ (PODPŮRNÁ) OPATŘENÍ

Aby mohla být výše zmíněná infrastrukturní opatření vůbec realizována, je nutné paralelně a s nejvyšší prioritou zajistit fungování základního systémového rámce. Mezi top priority z Pilířů II a III proto patří:

20 PERSONÁL

Zajištění vyhrazených lidských zdrojů (zejména příslušných odborných referentů) je naprostou podmínkou pro jakýkoliv další posun. Bez adekvátních personálních kapacit na straně města nelze novou infrastrukturu efektivně připravovat, koordinovat ani realizovat.

17 ROZPOČET ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Vyčlenění a schválení stabilního, předvídatelného finančního rámce je nezbytným předpokladem pro úspěšnou implementaci Cyklostrategie. Bez systematicky alokovaného rozpočtu není možné garantovat plynulou přípravu a výstavbu prioritních investičních akcí ani údržbu těch stávajících.

19 STANDARDY

Okamžité ukotvení závazných pravidel pro projektanty zajistí, že i projekty připravované třetími stranami (např. při rekonstrukcích) budou od počátku obsahovat správná a bezpečná řešení.

22 SBĚR DAT

Kontinuální měření intenzit a vyhodnocování nehodovosti je nezbytné pro obhajobu dalších investic a objektivní doložení toho, že realizovaná infrastruktura plní svůj účel.

TOP 10 PRIORITNÍCH PROJEKTŮ

PRIORITNÍ PROJEKTY	REALIZACE	PŘÍNOS
Propojení parku Koliště s třídou Kpt. Jaroše	2027	Součást uceleného severního koridoru (Údolím Ponávky).
Cyklostezka Podhájí – Karásek	2026	Součást koridoru Ponávky. Výrazný síťový efekt a napojení severního zázemí města.
Cyklostezka Červený Mlýn – Myslínova	2027	Součást koridoru Ponávky. Oddělení cyklistů od silné motorové dopravy.
Cyklostezka U Vránova mlýna	2028	Součást koridoru Ponávky a napojení severního zázemí města.
Soubor těchto cyklostezek je součástí uceleného koridoru Údolím Ponávky a má výrazný síťový efekt. Napojuje centrum města s nádražím Brno-Královo Pole a dále s obcemi mimo území Brna ve směru na obec Kuřim.		
Cyklostezka Baueroва	2027	Dokončení trasy podél Svratky.
Cyklostezka Nové Sady – Renneská	2027	Napojení stezek u náplavky na centrum města.
Cyklostezka Olomoucká – Tuřanka	2028	Napojení cyklostezky od Šlapanic na okolní síť.
Cyklostezka Rakovecká – hrad Veverčí	2028	Napojení významné rekreační lokality.
Podjezd Křenová	2028	Odstranění kritické bodové závady na páteřní svitavské trase.
Cyklostezka do Soběšic	2028	Bezpečné propojení izolované městské části s širším centrem bez nutnosti jízdy v provozu.

PODNĚTY A VAZBY NA NAVAZUJÍCÍ STRATEGICKÉ DOKUMENTY

ÚSPĚŠNÁ IMPLEMENTACE CYKLOSTRATEGIE SE NEOBEJDE BEZ ÚZKÉ SOUČINNOSTI S DALŠÍMI KONCEPČNÍMI MATERIÁLY. CYKLISTICKÁ DOPRAVA JE PEVNOU SOUČÁSTÍ ŠIRŠÍHO DOPRAVNÍHO A URBANISTICKÉHO SYSTÉMU. ABY NEDOCHÁZELO KE KOLIZÍM NA ÚROVNI PROJEKTOVÉ PŘÍPRAVY NEBO K BLOKOVÁNÍ DŮLEŽITÝCH STAVEB, JE ŽÁDOUCÍ, ABY SE PRINCIPY

CYKLOSTRATEGIE POSTUPNĚ PROMÍTLY I DO STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ NA MÍSTNÍ, KRAJSKÉ A NÁRODNÍ ÚROVNI.

NÁSLEDUJÍCÍ PODNĚTY PŘEDSTAVUJÍ KLÍČOVÁ TÉMATA, O KTERÝCH BYCHOM RÁDI S PŘÍSLUŠNÝMI ORGÁNY A INSTITUCEMI VEDLI DISKUZI S CÍLEM JEJICH BUDOUCÍHO ZAPRACOVÁNÍ.

NÁRODNÍ STRATEGIE

Na úrovni orgánů státní správy a ministerstev naráží rozvoj městské cyklistické infrastruktury často na bariéry v podobě roztržité nebo vzájemně si odporující legislativy a technických předpisů. Aktualizace Konceptu městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 by tak měla obsahovat:

- **Harmonizace technické literatury:** Pro efektivní navrhování bezpečné cyklistické infrastruktury by bylo velmi přínosné, kdyby došlo k revizi a harmonizaci platných technických předpisů, norem (ČSN) a technických podmínek (zejm. TP 179, TP 132 apod.). Současný stav občas umožňuje dvojí výklad, případně se jednotlivé normy mohou dostávat do rozporu. Cílem by mělo být vytvoření takového legislativního prostředí, které jednoznačně podpoří zavádění moderních integračních i segregačních opatření podle osvědčené praxe a usnadní práci projektantům i úřadům.
- **Sdílení dobré praxe a osvěta napříč orgány státní správy:** Pro plynulý rozvoj bezpečné infrastruktury je klíčové vzájemné pochopení moderních dopravních trendů mezi samosprávami a organizacemi spadajícími pod ústřední orgány státní správy (např. Policie ČR, ŘSD, Správa železnic či SFDI). Uvítali bychom na národní úrovni silnější podporu systematické osvěty a intenzivnějšího sdílení dobré praxe v oblasti moderních integračních i segregačních cykloopatření (jako jsou např. ochranné pruhy či cykloobousměrky). Cílem je sjednotit pohled na tato řešení, která se v zahraničí již osvědčila jako standard, a prostřednictvím společného metodického přístupu usnadnit jejich aplikaci v českém prostředí.

KRAJSKÉ STRATEGIE

Brno je přirozeným centrem široké metropolitní oblasti. Propojení městské sítě s regionálními trasami vyžaduje silnou součinnost s Jihomoravským krajem.

- **Aktualizace Konceptu rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030:** Doporučujeme provést aktualizaci tohoto krajského dokumentu tak, aby refletoval cíle, standardy a trasování schválené v této Strategii. Je žádoucí, aby obě strategie byly v oblastech návaznosti vzájemně kompatibilní.
- **Koordinační role kraje:** Jihomoravský kraj by mohl převzít silnější metodickou a koordinační roli při řešení projektů, které svým rozsahem zasahují do katastrů více obcí (např. propojování brněnských radiál s cyklostezkami sousedních obcí). Město Brno je připra-

veno v těchto nadmístních projektech fungovat jako aktivní partner.

- **Šíření povědomí u krajských orgánů a organizací:** Rádi bychom iniciovali kroky k tomu, aby s cíli brněnské i krajské cyklostrategie byly seznámeny příslušné krajské organizace, zejména Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje (SÚS JMK). Při rekonstrukcích krajských komunikací by mělo být zohlednění cyklistické dopravy standardem.

MÍSTNÍ STRATEGIE

Největší dopad na každodenní pohyb cyklistů v Brně mají zastřešující městské dokumenty v oblasti dopravy a územního rozvoje. Níže uvedené podněty představují návrhy témat pro budoucí spolupráci a aktualizace těchto dokumentů.

PLÁN MOBILITY MĚSTA BRNA

Plán mobility je klíčovým dokumentem pro udržitelný rozvoj dopravy. Aby mohl podpořit rozvoj cyklistické dopravy, doporučujeme zaměřit se na plošné zklidňování dopravy a úpravu organizace uliční sítě.

- **Rozvoj zón 30 a jejich stavební provádění:** Zavádění zón s omezením rychlosti na 30 km/h by nemělo spočívat pouze ve formální instalaci svislého dopravního značení. Bylo by vhodné, aby Plán mobility deklaroval snahu doplňovat tyto zóny reálnými stavebními úpravami a prvky dopravního zklidňování dle TP 132. Pouze takto upravené ulice přinášejí skutečné bezpečí pro smíšený pohyb cyklistů a automobilů.
- **Vytvoření cirkulačního plánu:** Navrhujeme zahájit diskuzi a přípravu cirkulačních plánů s cílem omezit zbytnou tranzitní automobilovou dopravu v centru města. Plně vnímáme, že nadřazená kapacitní komunikační síť (Velký městský okruh) není dosud kompletně dobudována. Je však nutné uvažovat v širším kontextu a neodkládat debatu o zklidňování a omezování dopravy v centru až na dobu jejího úplného dokončení. Postupné přesměrování tranzitu a uvolnění uličního prostoru je nezbytným krokem k vytvoření vhodných podmínek pro cyklistickou dopravu zejména v těsné blízkosti historického centra, kde aktuální šířkové poměry neumožňují jiná řešení.

ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA BRNA

Zajištění kontinuální sítě cyklistické infrastruktury často naráží na bariéry v podobě složitých majetkoprávních vztahů k dotčeným pozemkům.

- **Vymezení páteřních cyklotras jako Veřejně prospěšných staveb (VPS):** Považujeme za důležité zahájit jednání o tom, aby nadcházející aktualizace či změny Územního plánu města Brna vymezily koridory klíčových páteřních cyklotras jako veřejně prospěšné stavby. Tento krok by v budoucnu poskytl městu užitečný nástroj pro snazší majetkoprávní vypořádání nezbytných pozemků, což by výrazně pomohlo k zajištění spojitosti a realizovatelnosti těch nejvýznamnějších úseků páteřní sítě.

OSTATNÍ OBOROVÉ DOKUMENTY A STRATEGIE #BRNO2050

Zastřešujícím strategickým rámcem pro rozvoj města je vize Strategie #brno2050. Bylo by velmi vhodné, aby při jejich dalších evaluacích a aktualizacích byly plně zohledněny cíle této Cyklostrategie, a to nejen v oblasti dopravy, ale i v provázaných oblastech, jako je kvalita ovzduší, veřejné zdraví či adaptace na změnu klimatu. Stejný princip by měl platit i pro další připravované oborové koncepce, kde by moderní cyklistická infrastruktura měla tvořit integrální součást navrhovaných řešení.

Aby tyto podněty nezůstaly jen na papíře, budou ihned po schválení Cyklostrategie předány všem dotčeným odborům a organizacím jako podklad pro aktualizaci strategických dokumentů a jejich další práci.



TECHNICKÁ ČÁST



MANUÁL PRO VOLBU CYKLISTICKÝCH OPATŘENÍ

PŘI ROZHODOVÁNÍ, ZDA NA ULICI NAMALOVAT PIKTOGRAM, VYHRADIT CYKLOPRUH NEBO POSTAVIT ZCELA ODDĚLENOU STEZKU, SE NELZE ŘÍDIT POUZE INTUICÍ. PRO DOSAŽENÍ MAXIMÁLNÍ BEZPEČNOSTI A JEDNOTNOSTI SÍŤE NAVRHUJE CYKLOSTRATEGIE TZV. MANUÁL

PRO VOLBU CYKLISTICKÝCH OPATŘENÍ. TEN VYCHÁZÍ ZE DVOU HLAVNÍCH PRINCIPŮ (RYCHLOST A INTENZITA AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY) A JEDNÉ ZÁSADNÍ OTÁZKY: CO DĚLAT, KDYŽ PRO CYKLISTY NENÍ V ULICI MÍSTO?

Tento Manuál byl již v rámci tvorby Cyklostrategie využit ke zhodnocení současného stavu infrastruktury a k navržení odpovídajících typových opatření. Do budoucna bude sloužit především projektantům a dopravním inženýrům jako hlavní vodítko pro výběr správného typu řešení v konkrétních ulicích. Zároveň bude fungovat jako základní posuzovací metrika pro hodnocení vhodnosti a kvality všech opatření pro cyklisty na území města Brna.

Manuál se využije ve všech případech návrhu nových cyklistických opatření na území města Brna, a to zejména pro páteřní, ale i doplňkové, výhledové a ostatní trasy, na kterých se předpokládá pohyb cyklistů.

RYCHLOST A INTENZITA AUT URČUJÍ TYP OCHRANY

Základním pravidlem Manuálu je závislost typu cyklistického opatření na rychlosti a intenzitě automobilové dopravy. Zjednodušeně platí logická úměra: čím rychleji a hustěji auta jezdí, tím více musí být cyklista fyzicky chráněn a oddělen od motorového provozu.

Na zklidněných ulicích postačí smíšený provoz (integrace).

V běžném provozu se střední zátěží je lepší umisťovat cyklopruhu nebo cyklostezku (integrace i segregace).

Na rušných silnicích s rychlostí vyšší než 50 km/h je nutná stavebně oddělená stezka (segregace).

ČÍM RYCHLEJI A HUSTĚJI AUTA JEZDÍ, TÍM VÍCE MUSÍ BÝT CYKLISTA FYZICKY CHRÁNĚN A ODDĚLEN OD MOTOROVÉHO PROVOZU.

HODNOCENÍ VHODNOSTI (UŽIVATELSKÝ KOMFORT A POCIT BEZPEČÍ)

Samotné splnění poměrně flexibilního manuálu ale k rozvoji cyklodopravy nestačí. Cílem města je budovat infrastrukturu, kterou se nebudou bát využívat ani děti, senioři nebo začátečníci. Proto všechna možná opatření posuzujeme z pohledu jejich uživatelské vhodnosti jako nevhodná, přípustná a vhodná.

NEVHODNÁ OPATŘENÍ



Většinu lidí od jízdy na kole odradí. Jde o nebezpečné kompromisy, kterým se při návrhu sítě chceme systematicky vyhýbat.

PŘÍPUSTNÁ OPATŘENÍ



Jsou funkční, ale vyhovují spíše zkušenějším jezdcům. Trasy jsou rychlé, ale blízkost aut může odrazovat.

VHODNÁ OPATŘENÍ



Poskytují bezpečí a komfort všem uživatelům (včetně dětí, seniorů a fyzicky méně zdatných).

Jedná se o atraktivní trasu s důrazem na cyklistickou dopravu.

	SMÍŠENÝ PROVOZ	CYKLOPRUHY	ODDĚLENÉ CYKLOSTEZKY
	SMÍŠENÝ PROVOZ	CYKLOPRUHY	ODDĚLENÉ CYKLOSTEZKY
	SMÍŠENÝ PROVOZ	CYKLOPRUHY	ODDĚLENÉ CYKLOSTEZKY
	30 km/h	50 km/h	90 km/h

CO DĚLAT, KDYŽ SE OPATŘENÍ DO ULICE NEVEJDE?

V praxi (zejména v historickém širším centru Brna) se často naráží na limit nedostatečné šířky ulice. Pokud se do prostoru nevejde oddělená stezka, kterou by si intenzita dopravy vyžadovala, nesmí se Manuál aplikovat mechanicky vytvořením nebezpečného kompromisu. V takových situacích volí město tyto postupy:

- **Změna charakteru ulice (Zklidnění):** Místo snahy „vtěsnat“ cyklisty mezi rychle jedoucí auta lze přistoupit ke zklidnění samotné dopravy. Snížením rychlosti (zóny 30) se z ulice stane klidný prostor, kde je bezpečný i obyčejný smíšený provoz. Tyto kroky navíc výrazně zvyšují kvalitu veřejného prostoru pro všechny obyvatele.
- **Návrh adekvátní náhradní trasy:** Přeložení páteřní cyklotrasy z hlavního tahu jinam je možné pouze jako krajní (případně dočasná) varianta. Náhradní trasa nesmí znamenat neúměrné prodloužení cesty (závleky) a musí bezpodmínečně zachovat základní principy páteřní sítě, kterými jsou přímá dostupnost významných cílů (obchody, úřady, školy, které leží právě na hlavních třídách), napojení na klíčové uzly a vysoká úroveň bezpečnosti i komfortu.

Ekonomická smysluplnost: Zároveň dbáme na to, aby byla řešení ekonomicky efektivní. Nebudeme budovat nákladné oddělené stezky tam, kde díky zklidnění dopravy (např. v plnohodnotné zóně 30) již existuje bezpečný a funkční smíšený provoz.



Pro projektanty a odbornou veřejnost: Detailní technické parametry, matice pro výběr opatření a kategorizace do jednotlivých polí (vycházející z norem ČSN 73 6110 a TP 179) jsou v plném znění uvedeny v Příloze č. 1 tohoto dokumentu.

Dle dopravního výzkumu by až

30 % OBYVATEL

města Brna využívala k přepravě kolo, pokud by pro to byly bezpečnější podmínky.

Zákon

DOPRAVNÍ INDUKCE

říká, že zvýšení nabídky dopravní kapacity vede k nárůstu poptávky po tomto druhu dopravy.



TYPOVÁ OPATŘENÍ PRO VEDENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

TATO KAPITOLA PŘEDSTAVUJE PŘEHLED ZÁKLADNÍCH TYPOVÝCH OPATŘENÍ PRO VEDENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY. KAŽDÉ OPATŘENÍ JE ZNÁZORNĚNO JEDNODUCHÝM PŘÍČNÝM ŘEZEM A DOPLNĚNO STRUČNOU CHARAKTERISTIKOU – CO ŘEŠENÍ ZNAMENÁ, KDE JE VHODNÉ JEJ POUŽÍT A JAKÉ JSOU JEHO HLAVNÍ VÝHODY ČI OMEZENÍ. TYPOVÁ OPATŘENÍ A JEJICH DOPORUČENÉ POUŽITÍ JSOU ZÁROVEŇ ZOBRAZENY V NÁVRHOVÉ MAPĚ PÁTEŘNÍ SÍTĚ.

NEJDE O ZÁVAZNÉ PROJEKTOVÉ ŘEŠENÍ ANI

O DETAILNÍ TECHNICKÝ PŘEDPIS. JEDNÁ SE O REFERENČNÍ MODEL, KTERÉ POMÁHAJÍ SJEDNOTIT PŘÍSTUP K NAVRHOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY. KONKRÉTNÍ ŘEŠENÍ MUSÍ BÝT VŽDY PŘÍZPŮSOBENO MÍSTNÍM PODMÍNKÁM, PŘI ZACHOVÁNÍ PRINCIPŮ BEZPEČNOSTI, KONTINUITY A ZEJMÉNA VHODNOSTI ZVOLENÉHO OPATŘENÍ. VÝBĚR OPATŘENÍ TUDÍŽ MUSÍ BÝT V SOULADU S MANUÁLEM PRO VOLBU CYKLISTICKÝCH OPATŘENÍ.

Navrhovaná řešení vycházejí z platné legislativy a technických předpisů.

VYBRANÉ PRÁVNÍ A TECHNICKÉ NORMY RELEVANTNÍ PRO NÁVRH OPATŘENÍ

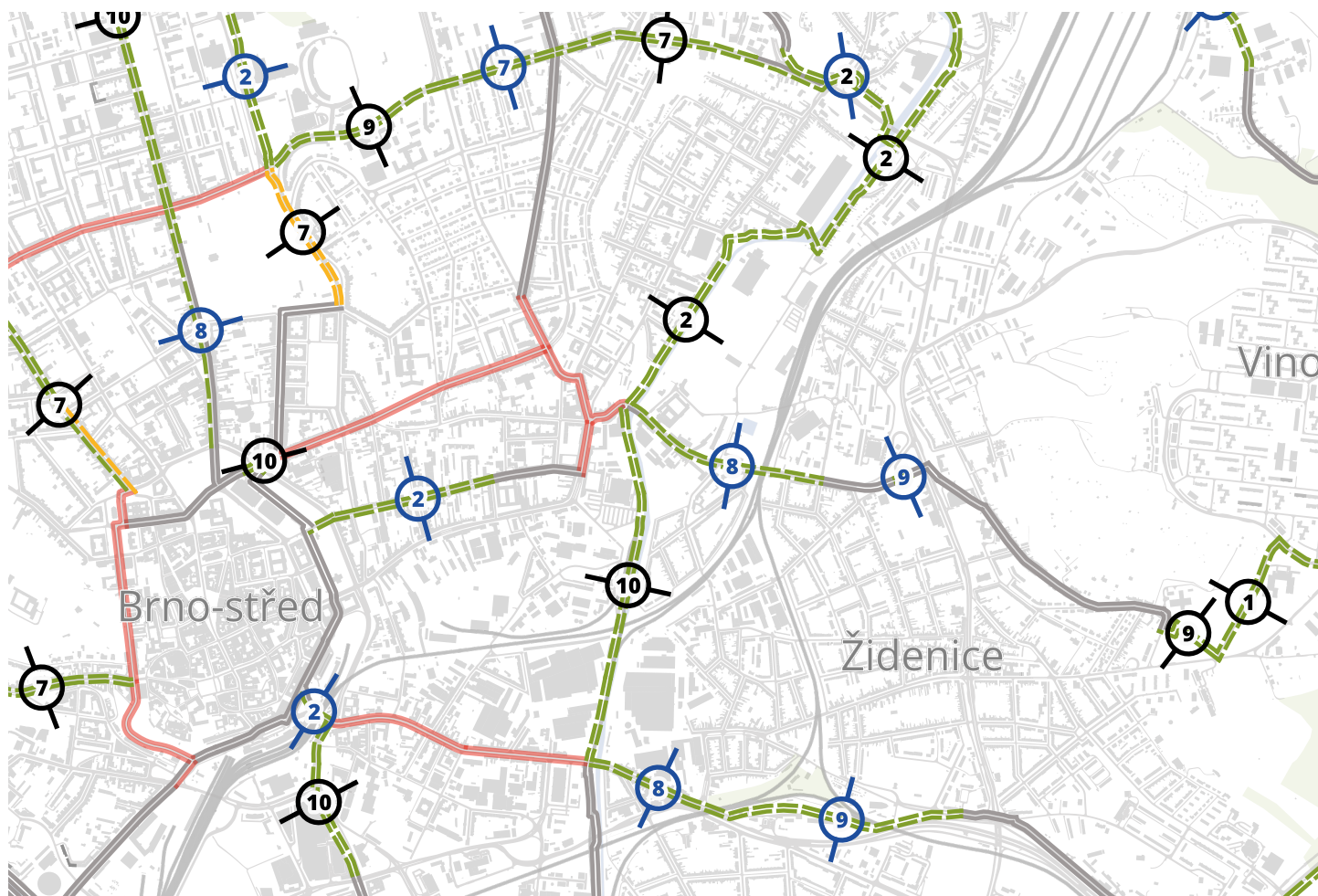
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- vyhláška č. 294/2015 Sb.
- vyhláška č. 146/2024 Sb.
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání staveb
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení
- TP 132 Zásady pro zklidňování dopravy na pozemních komunikacích

PŘEHLED TYPOVÝCH OPATŘENÍ

- Zóna 30
- Pěší, obytná, sdílená, cyklistická zóna
- Ochranné pruhy na obousměrné komunikaci bez středové dělicí čáry
- Piktogramový koridor
- Vyhrazený pruh pro vozidla VHD a cyklisty
- Ochranný jízdní pruh pro cyklisty
- Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty
- Samostatný jednosměrný cyklistický pás
- Stezka pro chodce a cyklisty
- Stezka pro cyklisty



Hlavním mapovým podkladem je
M3 – Páteří cyklotrasy – NAVRHOVANÝ STAV



1 ZÓNA 30



je základní integrační opatření založené na plošném snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h. Cyklisté se zde pohybují ve společném provozu s motorovými vozidly. Řešení se nasazuje především na obslužných komunikacích a v ucelených oblastech mimo hlavní dopravní tahy (max. 5 000 voz./24 h). U jednosměrných ulic v této zóně je doporučeno zřizovat obousměrný provoz cyklistů.



Výhody: Jednoduché a finančně nenáročné řešení, které plošně zvyšuje bezpečnost pro všechny účastníky provozu.

Rizika: Rychlost nemusí být dodržována, pokud chybí zklidňující opatření.

Další aspekty: Doporučeno stavebně doplnit prvky dle TP 132 (např. zvýšenými prahy, křižovatkami nebo šikanami). Zcela nevhodné pro tranzitní komunikace s požadavkem na vysokou propustnost IAD.

2 PĚŠÍ, OBYTNÁ, SDÍLENÁ, CYKLISTICKÁ ZÓNA



jedná se o vyšší standard zklidnění dopravy do ulic s výrazným pobytovým charakterem, kde je rychlost omezena obvykle na 20 km/h (v cyklozóně na 30 km/h) a prostor je plně sdílen mezi účastníky provozu. Zatímco v pěší zóně je vjezd aut často vyloučen (kromě zásobování), cyklistická zóna je vyhrazena úsekům páteřních cyklotras. Zřizuje se v místech, kde segregované řešení není fyzicky možné a cyklistický provoz je zvýšený, popř. vyšší než intenzita motorové dopravy.

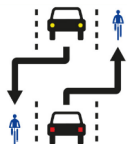
Výhody: Podporuje kvalitní veřejný prostor s vysokou mírou bezpečnosti pro nemotorovou dopravu.

Rizika: Možné konflikty mezi chodci a rychleji jedoucími cyklisty, elektrokozly a automobily ve sdíleném prostoru.

Další aspekty: Cyklistickou zónu je nutné zřizovat pouze tam, kde skutečně dominuje pohyb na kole. Její platnost je vhodné zdůraznit odlišným povrchem nebo plošným vodorovným dopravním značením.

3

OCHRANNÉ PRUHY NA OBOUSMĚRNÉ KOMUNIKACI BEZ STŘEDOVÉ DĚLICÍ ČÁRY

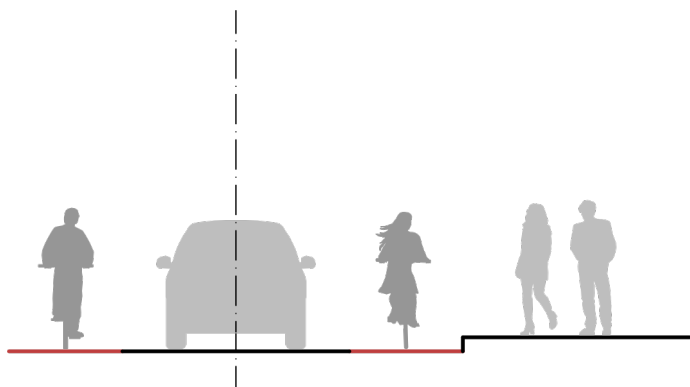


je opatření, které vymezuje ochranné pruhy pro cyklisty po obou okrajích obousměrné vozovky, aniž by se vyznačovala středová dělicí čára. Motorová vozidla se pohybují primárně středem, a teprve při vzájemném míjení se krátkodobě vyhýbají do těchto postranních pruhů. Používá se tam, kde šířka vozovky neumožňuje plnohodnotné oddělení cyklistické dopravy.

Výhody: Přerozděluje prostor vozovky ve prospěch cyklistů bez nutnosti drahých a náročných stavebních zásahů.

Rizika: Vyžaduje přehledný úsek a vzájemný respekt řidičů. Opatření není vhodné pro tahy s vysokým podílem těžké nákladní dopravy.

Další aspekty: V České republice zatím spíše ojedinělé řešení, v zahraničí se vyznačuje na extravilánových komunikacích s nižší intenzitou IAD.



4

PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR

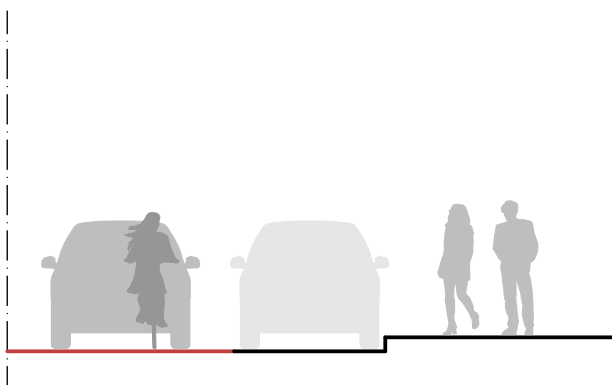


není samostatným opatřením v pravém slova smyslu, ale pouze informativním vyznačením doporučeného směru jízdy nebo upozorněním na zvýšený pohyb cyklistů přímo v jízdním pruhu. Vyznačuje se především ve stísněných poměrech (kde pro plnohodnotný pruh není místo). Často funguje i jako naváděcí prvek na začátku a konci jiných opatření (např. cykloobousměrky, vyhrazené pruhy pro cyklisty).

Výhody: Zvyšuje čitelnost provozu pro řidiče a pomáhá cyklistům s orientací v nepřehledných uzlech.

Rizika: Opatření nezavádí žádná nová práva ani povinnosti, nesmí proto u cyklistů vyvolávat falešný dojem absolutní přednosti nebo odděleného prostoru.

Další aspekty: Je to čistě podpůrné řešení. Tam, kde je bezpečnější jízda prostředkem, se symboly umísťují přímo do osy jízdního pruhu automobilů (např. pojížděný tramvajový pás).



5

VYHRAZENÝ PRUH PRO VOZIDLA VHD A CYKLISTY

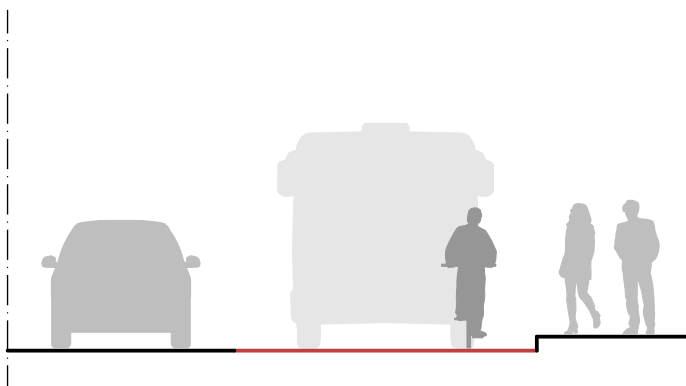


jde o speciální jízdní pruh primárně sloužící k preferenci veřejné hromadné dopravy, jehož užívání je dopravním značením povoleno i cyklistům. Toto opatření se plošně využívá zejména na důležitých dopravních tazích a páteřní síti linek MHD.

Výhody: Cyklistům poskytuje klidnější a plynulejší prostředí, které je relativně chráněno před běžným proudem aut.

Rizika: Ztráta kontinuity a bezpečí v momentě, kdy je pruh neočekávaně ukončen před křižovatkou. Dále možný psychologický tlak „tlačení“ autobusů na pomaleji jedoucího cyklistu.

Další aspekty: Vhodné při nižší až střední intenzitě IAD (do 10 000 vozidel/24 h). U silně frekventovaných silnic (nad 20 000 vozidel/24 h) je vhodné vést cyklisty v přidruženém dopravním prostoru.



6

OCHRANNÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY

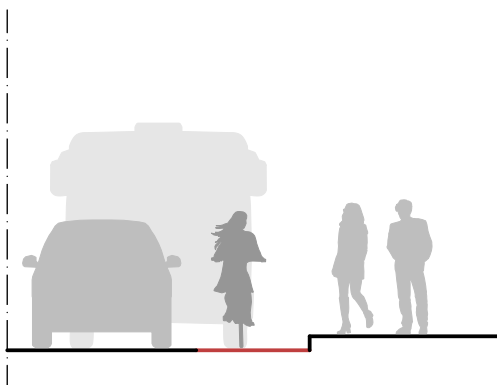


je část společné vozovky vyhrazená vodorovným značením (přerušovanou čarou) pro pohyb cyklistů. Od vyhrazeného pruhu se liší tím, že širší motorová vozidla (např. dodávky či autobusy) do něj mohou v odůvodněných případech částečně najíždět. Aplikuje se na úsecích širších komunikací, které ovšem prostorově nedostačují k vytvoření plnohodnotného (vyhrazeného) pruhu.

Výhody: Je vhodné ve stísněných podmínkách. Na mnoha místech lze tímto opatřením nahradit nevyhovující piktoqramové koridory.

Rizika: Nevhodné do úseků s vysokou rychlostí, kde hrozí, že motorová vozidla budou cyklisty těsně míjet ve velké rychlosti.

Další aspekty: Vyžaduje přísnější dohled nad nelegálním parkováním podél obrubníku.



7 VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



představuje plnohodnotné liniové opatření v hlavním dopravním prostoru, určené výhradně pro jízdní kola. Je oddělen souvislou plnou či přerušovanou čarou a vyznačen svislou dopravní značkou. Motorová vozidla pruh nesmějí pojíždět ani zde zastavovat. Značí se na dostatečně širokých nebo vícepruhových komunikacích.

Výhody: Vytváří exkluzivní, rychlý prostor bez nutnosti nákladných stavebních úprav.

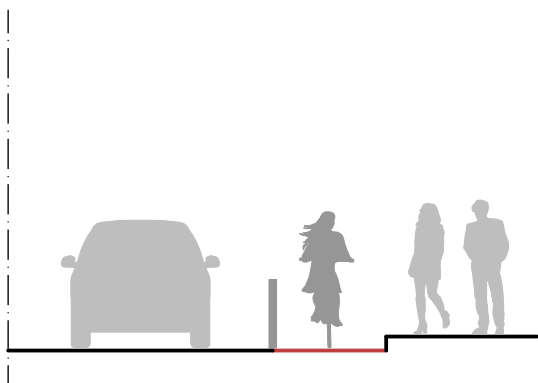
Rizika: Vysoká náchylnost ke zneužívání pruhu vozy zásobování nebo neukázněnými řidiči pro krátkodobé stání.

Další aspekty: Opatření je přípustné i pro vysoké intenzity IAD (nad 10 tis. voz./24 h). V místech, kde je pruh přejížděn motorovými vozidly, a na křižovatkách se pruh zpravidla doplňuje výrazným červeným podbarvením.



8 SAMOSTATNÝ JEDNOSMĚRNÝ CYKLISTICKÝ PÁS

je jednosměrný prostor pro cyklisty vedený přímo podél okraje komunikace, který je však v mezikřižovatkových úsecích od aut fyzicky oddělen. Toho se dosahuje buď odlišnou výškovou úrovní (tzv. kodaňský pás), montovanými prvky či zelení. Před křižovatkou obvykle přechází zpět do úrovně vozovky. Je obvykle značený jako vyhrazený jízdní pruh.



Výhody: Kombinuje silný pocit bezpečí a dobrou čitelnost pro řidiče před křižovatkou. Jde o nejvyšší doporučený standard pro městské třídy.

Rizika: Instalace pevných fyzických prvků může zkomplikovat letní strojové čištění a zimní údržbu vozovky.

Další aspekty: Z finančního hlediska levnější řešení než stavba zcela nové oddělené stezky.

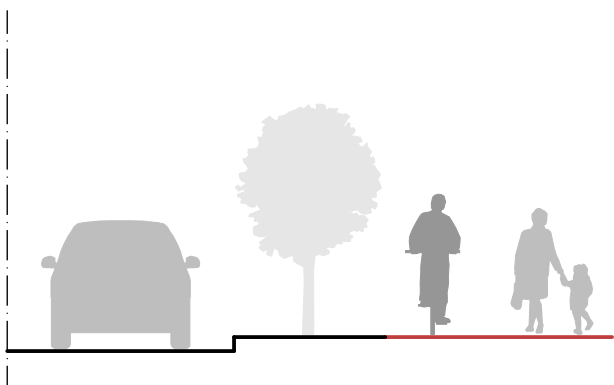


je segregovaná (od vozovky stavebně oddělená) komunikace se společným provozem chodců a cyklistů. Navrhuje se v zastavěném území (často legalizací širokých chodníků) i jako propojení mimo obec. Je obvykle obousměrná a využívá se tam, kde jsou pro oddělené trasy nedostatečné prostorové poměry, a zároveň je zde nižší intenzita chodců a cyklistů.

Výhody: Velmi bezpečné vyčlenění nemotorové dopravy z blízkosti motorových vozidel.

Rizika: Hrozí konflikty mezi rychlejšími koly a pomalými chodci, zejména při růstu intenzit dopravy nebo v méně přehledných místech.

Další aspekty: Zásadní je kvalitní napojení (hladké nájezdy a sjezdy) zpět z/do vozovky a vyhýbat se lokálním zúžením či překážkám na stezce.

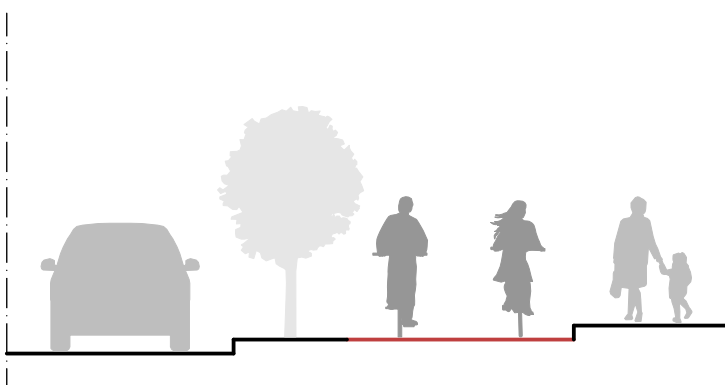


je nejvyšší standard infrastrukturního řešení, který je stavebně oddělen od automobilů a zároveň určen pouze pro jízdní kola (případně realizován jako dělená stezka s jasně vyhrazeným pruhem pro pěší a pruhem pro cyklisty). Využívá se primárně na vytížených páteřních trasách a tam, kde je společný provoz s chodci nežádoucí (např. okolo zastávek MHD).

Výhody: Poskytuje maximální možný komfort, rychlost a pocit bezpečí díky plné segregaci od všech ostatních módů dopravy.

Rizika: Opatření je náročné na prostorovou koordinaci (např. návaznost opatření, levá odbočení), zábor pozemků, dopady na ostatní druhy dopravy.

Další aspekty: Pro správné fungování je nezbytné jasné vizuální či materiállové odlišení cyklopásové od chodníku. V extravilánu toto řešení není vhodné, pokud není pro chodce zajištěna plnohodnotná pěší alternativa a hrozí, že by samostatnou stezku pro cyklisty využívali.



STANDARDY CYKLISTICKÝCH OPATŘENÍ

TATO KAPITOLA SE VĚNUJE STANDARDŮM CYKLISTICKÝCH OPATŘENÍ, KTERÉ SLOUŽÍ PŘEDVŠÍM JAKO PRAKTICKÝ NÁVOD A SOUBOR TYPICKÝCH I PROBLEMATICKÝCH SITUACÍ VZEŠLÝCH Z PRAXE. CÍLEM JE SJEDNOTIT PŘÍSTUP K NÁVRHU CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V PODMÍNKÁCH MĚSTA BRNA A POSKYTNOUT SROZUMITELNÁ VODÍTKA PRO PROJEKTANTY, SPRÁVCE KOMUNIKACÍ I DALŠÍ AKTÉRY ZAPOJENÉ DO PŘÍPRAVY A REALIZACE OPATŘENÍ.

STANDARDY NENAHRAZUJÍ PLATNÉ TECHNICKÉ NORMY A METODIKY (ČSN, TP A DALŠÍ), ALE

JEJICH APLIKACI DOPLŇUJÍ, ROZPRACOVÁVAJÍ A ZASAZUJÍ DO MÍSTNÍHO KONTEXTU. ZAMĚŘUJÍ SE ZEJMÉNA NA VHODNÁ MATERIÁLOVÁ ŘEŠENÍ POVRCHŮ, DOPRAVNÍ ZNAČENÍ A STAVEBNÍ ŘEŠENÍ, TEDY OBLASTI, KDE SE V PRAXI NEJČASTĚJI OBJEVUJÍ NEJASNOSTI, ROZDÍLNÉ VÝKLADY NEBO OPAKUJÍCÍ SE CHYBY. SMYSLEM STANDARDŮ JE ZAJISTIT PŘEDVÍDATELNÝ, KONZISTENTNÍ A SROZUMITELNÝ NÁVRH CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY, ZJEDNODUŠIT PROJEDNÁVÁNÍ A ZVÝŠIT AKCEPTACI OPATŘENÍ ZE STRANY VEŘEJNOSTI.

DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

ZMENŠENÁ VELIKOST SVISLÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Na celém území města Brna se pro označování cyklistické infrastruktury (konkrétně příkazové značky C 7a/b, C 8a/b, C 9a/b, C 10a/b, IZ 8a/b, IZ 9a/b) standardně navrhuje užití jejich zmenšené velikosti (Ø 500 mm pro kulaté značky) v souladu s technickými podmínkami TP 65 a příslušnými vzorovými listy.

Užití zmenšené velikosti přispívá ke snížení vizuálního smogu a je více vhodné do veřejného prostoru, kde působí esteticky.

Cyklisté a chodci se pohybují výrazně nižší rychlostí než motorová vozidla. Zmenšené dopravní značení je pro ně z hlediska včasné čitelnosti a vnímání naprosto dostačující a nevyžaduje použití standardních velikostí určených primárně pro automobilový provoz.



VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ NA STEZKÁCH

Jelikož platná legislativa (zejm. vyhláška č. 294/2015 Sb. a TP 179) umožňuje užití více variant symbolů cyklisty (jízdního kola) a chodce pro vodorovné značení, je cílem na území města Brna jejich podobu zcela sjednotit. Používání jednotných symbolů zajistí zejména srozumitelnost a lepší přehlednost.

Toto vodorovné dopravní značení (piktogramy chodce a cyklisty) je aplikováno zejména v místech, kde dochází ke křížení cyklistické stezky s ostatními pěšími vazbami. Předpokládá se jeho užití především tam, kde je pohyb cyklistů pro chodce neočekávaný, a v úsecích, kde není cyklistická infrastruktura od pěšího prostoru materiálově (např. odlišným povrchem) či výškově oddělena. Typicky se jedná o křížení stezek, frekventované předprostory významných budov, přestupní uzly nebo jiná prostranství, kde chodci přirozeně přecházejí přes dráhu cyklistů. Symboly vyznačené přímo na povrchu stezky tak slouží k včasnému upozornění na přítomnost cyklistického provozu, čímž se efektivně předchází vzájemným kolizím.

V místech se silnými dopravními i pěšími vazbami, případně v nepřehledných úsecích, může být piktogram pro zvýšení bezpečnosti a vizuálního kontrastu doplněn o červené podbarvení. Přesná grafická podoba sjednocených piktogramů a detailní pravidla pro jejich umístování i podbarvování jsou detailně specifikovány ve Vzorových listech, které tvoří Přílohu tohoto dokumentu.



ZNAČENÍ V OBLASTI PARKŮ A VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Pro vyznačení cyklistických tras uvnitř parků nebo rozlehlějších veřejných prostranství, která se vyznačují složitější sítí chodníků a pěšin, je vysoce žádoucí uplatňovat tzv. zónový režim. Na všech vstupech a výstupech do daného území se osadí příslušná zónová dopravní značka. Samotné vedení cyklistické dopravy uvnitř této zóny je následně definováno výhradně prostřednictvím vodorovného dopravního značení, typicky piktogramy chodce a cyklisty aplikovanými přímo na zpevněný povrch stezky. Tento



přístup slouží ke snížení množství svislého dopravního značení, čímž se efektivně předchází vzniku vizuálního smogu. V běžném režimu by totiž bylo z legislativních důvodů nutné opakovat svislé dopravní značky za každým, i sebemenším křížením hlavní trasy s vedlejšími pěšinami určenými výlučně pro chodce. Zónové pojetí tuto nutnost eliminuje, čímž zásadně chrání estetické, architektonické a krajinářské hodnoty veřejného prostoru.

Typickým příkladem tohoto moderního řešení na území města Brna je protipovodňový park při řece Svatce nebo parkové úpravy v bezprostředním okolí lávky Berthy Suttnerové.



CYKLOOBOUSMĚRKY

Pro zavádění obousměrného provozu cyklistů v jednosměrných ulicích (tzv. cykloobousměrek) jsou na území města Brna využívány sjednocující vzorové listy. Tyto dokumenty standardizují přístup k návrhu a definují přesné podmínky realizace v závislosti na šířce jízdního pruhu.

Společným předpokladem pro zavedení všech typů cykloobousměrek je omezení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h.

Samotný návrh se následně dělí do tří kategorií:

- pro stísněné profily s šířkou pruhu 3,00–3,50 m
- pro střední profily 3,51–3,75 m
- pro širší profily od 3,76 m

Z hlediska dopravního značení je standardizováno užití piktogramu cyklisty (VDZ V 20) na začátku a konci mezikřižovatkového úseku a v místech významných sjezdů. Upozornění na povinnost dát přednost v jízdě (P 4) je pro cyklisty primárně vyznačováno vodorovně přímo na vozovku pomocí zmenšeného provedení značky V 15. Ve vybraných případech šikmého nebo kolmého parkování je navíc vyžadováno, aby vozidla do parkovacích míst zajižďela couváním, čímž se minimalizuje riziko přehlédnutí cyklisty při vyjíždění. Kompletní technické parametry, pravidla pro parkování a grafické nákresy pro jednotlivé šířkové kategorie jsou detailně specifikovány ve Vzorových listech, které tvoří Přílohu tohoto dokumentu.



OHLEDUPLNOST

Pro bezpečný pohyb na smíšených stezkách je klíčová ohleduplnost mezi chodci a cyklisty. K podpoře vzájemného respektu se na území města Brna využívá neformální vodorovné značení aplikované přímo na povrch komunikace.

Toto značení se skládá z piktogramů chodce a cyklisty, symbolu srdce a nápisu „Společná stezka – Chovejte se ohleduplně“. Cílem je nenásilnou formou upozornit uživatele, že se v daném prostoru nepohybují sami, a přispět tak k přirozenému a bezpečnému sdílení stezky.



Značení se umísťuje ideálně cca 10 metrů za svislou dopravní značku označující začátek stezky pro chodce a cyklisty. Šablonou pro jeho realizaci disponuje společnost Brněnské komunikace a.s. (BKOM). Vzhledem k tomu, že má tento prvek čistě informativní charakter, nepodléhá jeho vyznačení stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích dle § 77 zákona č. 361/2000 Sb. a lze jej tak v praxi aplikovat velmi operativně.

STAVEBNÍ ŘEŠENÍ

VÝŠKA OBRUBNÍKŮ

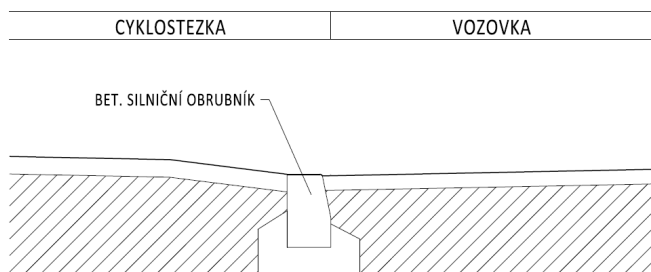
V oblasti cyklistické infrastruktury je nezbytné věnovat maximální pozornost stavebnímu provedení míst, kde cyklistická doprava přechází z jedné výškové úrovně na jinou. Veškeré nájezdy a sjezdy musí být realizovány tak, aby byla zajištěna maximální bezpečnost a plynulost průjezdu.

Z hlediska výškového uspořádání je přípustný výškový rozdíl (převýšení hrany obrubníku) maximálně 2 cm, a to výhradně v případech, kdy je stavebně zajištěno kolmé najetí cyklisty. Zcela zásadní je však požadavek na plynulé napojení s nulovým převýšením (+0 cm) v místech šikmých nájezdů a sjezdů. Při najíždění na jakkoliv zvýšenou hranu pod ostrým úhlem totiž hrozí riziko smeknutí předního kola a následný pád cyklisty.

Důsledné dodržování těchto výškových parametrů se předpokládá plošně ve všech případech, zejména pak pro:

- nájezdy z vozovky do přidruženého prostoru a sjezdy zpět do hlavního dopravního prostoru
- cyklistické přejezdy napříč vozovkou i přes ochranné dělicí ostrůvky

SCHEMATICKÝ DETAIL OSAZENÍ OBRUBNÍKU U NÁJEZDU NA CYKLOSTEZKU (1:25)



VEDENÍ CYKLISTŮ V TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVKÁCH

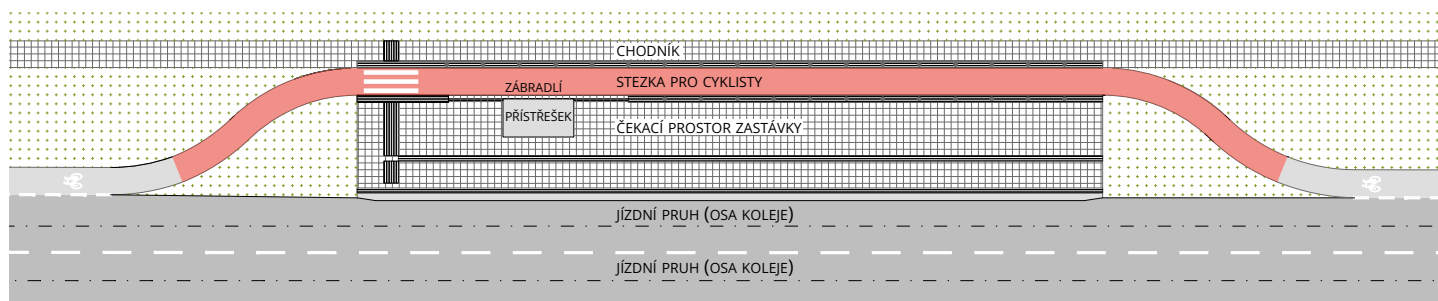
V uličním prostoru s tramvajovým provozem představují zastávky jedno z nejkritičtějších míst z hlediska bezpečnosti a plynulosti dopravy. Obzvláště u tzv. mysových („špuntových“) zastávek, kde dochází k lokálnímu zúžení vozovky, je nezbytné věnovat maximální pozornost správnému stavebnímu uspořádání. Hlavním důvodem pro realizaci těchto opatření je snaha zabránit situacím, kdy by cyklisté byli nuceni v zúženém profilu nebezpečně najíždět do kolejíště. Tím se zásadně eliminuje riziko kolize s drážními vozidly i nebezpečí pádů v důsledku smeknutí kola o tramvajovou kolejnici.

V závislosti na konkrétních prostorových podmínkách daného uličního profilu se aplikují dva základní typy řešení:

OBJEZD ZASTÁVKY (TZV. BYPASS)

Popis a technické řešení: Cyklistická doprava je z hlavního dopravního prostoru odkloněna a vedena prostorem za tramvajovým přístřeškem a vyčkávací plochou pro cestující, a dále je za zastávkou plynule navrácena zpět do vozovky (příkladem úspěšné realizace je ulice Údolní). Trasa bypasu musí být od ploch pro pěší materiálově a kontrastně oddělena. Pro maximalizaci bezpečnosti obou skupin je žádoucí doplnit fyzické oddělení pomocí sloupků.

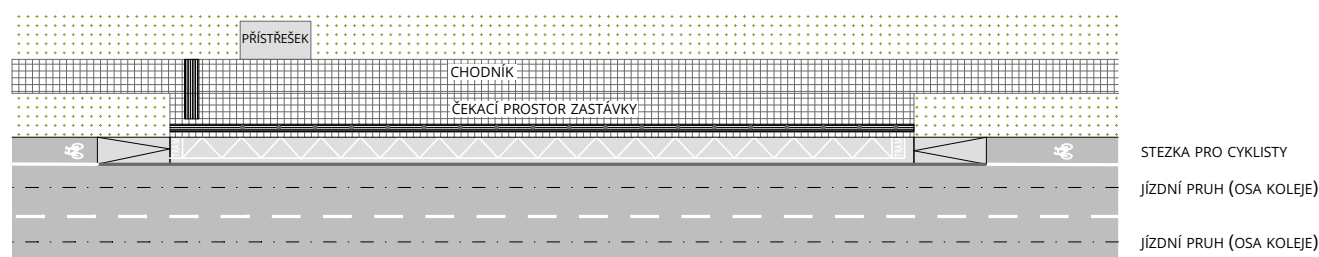
Kde a kdy realizovat: Toto řešení je preferováno v lokalitách s dostatečným šířkovým uspořádáním uličního profilu. Prostor objezdu za zastávkou je vhodné funkčně doplnit například o cyklistické stojany, a to zejména v místech, kde se nacházejí další cíle cest nebo se jedná o významný veřejný prostor.



CYKLOVÍDEŇSKÁ ZASTÁVKA

Popis a technické řešení: V tomto případě je cyklista veden přímo po zvýšené nástupní hraně zastávky. Jedná se o úpravu odvozenou od konceptu klasické vídeňské zastávky, která je již v Brně plošně využívána pro automobilovou dopravu. Prostor cyklotrasy musí být v tomto úseku jasně definován vodorovným dopravním značením V 11b (Zastávka tramvaje). Částečnou nevýhodou tohoto uspořádání je skutečnost, že cyklista nesmí prostorem zastávky projet v momentě, kdy zde staničí tramvaj.

Kde a kdy realizovat: Toto řešení se aplikuje výhradně ve stísněných prostorových podmínkách, kde celková šířka uličního profilu neumožňuje realizaci plnohodnotného a bezpečnějšího objezdu (bypassu).



POVRCHY

ZPEVNĚNÉ POVRCHY

ASFALTOBETONOVÝ KRYT

Jeden z nejčastěji používaných povrchů, s vysokým komfortem pro cyklisty i další uživatele.

- + vysoký komfort jízdy (cyklisté, bruslaři, koloběžky...)
- + dostupná technologie, snadná údržba
- + možnost dimenzování na zatížení těžké techniky
- + možnost probarvení povrchu
- zpravidla nepropustný povrch (možná kompenzace opatřeními MZI)
- tmavý povrch (akumulace tepla, složitější a nákladnější probarvení)
- technologické komplikace při realizaci úzkých pruhů
- vyšší environmentální zátěž

POUŽITÍ

Vhodné pro všechny typy cyklostezek a cyklotras. Preferovaný povrch pro oddělený provoz cyklistů v uličních prostranstvích a pro společné vedení chodců a cyklistů mimo uliční prostranství (sídliště, v okolí řek, podél dopravně významných komunikací, ve volné krajině apod.).

Pro přírodě blízká protipovodňová opatření je možné realizovat až od Q100. Vhodné pro opatření MZI.



CEMENTOBETONOVÝ KRYT

- + přirozeně světlá barva (nižší akumulace tepla, lepší viditelnost, snadné probarvení)
- + vysoká únosnost
- + dlouhá životnost, nízké riziko vzniku poruch
- vysoké investiční náklady
- nutnost dilatačních spár
- komplikované opravy při vzniku poruch

POUŽITÍ

Možné využití pro všechny typy cyklostezek a cyklotras. Nevhodné v úsecích s častým souběhem nebo křížením inženýrských sítí.



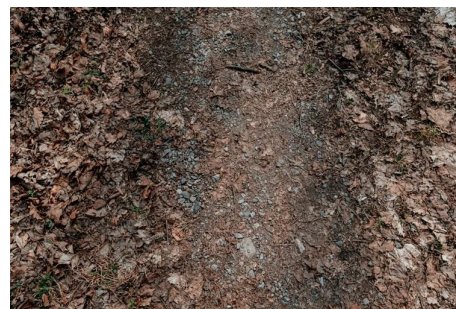
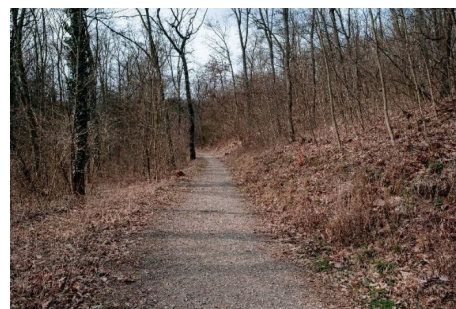
NEZPEVNĚNÉ POVRCHY

LESNÍ/POLNÍ CESTY

- + nulové investiční náklady
- + minimální zásah do krajiny
- nižší komfort jízdy (nevhodný pro bruslaře, koloběžky...)
- nestabilita při nepříznivých povětrnostních podmínkách
- eroze při vyšším zatížení
- nutnost pravidelné údržby

POUŽITÍ

Stávající trasy, u nichž není z hlediska přiměřenosti nebo prioritizace nutné zpevnění. Nevhodné pro trasy s předpokládaným vysokým využitím pro dojížděku a pro uživatele na bruslích či koloběžkách. Vhodné především pro rekreační účely.



MLAT A MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO (MZK)

- + nižší investiční náklady
- + barevná variabilita
- nižší komfort jízdy (nevhodný pro bruslaře, koloběžky...)
- nestabilita při nepříznivých povětrnostních podmínkách
- eroze při vyšším zatížení
- nutnost pravidelné údržby

POUŽITÍ

Vhodné pouze v odůvodněných případech, zejména s ohledem na architektonickou koncepci území, zachování stávajícího nezpevněného stavu nebo například pro stavby dočasné.



DLÁŽDĚNÉ POVRCHY

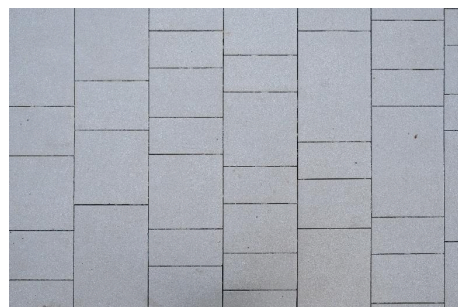
Obecně méně vhodné pro provoz bruslařů, silničních kol a koloběžek. Doporučuje se minimalizace fazet a nerovností.

BETONOVÁ DLAŽBA

- + nižší investiční náklady
- + dostupná technologie, snadná údržba
- + možnost lokálních oprav bez zásahu do celistvosti povrchu
- + široká škála tvarů a barev
- + možnost propustného řešení
- + možnost dimenzování na zatížení těžké techniky
- nižší komfort jízdy (nevhodná pro bruslaře, koloběžky...)

POUŽITÍ

Vhodná pro společné vedení cyklistů a chodců v uličních prostranstvích. Na významnějších ulicích a veřejných prostranstvích se používá tzv. „brněnská dlažba“. Mimo uliční prostor a pro oddělený provoz cyklistů se betonová dlažba použije pouze v odůvodněných případech.

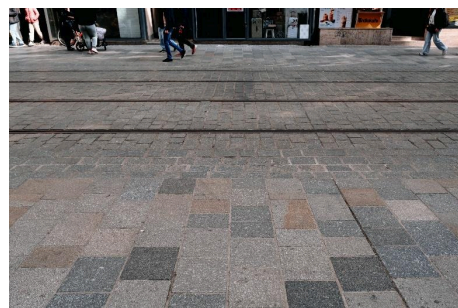


KAMENNÁ DLAŽBA

- + vysoká estetická hodnota
- + možnost lokálních oprav bez zásahu do celistvosti povrchu
- + možnost propustného řešení
- + možnost dimenzování na zatížení těžké techniky
- nižší komfort jízdy (méně vhodná pro bruslaře, koloběžky...)
- vyšší investiční náklady
- protismykové vlastnosti

POUŽITÍ

Preferované řešení pro místa pro odkládání jízdních kol (viz Standard odkládacích míst jízdních kol a koloběžek). Výjimečné využití pro lineární infrastrukturu, zejména v MPR, lokálních centrech a architektonicky hodnotných lokalitách (viz Standard povrchů MPR Brno).



BARVENÍ POVRCHŮ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Pro materiály, pro které je integrované barvení běžně dostupné (zejména dlažby), se předpokládá jejich výhradní použití. Dodatečné barvení povrchů se využije u dočasných řešení a tam, kde technologie integrovaného barvení není odůvodnitelná technologicky nebo finančně.

INTEGROVANÉ BARVENÍ

- | | |
|---|--|
| + dlouhodobá barevná stálost | - omezená barevná škála |
| + bez vlivu na protismykové vlastnosti | - zpravidla vyšší pořizovací cena |
| + bez nutnosti obnovy | - technologicky náročnější realizace (neplatí pro dlažby) |
| + stálost vizuálního kontrastu i při drobných deformacích | - obtížné lokální opravy z hlediska barevné jednotnosti (neplatí pro dlažby) |

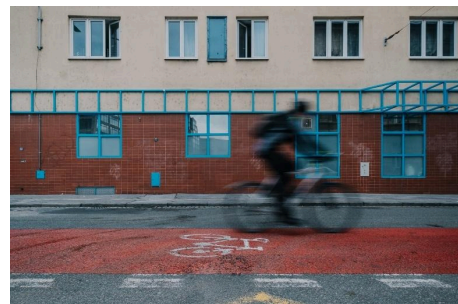


DODATEČNÉ BARVENÍ POVRCHŮ

BARVA

Zpravidla neslouží jako plnohodnotné barvení povrchu. Z důvodu nestálosti se používají zejména jako dočasné řešení nejčastěji pro nové asfaltové povrchy, které mají tendenci barvu na svém povrchu degradovat.

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| + nízká cena | - protismykové vlastnosti |
| + dostupná a jednoduchá technologie | - omezená životnost, nutná obnova |



PLASTICKÉ MATERIÁLY NANÁŠENÉ ZA STUDENA

V Brně se osvědčila technologie provádění válečkem s následným ručním posypem balotinou.

- | | |
|---------------------------------|--------------|
| + dobré protismykové vlastnosti | - vyšší cena |
| + dlouhodobá stálost | |
| + dostupná technologie | |



VEGETACE A CYKLODOPRAVA

Rozvoj cyklistické infrastruktury a (modro)zelené infrastruktury patří mezi základní nástroje udržitelného rozvoje města. Oba systémy přinášejí významné environmentální, dopravní i urbanistické přínosy a jejich koordinovaný návrh může výrazně zvýšit kvalitu veřejného prostoru.

Z hlediska environmentálních přínosů je nejúčinnějším prvkem strom, resp. stromořadí. Další vegetační prvky jsou často navrhovány především jako doprovodné zejména s ohledem na HDV a jejich návrh je vhodné vždy posuzovat s ohledem na náklady na realizaci a následnou údržbu.

VOLNÁ KRAJINA

Ve volné krajině je ideální řešit cyklistickou a (modro)zelenou infrastrukturu v souběhu. Cyklotrasy doplněné stromořadím přinášejí benefity jak cyklistům (zlepšení mikroklimatu, zvýšení estetické hodnoty prostředí), tak i správě stromořadí díky lepší přístupnosti.

Jedním z hlavních benefitů je možnost společného výkupu pozemků, který bývá často největší bariérou realizace obou typů projektů. Proto je vhodné záměry ve volné krajině koordinovat, ideálně už v koncepčních dokumentech.

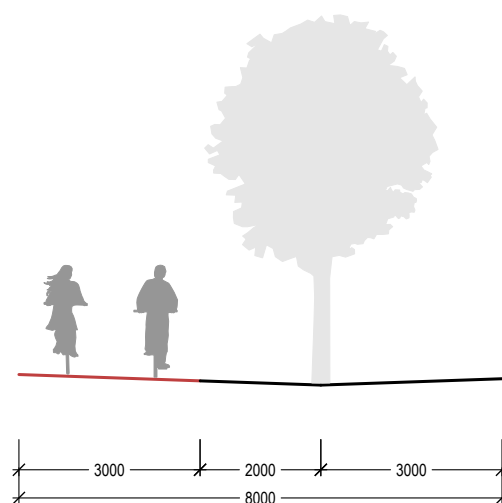
Prostorové požadavky na společné vedení cyklistické a (modro)zelené infrastruktury vycházejí z několika předpisů, zejména z:

- občanského zákoníku
- zákona o ochraně zemědělského půdního fondu
- krajinářských a dopravních standardů a technických norem

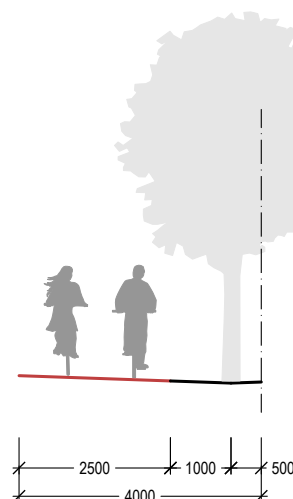
Základní šířkové uspořádání společného vedení cyklistické a (modro)zelené infrastruktury ve volné krajině je zobrazeno na přiložených příčných řezech.

Při projekční přípravě musí být dodrženy všechny právní předpisy a příslušné dopravní a krajinářské normy. Návrh musí být v souladu s Městským standardem uličních stromořadí (KAM; 2026).

VEGETACE A CYKLODOPRAVA OPTIMÁLNÍ PARAMETRY



VEGETACE A CYKLODOPRAVA MINIMÁLNÍ PARAMETRY



MĚSTO

Ve stísněných uličních profilech může být kombinace cyklistické infrastruktury a vegetace prostorově náročná.

Přesto by při rekonstrukcích ulic a návrhu nových komunikací měla být jejich společná integrace vždy posuzována s cílem maximalizovat přínosy obou systémů.

Toho se dá docílit zejména:

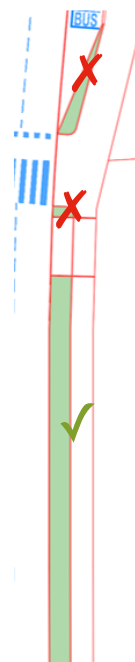
- kompromisy
- efektivním proložením parkovacích míst stromy
- maximálním využitím principu MZI a výsadbových pásů



DALŠÍ VEGETACE

OBECNÉ PRINCIPY

- Minimální plocha zeleného ostrůvku by měla být 15 m².
- Minimální šířka zeleného ostrůvku by měla být 1,5 m.
- Zelené ostrůvky by neměly obsahovat ostré úhly ani úzké zkosené části, které ztěžují údržbu a zhoršují podmínky pro růst vegetace.
- Není vhodné řešit veškeré zbytkové plochy jako vegetační. V některých případech je účelnější jejich zpevnění, protože náklady na údržbu malé nebo nevhodně tvarované zeleně mohou převyšovat její přínosy.
- Je nutné dbát na soulad s požadavky správy a samosprávy.



Při projekční přípravě musí být dodrženy všechny právní předpisy a příslušné dopravní a krajinářské normy. Návrh musí být v souladu s Městským standardem uličních stromořadí (KAM; 2026).

OSVĚTLENÍ CYKLOTRAS

Kvalitní a promyšlené osvětlení je nezbytnou součástí bezpečné a atraktivní cyklistické sítě, zvláště za snížené viditelnosti. Primárním cílem je vždy zajištění bezpečnosti cyklistů, chodců i ostatních účastníků provozu, tedy dostatečná viditelnost trasy, překážek a zamezení oslnění. Zároveň je však nutné klást důraz na ochranu nočního prostředí a biodiverzity před nežádoucím světlem. Správce veřejného osvětlení, společnost Technické sítě Brno, doporučuje stanovit způsob nasvětlení cyklostezek už v počátku příprav výstavby, aby se zamezilo dodatečným zásahům.

Osvětlení můžeme rozlišit na:

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Klasický způsob osvětlení, který je možné také označit jako osvětlovací soustavu, tzn. svítidla, podpěrné a nosné prvky, elektrický rozvod, rozváděče a ovládací systém.

Podrobné podmínky užití tohoto způsobu osvětlení definují Městské standardy pro veřejné osvětlení města Brna.

ŠETRNÉ A ADAPTIVNÍ OSVĚTLENÍ

Tato kategorie osvětlení představuje moderní, šetrný přístup k osvětlování cyklotras, který minimalizuje negativní dopady na životní prostředí a šetří náklady na energii. Minimalizuje světelný smog a spotřebu energie tím, že se rozsvítí na plný výkon pouze tehdy, když senzory zaznamenají přítomnost cyklisty. V době nečinnosti svítidla svítí jen minimálně (např. na 10 % výkonu) nebo jsou zcela zhasnutá, čímž se minimalizuje rušivé světlo v nočním prostředí. V současné době je v Brně preferováno osvětlení na cyklostezkách regulovat po určitý čas v letním a zimním období.

Tento systém je ideální pro úseky, které procházejí přírodně citlivými oblastmi, rekreačními zónami nebo extravilánem (volnou krajinou), a kde by trvalé osvětlení bylo nevhodné nebo příliš nákladné.

PASIVNÍ PRVKY

Pasivní prvky nepředstavují vlastní zdroj světla, ale chrání přírodu a šetří náklady využíváním pasivních reflexních prvků, které jsou viditelné jen díky odrazu světla ze světlometu kola. Jsou určeny pro úseky s minimálním rizikem kolizí a nižším provozem, kde trvalé ani adaptivní osvětlení není nezbytné nebo proveditelné, a kde je cílem zachovat přirozenou noční tmu.

Mezi pasivní prvky patří:

- Dopravní knoflíky (kočičí oči)
- Vodorovné dopravní značení (VDZ) s balotinou
- Směrové sloupky s odrazkami
- Fotoluminiscenční povrchy

PÁTEŘNÍ CYKLOTRASY

INTRAVILÁN:

veřejné osvětlení

EXTRAVILÁN/ŘEKA:

šetrné nebo pasivní opatření

DOPLŇKOVÉ CYKLOTRASY

INTRAVILÁN:

veřejné osvětlení

EXTRAVILÁN/ŘEKA:

pasivní osvětlení



DOKLADOVÁ ČÁST



PROCES TVORBY A PROJEDNÁVÁNÍ CYKLOSTRATEGIE

Proces tvorby Strategie rozvoje cyklistické dopravy byl založen na široké participaci a průběžném projednávání s odbornou i laickou veřejností, institucemi a zástupci samosprávy. Cílem tohoto přístupu bylo zajištění maximální odbornosti, reflektování lokálních potřeb a dosažení široké shody na navrhovaných opatřeních.

Návrhová část dokumentu byla na konci května 2025 zahájena expertním workshopem. Projednávání se zúčastnili zástupci institucí majících zkušenosti s plánováním cyklistické dopravy a organizací zabývajících se obecně městskou mobilitou, mezi které patřili zástupci Institutu plánování a rozvoje Praha, Magistrátu hl. m. Prahy, ostravského Městského ateliéru prostorového plánování a architektury, vídeňské Mobilitätsagentur Wien, iniciativy JASPERS, nezávislí experti (Ing. arch. Tomáš Cach) a šéfredaktor webu Městem na kole (Bc. Martin Šnobl). Za Brno se zúčastnili zástupci Odboru dopravy, Brněnských komunikací a Kanceláře architekta města.

V průběhu června 2025 proběhla série společných projednání se zástupci všech městských částí a společností Brněnské komunikace a.s. Na tato plošná setkání navázala v letních měsících řada detailních individuálních jednání a dopravních komisí s konkrétními MČ. Významným a vysoce přínosným prvkem těchto setkání bylo uskutečnění cyklistických vyjížděk v terénu, což umožnilo detailní, praktické a zcela reálné zhodnocení lokálních podmínek i bariér na navrhovaných trasách.

Zvláštní důraz byl kladen na participaci veřejnosti, která byla o záměrech informována již prostřednictvím komunikačních kanálů města nebo v rámci Evropského týdne mobility. Hlavní konzultace s občany následně proběhla v říjnu 2025 v prostorách Místodržitelského paláce. Veřejnost zde byla do tvorby plánu zapojena přímo formou participativního workshopu a práce nad mapovými podklady páteřních tras. Občané měli možnost podávat podněty nejen přímo na místě, ale také prostřednictvím k tomu určené webové aplikace. Všechny shromážděné podněty byly následně pečlivě vyhodnoceny, na konci roku 2025 vypořádány a relevantní připomínky byly plně zapracovány do finální podoby Cyklostrategie.

Během celého procesu přípravy navíc probíhala kontinuální konzultace s experty iniciativy JASPERS (konzultační služba Evropské investiční banky), kteří aktivně dohlíželi na metodickou správnost dokumentu a svými cennými podněty a mezinárodním know-how významně přispěli ke zkvalitnění obsahu Cyklostrategie.

Vybraná opatření a standardy byly rovněž konzultovány s Policií ČR a Poradním sborem pro bezbariérové Brno.



Obrázek 34 – Projednání s experty



Obrázek 35 – Vyjízdka s městskou částí



Obrázek 36 – Workshop s veřejností

Kompletní záznamy a dokumenty obsahující vypořádání připomínek městských částí a veřejnosti tvoří nedílnou součást tohoto materiálu (Přílohy č. 4, 5 a 6). Ostatní dílčí zápisy z pracovních jednání a prezenční listiny jsou uloženy a dostupné na vyžádání na Odboru dopravy Magistrátu města Brna.

SETKÁNÍ A PROJEDNÁNÍ			
UDÁLOST	DATUM	ÚČAST	VÝSTUP
workshop s experty	28. 5. 2025	IPR Praha, HHMP, Městem na kole, MAPPA, Möbilitätsagentur Wien, JASPERS, Ing. arch. Cach	zápis, podněty
setkání s MČ	24. 6. 2025	Brno-jih, Brno-Tuřany, Brno-Černovice, Brno-Slatina, Brno-Chrlice, BKOM	zápis + prezentace
setkání s MČ	24. 6. 2025	Brno-Maloměřice a Obřany, Brno-Židenice, Brno-Vinohrady, Brno-sever, Brno-Líšeň, BKOM	zápis + prezentace
setkání s MČ	25. 6. 2025	Brno-Žebětín, Brno-Bystrc, Brno-Kníničky, Brno-Komin, Brno-Jundrov, BKOM	zápis + prezentace
setkání s MČ	26. 6. 2025	Brno-Královo Pole, Brno-Žabovřesky, Brno-Medlánky, Brno-Ivanovice, Brno-Řečkovice a Mokrá Hora	zápis + prezentace
setkání s MČ	26. 6. 2025	Brno-Kohoutovice, Brno-Starý Lískovec, Brno-Nový Lískovec, Brno-Bosonohy, BKOM	zápis + prezentace
osobní setkání s MČ	15. 7. 2025	Brno-Bystrc	podněty
osobní setkání s MČ	15. 7. 2025	Brno-sever, BKOM	podněty
osobní setkání s MČ	21. 7. 2025	Brno-Kníničky, BKOM	podněty
osobní setkání s MČ	28. 7. 2025	Brno-střed, BKOM	zápis
komise dopravní MČ	25. 8. 2025	Brno-střed, BKOM	zápis
osobní setkání s MČ	9. 9. 2025	Brno-Žebětín, BKOM	podněty
evropský týden mobility	20. 9. 2025	veřejnost	informování o záměru
konzultace s veřejností	1. 10. 2025	veřejnost, KAM, BKOM	zápis, zpráva
setkání s JASPERS	22. 10. 2025	JASPERS	/
zaslání vypořádání podnětů	18. 12. 2025	veřejnost	zápis + prezentace
představení záměru Standardy	14. 1. 2026	PČR	zápis + prezentace
online setkání s JASPERS	2. 2. 2026	JASPERS	zápis + prezentace
workshop Standardy	3. 2. 2026	OD MMB, PČR, BKOM	zápis + prezentace
představení záměru	5. 2. 2026	Poradní sbor pro bezbariérové Brno	zápis + prezentace
prezentace Návrhu MČ	9. 3. 2026	Brno-Bystrc, Brno-Kníničky, Brno-Komín	zápis + prezentace
prezentace Návrhu MČ	9. 3. 2026	Brno-Žebětín, Brno-Bosonohy	zápis + prezentace
prezentace Návrhu MČ	16. 3. 2026	Brno-sever	zápis + prezentace
prezentace Návrhu MČ	24. 3. 2026	Brno-Slatina, Brno-Žabovřesky, Brno-Židenice, Brno-jih	zápis + prezentace
prezentace Návrhu MČ	24. 3. 2026	Brno-Nový Lískovec, Brno-Kohoutovice	zápis + prezentace
prezentace Návrhu MČ	31. 3. 2026	Brno-Královo Pole, Brno-Tuřany, Brno-Jehnice, Brno-Řečkovice a Mokrá Hora	zápis + prezentace
prezentace Návrhu MČ	31. 3. 2026	Brno-Jundrov, Brno-Vinohrady, Brno-Maloměřice a Obřany	zápis + prezentace
prezentace Návrhu	7. 4. 2026	Koncepční cykloskupina	zápis + prezentace
prezentace Návrhu	7. 4. 2026	DPMB, a.s.	prezentace
prezentace Návrhu	9. 4. 2026	ADOS (člen KCSk a zpracovatel původního Cyklogenerelu)	prezentace

SOULAD S ÚPMB, ZÚR

V grafické části odůvodnění ÚPmB O.6 Cyklistická doprava – schéma jsou vyznačeny jednak vybrané samostatné cyklotrasy zobrazené v závazné části (výkres 2.3 Souhrnný výkres dopravy) tvořící převážně souvislou páteřní regionální síť dle ZÚR, a jednak vybrané pouliční trasy rozšiřující plošnou obsluhu území dle Generelu cyklistické dopravy ve městě Brně (ADOS, 2010), ze kterého byly převzaty hlavní trasy a ty byly následně upraveny dle záměrů a změn v území vzniklých po jeho dokončení. Vedení zobrazených cyklotras obecně může být dále zpřesňováno podle konkrétních podmínek v území, které nelze v podrobnosti územního plánu dopředu předvídat nebo definovat.“ (textová část odůvodnění ÚPmB)

Strategie rozvoje cyklistické dopravy má za úkol zpřesnit vedení cyklotras pro vybrané pouliční trasy a vybrané samostatné cyklotrasy dle ÚPmB. Páteřní regionální síť dle ZÚR JMK a Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje je respektována zejména pro zachování směrových návazností mimo území Statutárního města Brna. Konkrétní vedení na území města Brna uvedené v této Strategii bude převzato do ÚPD a krajských a národních koncepcí.

ZÚR vymezuje cyklotrasy označené vlastním kódem, kde dálkové trasy začínají písmenem D a krajské písmenem K.

D1: EuroVelo 4 (165): hranice s Krajem Vysočina – Nedvědice – Tišnov – Kuřim – Brno – Sokolnice – Slavkov u Brna – Brankovice – Snovídky – Bohuslavice – Kyjov – Vacenovice – Strážnice – Veselí nad Moravou – hranice se Zlínským krajem;

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy, ve spolupráci s JMK je uvažováno přeložení trasy EV4 do stopy Nové Sady – Benešova – Sportovní – Údolí Ponávky – Lelekovice

D2: EuroVelo 9 (166): hranice s Olomouckým krajem – Vojenský újezd Březina – Vysočany – Sloup – Blansko – Adamov – Brno – Židlochovice – Vranovice – Ivaň – Pasohlávky – Nový Přerov – Mikulov – Valtice – Lednice – Břeclav – Poštorná – hranice s Rakouskem;

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy podél řeky Svitavy.

D3: Cyklostezka Brno – Vídeň (170): Brno – Židlochovice – Hevlín (– Vídeň);

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy podél řeky Svatky.

D4: Jantarová stezka (171): Brno – Blansko – Sloup – Vysočany – Vojenský újezd Březina;

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy podél řeky Svitavy.

D5: Pražská stezka (172): Brno (soutok Svatky a Svitavy) – Veverská Bítýška – Čebín – Tišnov;

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy podél řeky Svatky.

K1: (Brno –) Vranovice – Dolní Věstonice – Lednice – Břeclav – Lanžhot (– Kúty – Bratislava);

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy podél řeky Svatky.

K2: Brno – Tvarožná – Slavkov – Bučovice (– Uherské Hradiště – Starý Hrozenkov – Trenčín);

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy ve směru Stránská skála – Kandie.

K3: Brno – Tvarožná – Rousínov – Vyškov (– Prostějov);

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy ve směru Stránská skála – Kandie.

K4: Brno – Blansko – Skalice nad Svitavou – Letovice (– Svitavy – Česká Třebová – Ústí nad Orlicí);

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy podél řeky Svitavy.

K5: Troubsko – Brno, Bystrc – Brno, Mokrý Hora – Brno, Soběšice – Adamov – Bílovice nad Svitavou – Brno, Líšeň – Šlapanice;

Propojení této trasy zajišťují výhledové trasy.

K6: Brno-Pisárky – Anenský mlýn – Moravské Bránice – Ivančice – Moravský Krumlov – Znojmo

Návrh páteřních tras nezajišťuje propojení této trasy.

Doporučujeme vedení ve stopě K10.

K7: Brno-Líšeň – Hostěnice – Kalečník;

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy ve směru Ondráčkova – Mariánské údolí.

K8: Brno, soutok Svitavy a Svatky – Lovčičky – Snovídky (– Koryčany), (hřbetem Ždánického lesa);

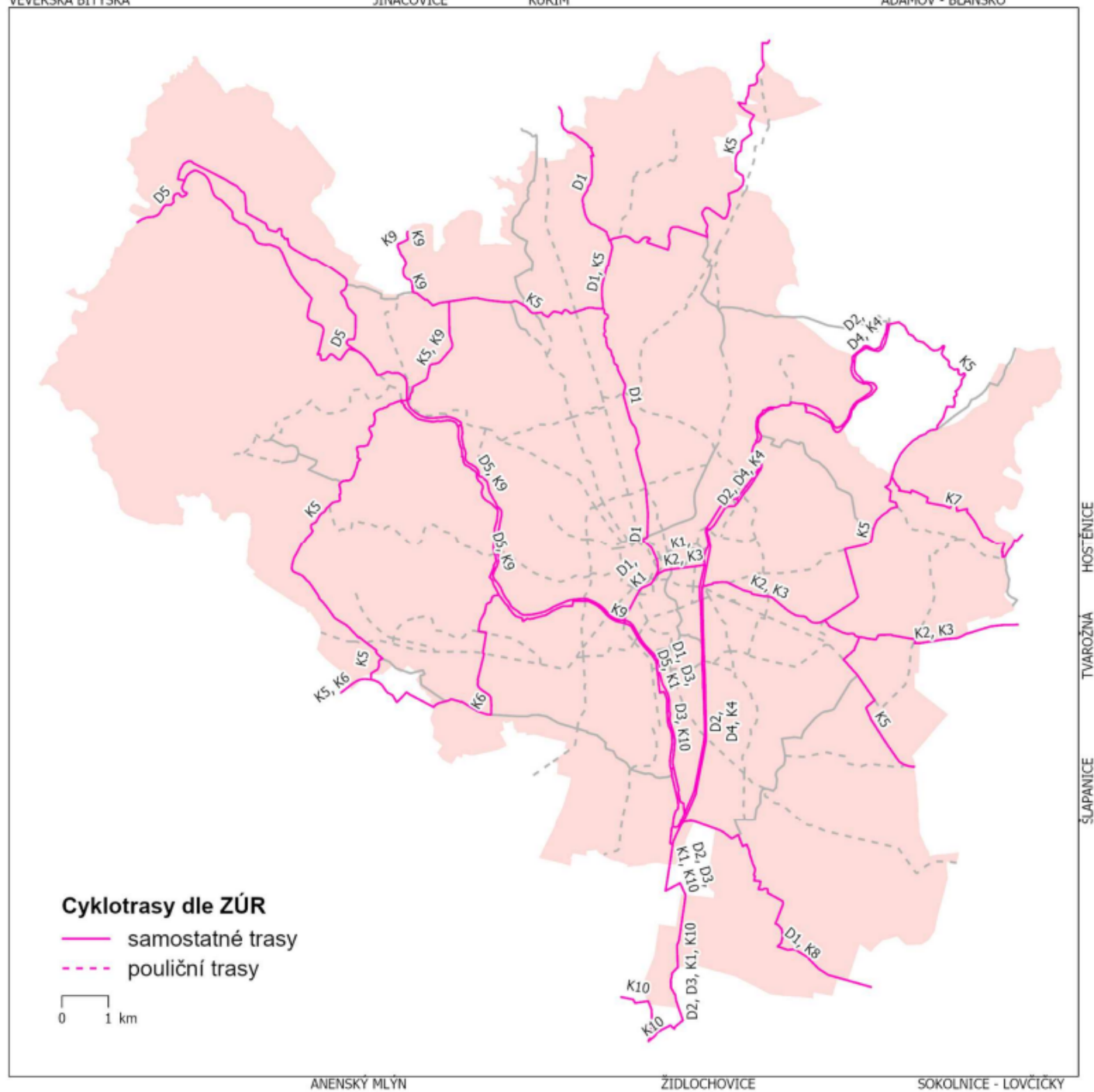
Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy ve směru Tuřany – Dvorská.

K9: Brno – Jinačovice – Kuřim;

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy.

K10: Střelice – Rebešovice – Cyklistická stezka Brno-Vídeň (podél Bobravy).

Návrh páteřních tras zajišťuje propojení této trasy ve směru soutok – U Jezu.



GLOSÁŘ POJMŮ

Z důvodu časté záměny níže uvedených pojmů laickou i odbornou veřejností uvádíme jejich definice tak, jak jsou systematicky používány v tomto dokumentu:

Cyklotrasa – Jedná se o vymezené vedení trasy v území (ať už realizované, nebo plánované), které na sebe logicky navazuje, spojuje základní cíle cest a tvoří bezpečný koridor pro přesun či rekreaci na jízdním kole. Nejedná se o jeden konkrétní typ stavby, ale o linii, v jejímž průběhu se mohou plynule střídat různá cyklistická opatření (např. cyklostezka, cyklopruh, průjezd zklidněnou zónou).

Cyklistická opatření – Souhrnný pojem pro veškerou infrastrukturu a stavební či dopravně-organizační úpravy pro cyklisty. Dělí se na opatření plošná (např. zóny 30, obytné zóny) a liniová. Liniová opatření se dále dělí na integrační (cyklista je veden v hlavním dopravním prostoru společně s auty, např. cyklopruh) a segregační (cyklista má stavebně oddělený prostor, např. cyklostezka).

Cyklostezka – Fyzicky oddělená (segregovaná) infrastruktura pro cyklisty. V tomto dokumentu používáme termín „cyklostezka“ jako zjednodušující nadřazený pojem pro všechny druhy stezek s povoleným vjezdem jízdních kol (tj. samostatná stezka pro cyklisty, smíšená i dělená stezka pro chodce a cyklisty nebo stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů), abychom předešli nepřehlednému vypisování všech specifických legislativních termínů.

Cyklopruh (jízdní pruh pro cyklisty) – Opatření, kdy je cyklista veden přímo ve vozovce, ale má vyznačený vlastní vyhrazený pruh oddělený od motorové dopravy podélnou čarou.

Cykloobousměrka – Jednosměrná komunikace (z pohledu motorové dopravy), do které je dopravním značením povolen vjezd cyklistů v obou směrech. Tvoří zcela zásadní prvek pro plošnou prostupnost území.

Kargokolo – Speciálně zkonstruované jízdní kolo nebo tříkolka s robustním rámem, které je primárně určeno pro přepravu větších nákladů, zboží nebo osob (např. dětí). Vyznačuje se integrovaným úložným prostorem (nákladním boxem, plošinou nebo prodlouženým nosičem) a pro usnadnění jízdy s nákladem bývá často vybaveno elektrickým pohonem.

