ROČENKA DOPRAVY BRNO **2025**

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,
rok 2025 přinesl v Brně výrazný posun v oblasti dopravy i veřejné infrastruktury. Proběhla řada investic, které dále zlepšují bezpečnost a funkčnost dopravní sítě ve městě. Za zmínku stojí zahájení stavby prodloužení tramvajové trati do sídliště Kamechy. Součástí projektu o délce přibližně 1,4 km je výstavba mostu mezi ulicemi Vejrostova a Šemberova a příprava raženého tunelu o délce 320 m, jehož realizace se připravovala v závěru roku 2025. Projekt bude uveden do zkušebního provozu v roce 2027.

V projektové přípravě pokračovalo prodloužení tramvajové trati pod Hády, probíhaly bezbariérové úpravy zastávek MHD a byl řešen návrh úprav pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy v ulici Jemelkova. Ve spolupráci s DPMB byla představena také nová koncepce čistých pohonů městské hromadné dopravy. Další změny souvisely s přípravou klíčových částí Velkého městského okruhu.

Významný posun nastal také v rozvoji cyklistické infrastruktury. Vzniklo přibližně 20 km nových cykloopatření, z nichž dvě třetiny představovaly cykloobousměrky, zejména v oblastech Brno-střed, Královo Pole a Brno-sever. Nové možnosti propojení přinesly také smíšené stezky podél Svratky, otevřené díky dokončení protipovodňových opatření, včetně nové trasy u VMO Žabovřeská. Významným prvkem byla také krátká oddělená stezka na Renneské třídě, která propojila lokální úsek s trasou od ulice Jihlavská. Pokračovala příprava nové cyklostrategie a byly uspořádány veřejné konzultace s aktivními cyklisty. Sdílená kola si udržela stabilní zájem a počet výpůjček zůstal obdobný jako v roce 2024.

Do systému rezidentního parkování přibylo v roce 2025 dvanáct nových oblastí v městských částech Židenice, Žabovřesky, Medlánky, Jundrov, Komín a Brno-sever. Všechny byly zařazeny do návštěvnické zóny C s regulací ve všední dny od 17:00 do 6:00.

Schválen byl také harmonogram rozšiřování systému pro rok 2026, kdy přibude dalších osm oblastí.

V projektu Rozvoj dopravní telematiky byly zrekonstruovány světelné signalizace na sedmi křižovatkách, například Jana Babáka – Tábor, Kounicova – Šumavská nebo Heršpická – Jihlavská. Pokračovalo také zveřejňování nových i aktualizovaných dat na portálu data.brno.cz, včetně interaktivních výstupů týkajících se dopravních nehod, cyklodetektorů či parkovacích domů. Sdílená kola byla podporována i nadále, což přineslo mimo jiné i cenná data o pohybu cyklistů ve městě.

Dopravní výchova byla během roku dostupná pro děti všech věkových kategorií. Ty mohly využít programy Městské policie Brno v Areálu dopravní výchovy a vzdělávání na Riviéře, stejně jako doplňkovou výuku Odboru dopravy. O víkendech se konaly akce zaměřené na dětskou bezpečnost v dopravě, zároveň probíhaly i kampaně podporující ohleduplnost. Součástí Evropského týdne mobility byl tradiční brněnský Den mobility v parku Anthropos a také finále soutěže pro dospělé „Bezpečně Brnem“. Pátý ročník online soutěže „Bezpečně Brnem Junior“ opět prověřil znalosti žáků brněnských základních škol.

Tento úvod nabízí pouze stručný výběr z nejdůležitějších aktivit v oblasti brněnské dopravy v roce 2025. Mnohem podrobnější informace najdete na následujících stránkách ročenky.

Přejeme příjemné čtení.

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

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

OBSAH

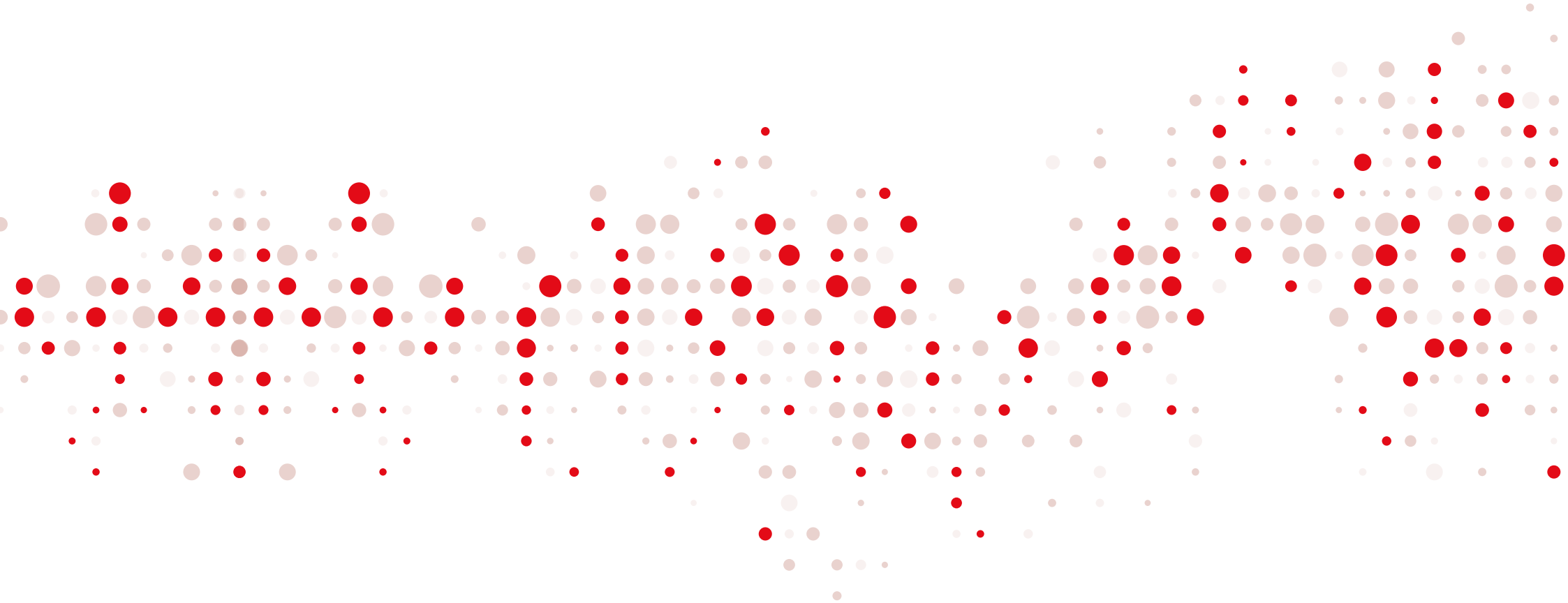
1.0 Základní údaje o městě Brně
/ 1.1 Základní údaje o městě Brně /
/ 1.2 Základní dopravní vztahy /
/ 1.3 Kvalita ovzduší v Brně /
/ 6–11 /

2.0 Veřejná doprava
/ 2.1 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje v Brně /
/ 2.2 Městská hromadná doprava zajišťovaná DPMB /
/ 2.3 Regionální autobusová a železniční doprava v Brně /
/ 2.4 Průzkum spokojenosti cestujících /
/ 12–33 /

3.0 Automobilová doprava
/ 3.1 Vývoj motorizace a automobilizace /
/ 3.2 Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy /
/ 3.3 Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel /
/ 34–41 /

4.0 Cyklistická doprava
/ 42–49 /

5.0 Chodci
/ 50–53 /



6.0 Organizace a řízení dopravy, dopravní telematika
/ 6.1 Světelná signalizační zařízení /
/ 6.2 Centrální řízení dopravy /
/ 6.3 Další dopravnětelematické systémy /
/ 6.4 Dopravní informační centrum /
/ 54–63 /

7.0 Bezpečnost dopravy
/ 7.1 Dopravní nehodovost /
/ 7.2 Dopravní výchova /
/ 64–71 /

8.0 Doprava v klidu
/ 8.1 Rezidentní parkování /
/ 8.2 Parkování pro elektromobily /
/ 8.3 Parkovací kapacity /
/ 72–83 /

9.0 Dopravní stavby
/ 84–87 /

10.0 Údržba komunikací
/ 88–93 /

11.0 Projekty EU v roce 2025 v oblasti dopravy / 94–99 /

12.0 Financování
/ 100–103 /

13.0 Ostatní druhy dopravy
/ 13.1 Letecká doprava /
/ 13.2 Železniční doprava /
/ 104–109 /

14.0 Strategické projekty
/ 110–111 /

01

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MĚSTĚ BRNĚ

1.1 Základní údaje o městě Brně

Základní ukazatele (k 31. 12. 2025)

Rozloha města	230 km²
Počet obyvatel	404 296
navíc cizinci	68 208
navíc denně dojíždějící (odhad)	100 000
Denně přítomné obyvatelstvo (odhad)	550 000
Počet motorových vozidel	308 500
z toho počet osobních automobilů	248 102
Motorizace (vozidel na 1 000 obyvatel)	766
Automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	616
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	5 460 480
za rok	**1 747 353 600**

Dělba přepravní práce – motorová i nemotorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den, údaje z roku 2025)	
veřejná hromadná doprava (VHD)	55 %
individuální automobilová doprava (IAD)	37 %
pěšky	5 %
jízdní kolo / koloběžka	3 %
Počet dopravních nehod	1 683
Počet zranění při dopravních nehodách	752
smrtelných	2
těžkých	43
lehkých	707
Relativní nehodovost (počet nehod připadajících na 1 milion ujetých vozokilometrů)	0,9

Dopravní vybavení na území města Brna – rok 2025 (k 31. 12. 2025)

	Jednotky	Hodnota 2025
Délka komunikační sítě – délka inventární	km	1 011,2
z toho silnice na území města Brna	km	162,8
z toho silnice I. třídy v majetku České republiky	km	44,5
z toho silnice II. a III. třídy ve vlastnictví Jihomoravského kraje včetně délky udržované společností Brněnské komunikace a.s. i mimo území města Brna	km	118,3
z toho místní komunikace v majetku města Brna	km	848,4
z toho místní komunikace dopravně významné – ZKS	km	206,8
z toho místní komunikace II., III. a IV. třídy (MK – ostatní) včetně části chodníků, zařazených cyklostezek, parkovišť a dalších ploch	km	541,8
z toho místní komunikace IV. třídy – samostatné chodníky při státních silnicích	km	99,8
Délka dálnic	km	20,1
Počet mostů a lávek	ks	309
Tunely		
silniční	ks	5
tramvajové	ks	2
Kanalizační řady	bm	103 920
Odlučovače ropných látek – ORL a odlučovače lehkých kapalin – OLK	ks	128
Počet uličních vpustí	ks	28 220
Silniční příkopy	bm	26 900
Svislé dopravní značení včetně světelných značek (10 ks)	ks	60 881
Vodorovné dopravní značení – celková plocha vzorku	m²	415 082
Světelná signalizační zařízení, všechna připojená na CTD	ks	163
Silniční zeleň	ha	104,3

1.2 Základní dopravní vztahy

Doprava je velmi dynamický jev, při jehož analýze nelze sledovat jen jednu statistiku či oblast, ale jde o komplexní vyhodnocení všech dostupných analytických přístupů. V současnosti se do tohoto procesu stále více zapojují moderní informační technologie. Proto jsou pro dopravní analýzy kromě konvenčních postupů o to více využívána třeba geolokační data od mobilních operátorů, data z navigačních systémů vozidel, senzorová data detekující vozidla nebo pokročilé formy modelování a využití umělé inteligence.

Město není uzavřený systém, proto nová populační prognóza do roku 2071 sleduje mobilitu v širších souvislostech. Scénáře vývoje počítají s poklesem na 301 tisíc obyvatel při nulové migraci, stabilitou, nebo růstem díky atraktivitě pro mladé. Dopravu je však nutné plánovat komplexně s ohledem na silnou dojížďku ze zázemí i dálkový tranzit. Zvláštní kategorií je pak dynamický doručovací byznys, kde služební vozy zatěžují síť téměř nepřetržitým provozem, což doplňuje tradiční potřeby rezidentů i návštěvníků.

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

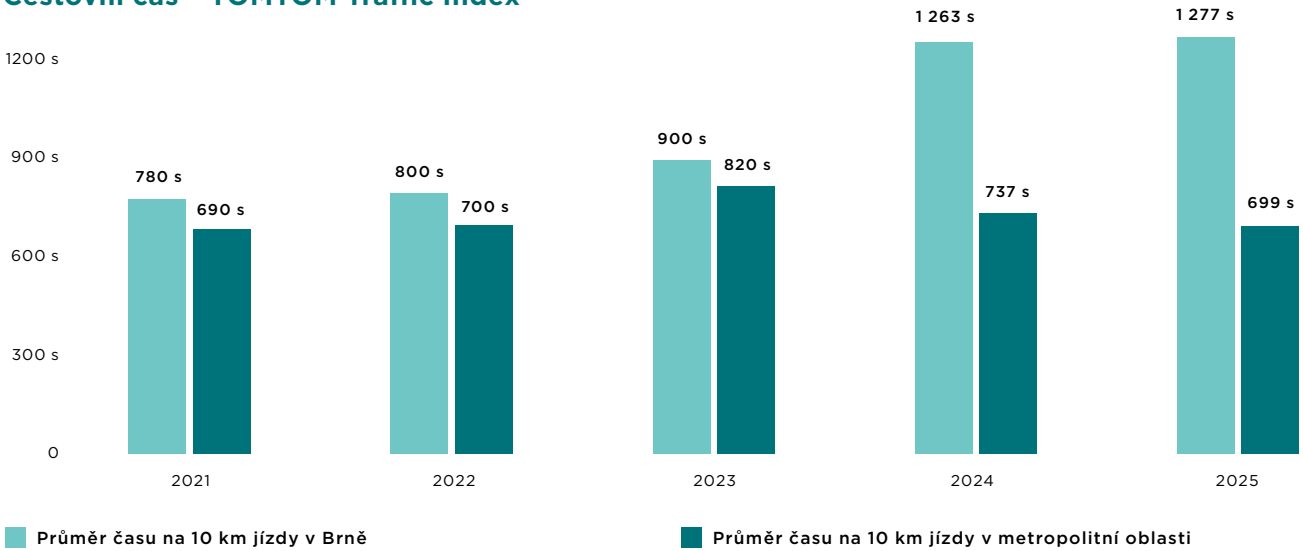
Co říkají data mobilních operátorů?

Kolik je v Brně lidí? Na tuto zdánlivě jednoduchou otázku existuje několik správných odpovědí. Český statistický úřad udává přibližně 400 tisíc osob, Ministerstvo vnitra zhruba 380 tisíc osob (pouze občané ČR), dle registru obyvatel má v Brně trvalý pobyt téměř 435 tisíc lidí (včetně osob zaregistrovaných na úředních adresách).

Dle dat mobilního operátora se v Brně nachází ve špičce přes 500 tisíc přítomných osob. Naopak o víkendu klesá počet obyvatel i pod 300 tisíc. Tímto způsobem lze analyzovat i nárazové akce typu vánoční trhy nebo MS silničních motocyklů.

Více o měření na https://www.kamdojizdime.cz/

Cestovní čas – TOMTOM Traffic Index



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

Jaký druh přepravy v Brně převažuje?

Data o dopravním chování město Brno získává pomocí opakujících se dotazníkových šetření, která zadává Odbor dopravy MMB. Sběr dat pro zjišťování podílů přepravní práce byl realizován podle jednotné metodiky již šestkrát – nejnověji na přelomu léta a podzimu 2025. Díky této dlouhé časové řadě (od roku 2010) lze přesně sledovat vývoj mobility ve městě.

Aktuální výsledky z roku 2025 ukazují, že dělba přepravní práce se oproti roku 2022 změnila jen mírně, ale v důležitých směrech. Byl zaznamenán nárůst podílu veřejné hromadné dopravy (VHD) o 3 % a mírný nárůst individuální automobilové dopravy (IAD) o 1 %. Tento vývoj naznačuje zpomalení či zastavení předchozího trendu poklesu využívání MHD. Naopak u pěší dopravy a samostatného využívání jízdních kol byl zaznamenán marginální pokles.

Novinkou v šetření pro rok 2025 bylo podrobnější sledování moderních přepravních služeb (např. Uber, Bolt) a hlubší analýza bariér, které obyvatelům brání v častějším využívání cyklodopravy.

Více informací a kompletní data na
https://data.brno.cz/pages/delba-prepravni-prace

Jak houstne automobilová doprava v Brně?

Projet Brnem autem 10 kilometrů trvalo v roce 2025 průměrně 21 minut a 17 vteřin, což je téměř totožné jako v roce předchozím. Za poměrně vysokým číslem i v mezinárodním srovnání stojí zejména mnoho realizovaných oprav a investic do dopravní infrastruktury. Mimo realizace VMO se také rozšiřuje například dálnice. Dopravní index sleduje i celou metropolitní oblast, kde 10 kilometrů trvá v průměru 11 minut a 39 vteřin. To je naopak méně než v roce 2024.

Dopravní sčítače a senzorová měření

Pro efektivní plánování infrastruktury a zvyšování bezpečnosti využívá město Brno síť automatic kých dopravních sčítačů a senzorů. Tato technologie umožňuje v reálném čase sledova intenzitu pohybu automobilů, cyklistů i chodců V současné době platforma pracuje s daty z více než 30 automatických sčítačů, jejich počet bude v čase růst. Tato technologie je kromě analytiky automobilové dopravy vhodná také pro měřen intenzit chodců a cyklistů.

Klíčovým aspektem celého systému je ochrana soukromí založená na principu „privacy by design“. Senzory neukládají žádné videozáznamy ani fotografie; případné obličeje či registračn značky jsou okamžitě a nenávratně smazány Výstupem jsou pouze anonymizovaná statistická data o hustotě dopravy a směrech pohybu. Tato data jsou veřejnosti přístupná prostřednictvím centrálního dashboardu, který slouží jako důležitý podklad pro koordinaci projektů udržitelné mobility a rozvoj města.

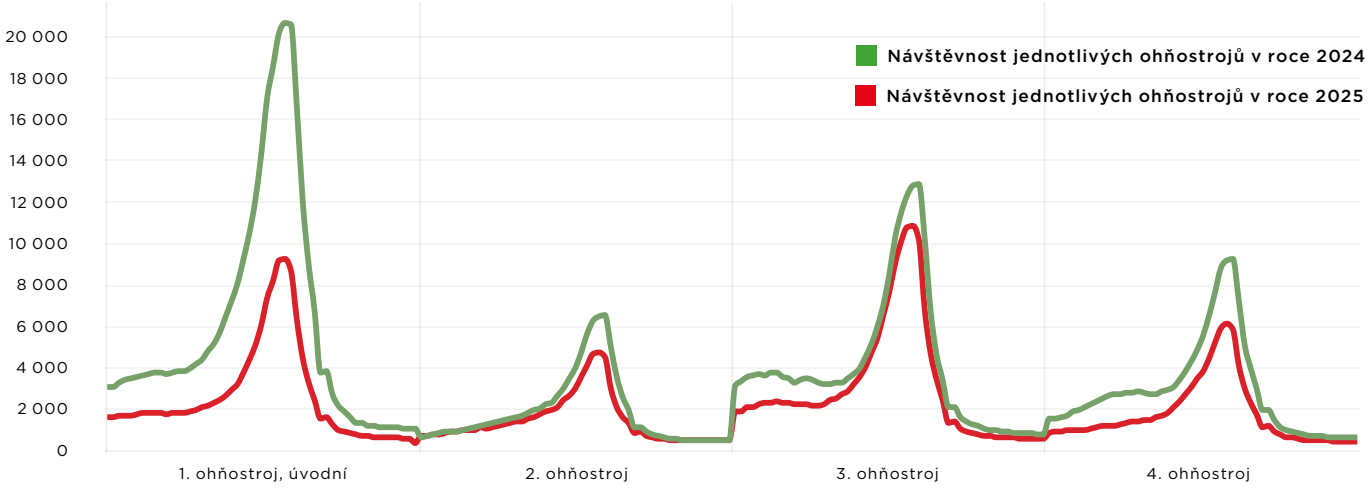
Dashboard s aktuálními daty:
https://data.brno.cz/pages/dopravniscitace

Měření intenzit pěší dopravy

Měření pomocí senzoru probíhá již několikátým rokem na nejrušnější brněnské ulici Masarykova v centru města. Z dlouhodobých měření vyplývá, že průměrně za den projde touto ulicí kolem 25 tisíc lidí. Maximum bylo naměřeno 20. prosince 2024, kdy ulicí prošlo přes 42 tisíc lidí. O víkendech klesá počet chodců průměrně o 3 tisíce, obecně má velký vliv na intenzitu chodců také počasí.

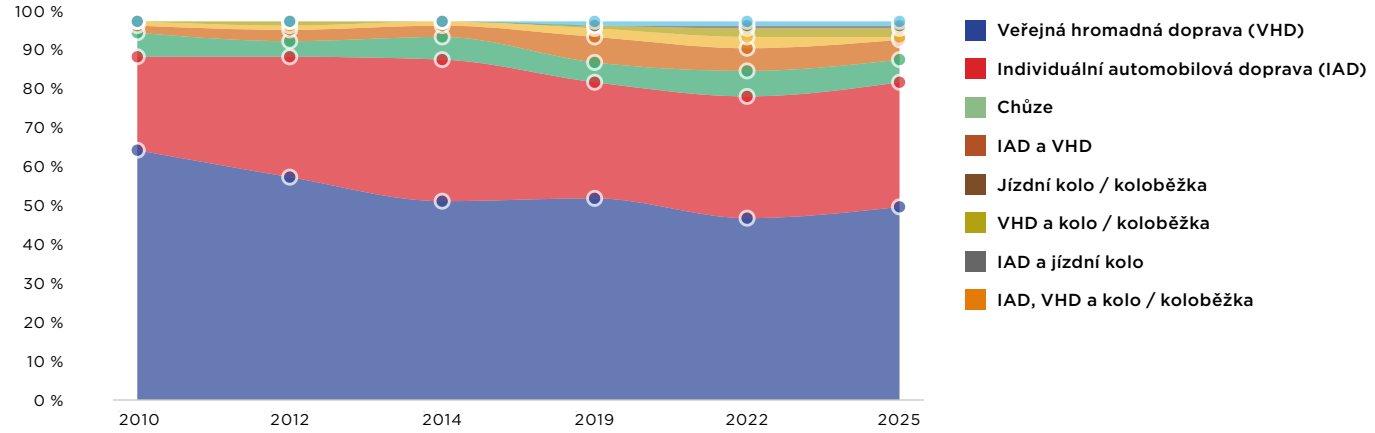
Více v podrobném článku na https://data.brno.cz/pages/pesi-v-centru

Srovnání počtu návštěvníků ročníků Ignis Brunensis (v letech 2024 a 2025)



Dělba přepravní práce

Dělba přepravní práce – vývoj v čase



1.3 Kvalita ovzduší v Brně

Statutární město Brno provozuje celkem pět stanic a jeden mobilní měřicí vůz, které doplňují celostátní síť imisního monitoringu. V Brně se nacházejí další čtyři automatické monitorovací stanice Českého hydrometeorologického ústavu. Data ze všech automatických stanic jsou předávána do Informačního systému kvality ovzduší (ISKO). Sledovanými škodlivinami v ovzduší jsou především prachové částice PM_{10} (částice o průměru do 10 µm), $PM_{2,5}$ (částice o průměru do 2,5 µm), oxid dusičitý (NO2), přízemní ozon (O_3), celkové oxidy dusíku (NO_x) a meteoveličiny (rychlost a směr větru, teplota, relativní vlhkost a tlak). Některé stanice měří ještě oxid siřičitý (SO_2) a oxid uhelnatý (CO).

Doprava je jedním z hlavních zdrojů, které ovlivňují kvalitu ovzduší ve městě Brně. Je hlavním zdrojem oxidu dusičitého (NO_2) a oxidů dusíku (NO_x) a v nemalé míře i prachových částic různých velikostních frakcí. Jedním ze způsobů, jak snížit produkci škodlivých látek z dopravy v osídlených oblastech, je odklon tranzitní dopravy na obchvaty.

V roce 2024 byly dokončeny další úseky Velkého městského okruhu (VMO) na Žabovřeské a přemostění Tomkova náměstí. Některé automatické stanice imisního monitoringu jsou umístěny přímo u vytížených komunikací, aby byl k dispozici přehled o vývoji koncentrací škodlivých látek v těchto oblastech. Z hlediska vyhodnocování je důležité sledovat dlouhodobý vývoj koncentrací. Po jednom roce provozu estakády nad Tomkovým náměstím můžeme porovnat výsledky měření koncentrací na dopravní stanici Brno-Svatoplukova. Dlouhodobý vývoj naznačoval pokles koncentrací, přičemž od roku 2019 se koncentrace drží pod imisním limitem. Obchvat byl otevřen v průběhu roku 2024, čímž došlo k odklonu značné části dopravy z ulice Svatoplukova. Lze tak sledovat vývoj koncentrací, které se blíží imisnímu limitu platnému od roku 2030.

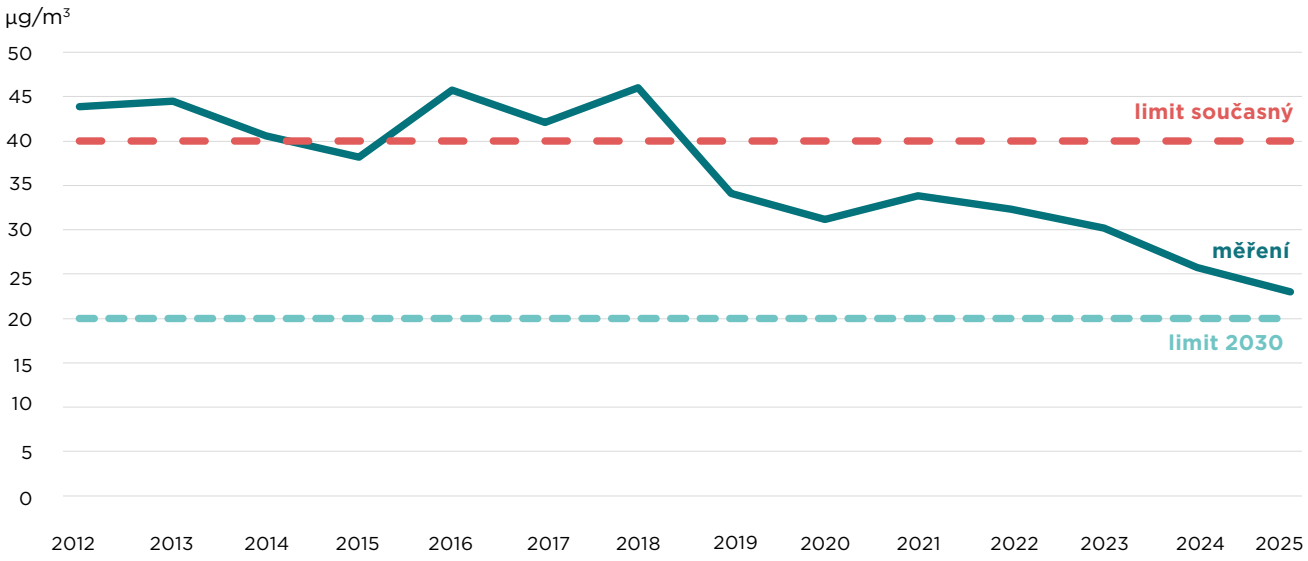
Rok 2025 byl z celkového pohledu kvality ovzduší opět velmi dobrý, na území aglomerace Brno nedošlo u žádné ze sledovaných znečišťujících látek k překročení současného zákonem stanoveného imisního limitu (myšleno při dostatečném množství dat pro hodnocení). Z pohledu nových evropských imisních limitů, které budou platné od roku 2030, nás čeká ještě spoustu práce. K jejich plnění pomůže ve velké míře realizace dopravních opatření jako odklon tranzitní dopravy z centrální části města, ale i funkční systém parkovací politiky, rozvoj pěší a cyklistické dopravy nebo podpora hromadné dopravy.

Efektivní využívání MHD může pomoci snížit emise CO_2 ve městě Brně

Dopravní situace je ve městech kvůli četným uzavírkám a opravám časově velmi náročná. Mnoho lidí tedy volí městskou hromadnou dopravu jako alternativní způsob přepravování. Město Brno jde tomuto trendu naproti a pro své občany nabízí dotaci na zakoupení nepřenosné roční jízdenky v hodnotě 1 425 Kč.

Na motivační programy pro občany města Brna nově také upozorňuje hybridní trolejbus polepený ilustrovanými motivy.

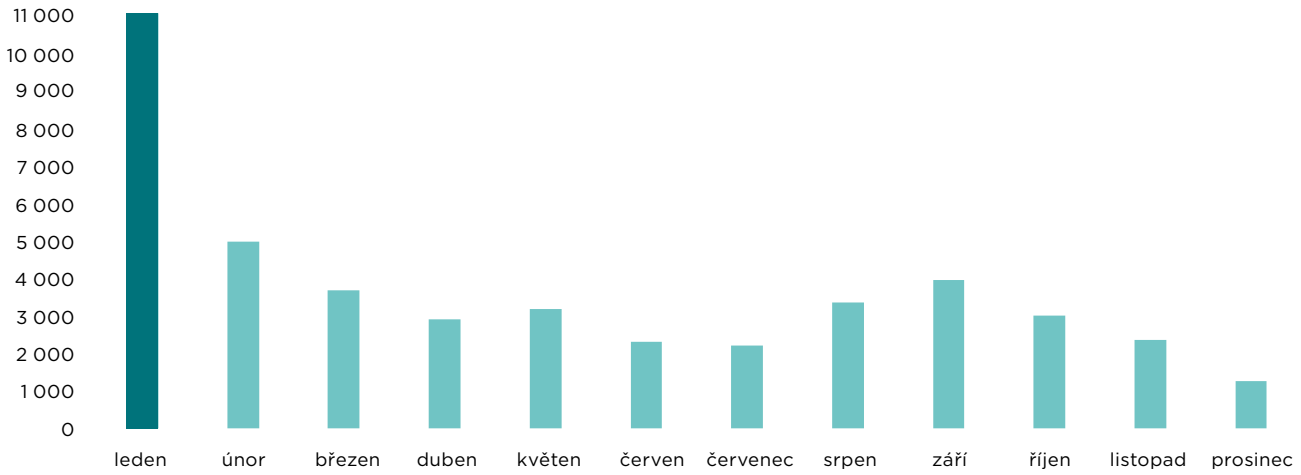
Vývoj průměrné roční koncentrace NO_2 na stanici Svatoplukova (zdroj: OŽP MMB)



Od roku 2022, po pauze způsobené pandemií covid-19, pozorujeme každoroční nárůst zájmu o dotaci zhruba o 5 %. Celkem bylo v roce 2025 podáno 43 761 žádostí, což představuje meziroční nárůst o téměř 2 tisíce žádostí oproti předchozímu roku. Město Brno tak občany podpořilo více než 62 miliony korun. Dotace je jedním z motivačních programů, jak lidem nabídnout alternativní způsoby přepravy a díky tomu také snížit emise CO_2, které by při svých cestách autem občané vyprodukovali.

Podrobné statistiky a více informací naleznete na stránkách ekodotace.brno.cz. Na motivační programy pro občany města Brna nově upozorňuje také hybridní trolejbus polepený ilustrovanými motivy.

Počet žádostí o dotaci na zakoupení nepřenosné roční jízdenky podaných v roce 2025



02

VEŘEJNÁ DOPRAVA

2.1 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje v Brně

Veřejná doprava na území města Brna je nedílnou součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Ten zajišťuje dopravní obslužnost nejen v rámci Jihomoravského kraje, ale podílí se také na zajištění dopravních vazeb do navazujících území sousedních krajů, a to včetně spojení do Rakouska a na Slovensko.

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

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

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

V roce 2025 byly do IDS JMK implementovány dlouhodobě připravované změny týkající se zejména železniční dopravy. Dotkly se i města Brna. V návaznosti na nové dlouhodobé smlouvy na zajištění vlakových linek IDS JMK objednávaných Jihomoravským krajem se jednalo o modernizaci a elektronizaci odbavení cestujících obdobně jako dle vzoru fungujícího již více let ve městě Brně.

Vlaková nádraží i většina regionálních vlaků obsluhujících město Brno byly již v roce 2024 vybaveny validátory či automaty zajišťujícími prodej elektronických jízdních dokladů a v roce 2025 byl tento přechod na elektronizaci jízdného úspěšně završen. Cestující tak vedle papírových jízdních dokladů a mobilních aplikací získali další možnost, jak si jízdní doklad pohodlně pořídit.

V budově brněnského hlavního nádraží byly rozšířeny služby Kontaktního centra IDS JMK provozovaného KORDIS JMK. To řeší nejen problematiku předplatních jízdenek, ale kromě jízdenek pro Jihomoravský kraj nově prodává papírové jízdenky do libovolné železniční stanice v ČR nebo jízdenky Veřejné dopravy Vysočina. Centrum slouží právě pro ty cestující, kteří nemohou nebo nechtějí využívat elektronické jízdní doklady.

Při cestě do Brna přitom již nemusejí vybírat, jakou jízdenku potřebují. V režimu „Jezdi jednoduše“, jak se tento model odbavování nazývá, stačí jen přiložit kartu při nástupu. Při přestupu na brněnskou městskou dopravu cestující při nástupu do dalšího vozidla rovněž jen přiloží kartu k validátoru. Rozdíl oproti brněnskému „Pípni a jeď!“ spočívá v tom, že při ukončení cesty je potřeba se vždy „odpípnout“. Oba systémy jsou propojeny v Dopravním zúčtovacím centru IDS JMK a cestujícímu se automaticky vygeneruje jízdenka potřebná na celou cestu například z Kuřimi přes Brno až do Želešic.

Další změnou pro cestující bylo zavedení průvodčích IDS JMK. Ti zajišťují poradenství a přepravní kontrolu v regionálních vlacích. A to jak v moderních, kamerami zabezpečených jednotkách Moravia, tak i v dalších vlacích zajíždějících do Brna.

Cestujícími oblíbený model nástupu všemi dveřmi do regionálních autobusů zajišťujících dopravu v těsném okolí Brna se v roce 2025 opět rozšířil. Na konci roku 2025 byl nástup všemi dveřmi a možnost nákupu jízdního dokladu ve validátoru umožněn na celkem 13 regionálních autobusových linkách. Ve spolupráci s DPMB se hledají možnosti, jak sladit pravidla i se spoji DPMB vyjíždějícími mimo Brno.

V roce 2025 nadále probíhala spolupráce KORDIS JMK s Dopravním podnikem města Brna a Technickými sítěmi Brno na společném provozování e-shopu prodávajícího elektronické předplatní i jednorázové jízdenky. Tato spolupráce zjednodušuje cestování Brňanům i mimobrněnským cestujícím, kteří díky jednotnému systému a vzájemnému sdílení dat o platných jízdenkách zastřešovaným koordinátorem mohou s jedním jízdním dokladem využívat brněnskou městskou dopravu, regionální vlaky, autobusy i do systému zapojené dálkové vlaky.

Jednotka Moravia připravena na brněnském hlavním nádraží k odjezdu po lince S2 směr Letovice. Brno má díky této lince rychlé, četné a pravidelné spojení například s Moravským krasem.

Počet linek IDS JMK na území města Brna

Tramvajové linky (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	11 (1)
Trolejbusové linky (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	13 (1)
Městské autobusové linky denní (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	35 (6)
Městské autobusové linky noční (z toho vyjíždí mimo území města Brna)	11 (6)
Regionální autobusové linky zajíždějící na území města Brna	28
Vlakové linky (označené S + označené R)	13 (5 + 8)

Přepravní výkon cestujících IDS JMK na území města Brna

Cestující mohou na území města Brna využít různé druhy dopravy na jediný jízdní doklad IDS JMK.

Druh dopravy	Přepravní výkon v oskm	Podíl
Tramvaje	1 449 934 296	47,1 %
Trolejbusy	364 268 189	11,8 %
Městské autobusy	879 886 597	28,6 %
Regionální autobusy	215 821 614	7,0 %
Vlaky	169 896 165	5,5 %
Celkem	**3 079 806 861**	**100,0 %**

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

Centrální dispečink IDS JMK

Centrální dispečink IDS JMK (CED) je příkladem velmi dobré spolupráce mezi KORDIS, DPMB, společností Brněnské komunikace a.s. a dalšími subjekty v oblasti sběru a vyhodnocení dat o provozu veřejné dopravy a jejich předávání veřejnosti a dalším zainteresovaným subjektům. Hlavním úkolem CED je sledovat polohy a případná zpoždění vozidel a zajišťovat návaznosti spojů. To je nutné především mimo město Brno. Návaznosti jsou nastaveny i v řadě případů ve městě Brně. Data o poloze vozidel přebírá Centrální dispečink z Řídicího a informačního systému provozovaného DPMB, od více než 800 autobusů provozovaných přibližně 22 regionálními autobusovými dopravci, ze 37 jednotek Moravia, ze 13 jednotek Stadler společnosti ARRIVA vlaky, přímo z vlaků Českých drah a rovněž z databází Českých drah a Správy železnic. CED tak v současné době pokrývá regionální i dálkovou dopravu zařazenou do IDS JMK v Jihomoravském kraji včetně Brna a dalších sedmi městských doprav. Toto řešení je jedinečné nejen v rámci České republiky, ale i v celoevropském kontextu. Umožňuje snadno poskytovat data o polohách vozidel a zpoždění spojů vývojářům aplikací, kterým odpadají starosti s implementací různých systémů.

Na CED jsou napojeny prostřednictvím standardizovaného rozhraní (API) i další informační systémy – například elektronické panely na zastávkách (ELP) nebo mobilní aplikace zobrazující polohu a odjezdy vozidel. Data z Centrálního dispečinku často využívají studenti a další zájemci pro vytváření vlastních aplikací.

Dispečerský sál sestává z 5 pracovišť, která řeší nejen návaznosti mezi regionálními autobusy a vlaky, ale rovněž zodpovídají telefonické dotazy a podněty cestujících, hledají ztracené předměty nebo komunikují s dopravci a dalšími dispečinky.

Centrální dispečink denně pomáhá tisícům cestujících při zajištění přestupů a při zjišťování odjezdů jejich spojů. Koncept centrálního sběru a vyhodnocení dat se osvědčil, a proto podle brněnského vzoru provozují své vlastní centrální dispečinky i další kraje a města. Na konci roku 2024 došlo na CED k další zásadní změně – byl do něj redislokován dispečer Českých drah, jehož úkolem je řídit provoz jednotek Moravia a dalších vlaků na jižní Moravě. CED tak získal přímý a okamžitý přístup k informacím týkajícím se nejen mimořádných událostí na tratích.

2.2 Městská hromadná doprava zajišťovaná DPMB

Základní údaje

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

Dopravní výkony tramvají, trolejbusů a autobusových linek DPMB na území města i regionu (mil. vozových km/rok)	36,3
Přepravené osoby v síti DPMB – na území Brna i regionu za rok (tis.)	376 361
Celkové provozní náklady DPMB (mil. Kč)	**3 853**

Dopravní a přepravní výkony

Dopravní a přepravní výkony zajišťuje společnost DPMB na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřené mezi statutárním městem Brnem a DPMB na období do roku 2039. Vzhledem k tomu, že do dynamického provozu veřejné dopravy neustále vstupuje řada faktorů, je rozsah dopravní obslužnosti průběžně upřesňován prostřednictvím dodatků k této smlouvě, které reflektují všechny významné skutečnosti.

Rozsah provozu v roce 2025 se v zásadě nelišil od předchozích let, výrazně jej však ovlivnila rozsáhlá dopravní omezení a uzavírky komunikací, jejichž počet začal klesat až ke konci roku. Výluky vyvolané realizací řady investičních akcí zasáhly soubory linek napříč všemi druhy dopravy. Přesto přepravní nabídka odpovídala skutečné poptávce cestujících a v přiměřené míře naplňovala jejich potřeby na území města Brna. Provoz byl ovlivněn také dalšími změnami menšího rozsahu, které spočívaly zejména v úpravách provozních parametrů jednotlivých linek a spojů podle aktuálních potřeb.

Pravidla upravující závazky dopravce a cestujících jsou zakotvena ve Smluvních přepravních podmínkách IDS JMK a v Tarifu IDS JMK. Pro stanovení příslušné ceny za přepravu je celé území Jihomoravského kraje rozděleno do jednotlivých tarifních zón, pro výběr a úhradu ceny je stanovena struktura jízdních dokladů. Území města Brna je rozděleno do dvou „jádrových" zón, 100+101.

V roce 2025 dosáhly tržby MHD 1,066 mld. Kč, což je nárůst o téměř 11 mil. Kč ve srovnání s rokem 2024. Významný vliv na růst tržeb má také rozšiřování zón rezidentního parkování, které motivuje občany i návštěvníky města k vyššímu využívání veřejné dopravy.

Poměr mezi tržbami za předplatní a jednorázové jízdné zůstal stabilní. Podíl předplatního jízdného činil 58 % a jednorázového jízdného 42 % z celkových tržeb. V roce 2025 pokračoval růst ročních jízdenek, a to na úkor jízdenek čtvrtletních. U měsíčních jízdenek byl vývoj obdobný jako v předchozím roce. V posledních letech pozorujeme zřetelný růst obliby ročních jízdenek. Důležitým, byť obtížně vyčíslitelným faktorem je nepochybně podpora ze strany Magistrátu města Brna, který poskytuje každému plátci poplatku za sběr odpadu ve městě Brně výraznou slevu na roční základní nepřenosnou jízdenku na MHD. Tržby MHD i počty předplatitelů od roku 2023, který byl prvním rokem neovlivněným pandemií covid-19, každoročně rostou.

Struktura předplatitelů (osoby)	**167 906**
– základní	85 787
– studenti	63 157
– senioři do 70 let	18 962
Struktura předplatného dle druhu jízdního dokladu (ks)	**569 408**
– měsíční	250 943
– čtvrtletní	177 001
– roční	141 464

V oblasti jednorázových jízdenek pokračuje růst prodeje prostřednictvím systému „Pípni a jeď!", který umožňuje pohodlné zakoupení jízdenky přímo ve vozidle pomocí běžné platební karty. Podíl jízdenek zakoupených

prostřednictvím tohoto systému v roce 2024 poprvé překročil 50 % z celkového prodeje jednorázových jízdenek. V roce 2025 dosáhl podíl systému „Pípni a jeď!“ na celkových tržbách za jednorázové jízdné již více než 54 %. Ostatní prodejní kanály, jako jsou například papírové jízdenky nebo SMS jízdenky, zaznamenávají postupný pokles.

Struktura výnosů DPMB	
– podíl kompenzace na výnosech (%)	65,51
– podíl tržeb (%)	25,95
– ostatní (%)	8,54

Tržby z jízdného – MHD (mil. Kč)	**1 066**
– předplatní jízdné (mil. Kč)	622 (58,3 %)
– jednorázové jízdné (mil. Kč)	444 (41,7 %)

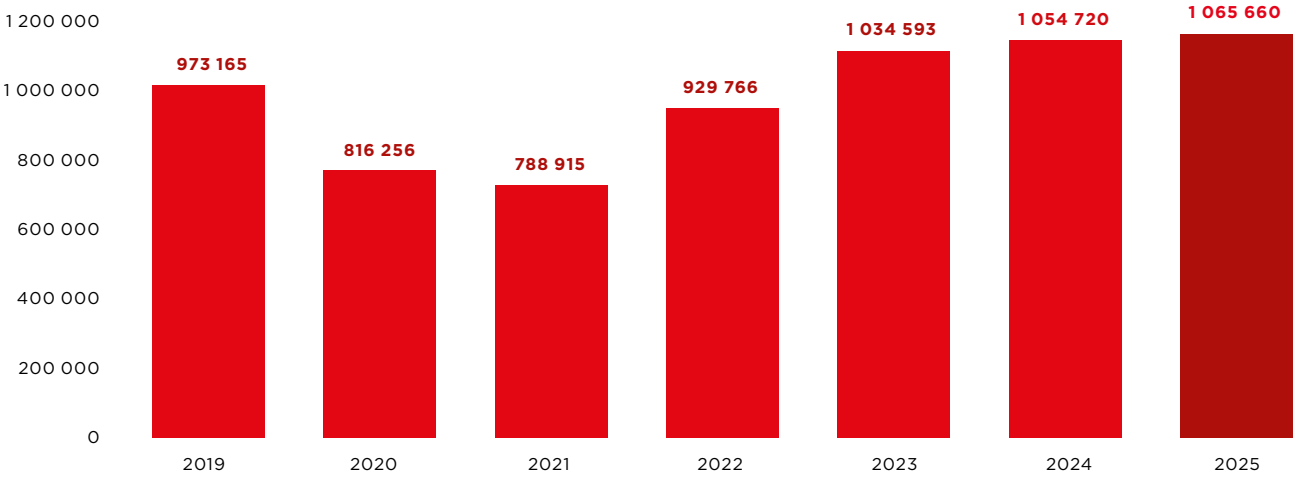
Elektronické odbavování cestujících

Od 1. července 2020 spustil Dopravní podnik města Brna druhou etapu elektronického odbavování, která umožňuje zakoupit jízdenku přímo ve voze bezkontaktně. Stačí po nástupu přiložit kartu k validátoru.

Bezkontaktní nákup jízdenek přímo ve vozech byl velkým krokem kupředu v modernizaci brněnské městské hromadné dopravy. Cestujícím přináší větší pohodlí a méně starostí při nákupu jízdenek. Papírové jednorázové jízdenky přitom zůstávají i nadále v platnosti.

Z celkových tržeb za předplatní i jednorázové jízdenky se podíl tržeb realizovaný prostřednictvím systému „Pípni a jeď!“ neustále zvyšuje a dosahuje již 23 %. Na tržbách za jednorázové jízdné se podílí více než 54 %.

Vývoj tržeb v MHD v období 2019–2025 (v tis. Kč)

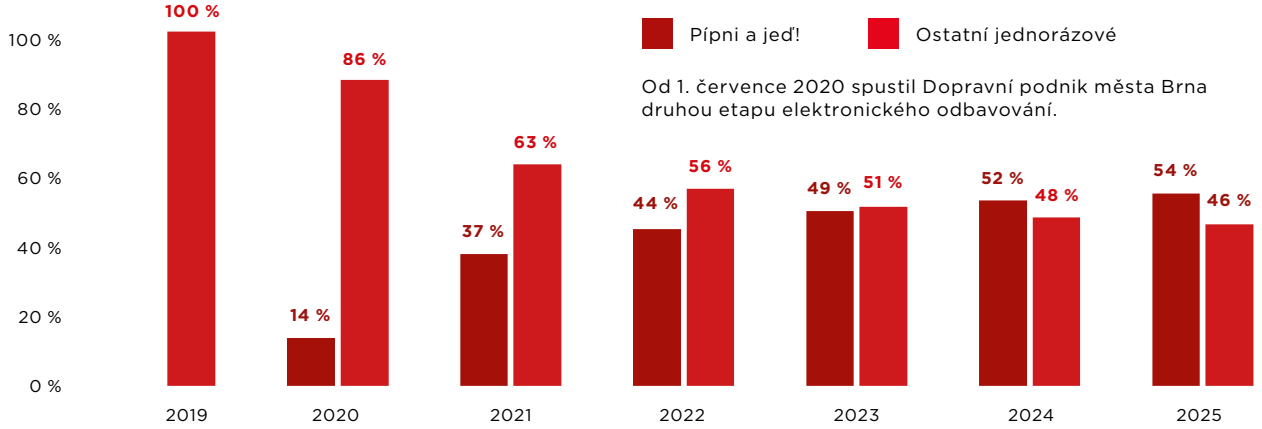


Dalším významným krokem k modernizaci prodeje jízdenek byla úplná elektronizace předplatních jízdenek, která byla dokončena na začátku roku 2022. Jízdenky jsou prodávány prostřednictvím portálu městských služeb Brno iD, který také zaznamenává výrazný růst počtu uživatelů. Ke konci roku 2025 bylo evidováno 807 456 aktivních uživatelských účtů, což je nárůst o 22 % oproti roku 2024.

Zákazníci prostřednictvím tohoto portálu realizovali transakce v celkovém objemu přesahujícím 1 mld. Kč, z čehož 71 % bylo realizováno online přes internet. Zbývajících 29 % transakcí uskutečnili zákazníci na pobočkách.

Pokud sečteme elektronické předplatní jízdenky s jízdenkami „Pípni a jeď!“, tvoří podíl elektronického jízdného na celkových tržbách 81 %.

Vývoj podílu tržeb za jízdenky Pípni a jeď! na celkových tržbách za jednorázové jízdenky



Vozový park (stav k 31. 12. 2025)

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

Tramvaje	307
Trolejbusy	137
Autobusy	333
Celkem	**777**

Kromě pořízení nových vozidel MHD každoročně probíhají modernizace tramvají a trolejbusů ve vlastní režii, které přispívají k zajištění provozuschopnosti vozidel v příštích obdobích.

- nákup 15 ks obousměrných nízkopodlažních tramvají 45T
- kompletace 6 ks kloubových nízkopodlažních tramvají Drak v Ústředních dílnách DPMB
- kompletace 2 ks trolejbusů Mário v trolejbusových dílnách DPMB
- nákup 10 ks parciálních nízkopodlažních trolejbusů Škoda 32Tr
- nákup 10 ks minibusů SOR ICN 9,5

Program historických a retro vozidel DPMB

Dopravní podnik města Brna, a.s., pokračoval v roce 2025 v rekonstrukci historického trolejbusu Škoda 9Tr. Jedná se o vozidlo, které v Brně sloužilo v běžném provozu v letech 1980–1997. Po vyřazení bylo prodáno na Ukrajinu do města Rivne, kde místním obyvatelům sloužilo až do roku 2019. V témže roce se jej brněnskému dopravnímu podniku podařilo odkoupit zpět.

S ohledem na nižší kvalitativní standardy tamní údržby bylo vozidlo zejména po stránce karoserie a pojezdu v silně opotřebeném stavu. Proto po jeho odstrojení proběhla renovace karoserie u externího dodavatele. Ta byla dokončena na jaře 2023. V dílnách v trolejbusové vozovně v Komíně následovaly montážní práce, pasování dobových komponent, výroba a sestavování pojezdu trolejbusu apod. V roce 2025 byly zajišťovány některé chybějící díly. Finální dokončení se předpokládá v roce 2026.

Stávající historická a retro vozidla DPMB se společně účastnila tradiční akce Dopravní nostalgie, která je v rámci festivalu Ignis Brunensis pořádána každoročně v polovině června. Historické tramvaje, trolejbusy a autobusy byly nejprve vystaveny v centru města k prohlídce, v odpoledních hodinách navážely zájemce o návštěvu zázemí vozovny v Medlánkách.

Trolejbus 9Tr ev. č. 3136 při zkušební jízdě.

V letním období byla v nepracovních dnech v provozu tramvajová linka H4, na kterou jsou nasazovány historické tramvaje ze 40. a 50. let – téměř výhradně se jednalo o dvounápravový motorový vůz číslo 107 z roku 1943. Během letních víkendů byla pro zpestření cestování nasazována také retro vozidla na vybrané pravidelné linky, konkrétně na tramvajovou linku 10 a trolejbusovou linku 32. V adventním čase se velké oblibě těší Vánoční tramvaj v podobě retro vozu T3, který na okružní trase centrem města svou výzdobou přispívá k vytváření sváteční atmosféry pro obyvatele i návštěvníky Brna.

Bezbariérová doprava

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

V rámci obnovy vozového parku DPMB jsou realizovány dodávky vozidel s bezbariérovou úpravou vstupu i části interiéru. Vozový park DPMB disponuje (v průměru) 90% podílem vozidel s možností bezbariérového vstupu.

Vozový park s bezbariérovou úpravou vstupu a části interiéru	
– tramvaje	220 (74 %)
– trolejbusy	137 (100 %)
– autobusy	333 (100 %)
Celkem	**690 (90 %)**

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

Počet garantovaných bezbariérových spojů	
– pracovní dny	94 %
– soboty	98 %
– neděle	98 %

Seniorbus

DPMB ve spolupráci s Odborem sociální péče Magistrátu města Brna provozuje od roku 2016 přepravní službu pro brněnské seniory a držitele průkazů ZTP a ZTP/P pod názvem SENIORBUS. Až šest vozidel je denně v provozu od 6 do 22 hodin, včetně víkendů a svátků, a je k dispozici pro cesty po Brně za libovolnými cíli. V roce 2025 bylo realizováno rekordních 17 tisíc jízd, přičemž klientská základna se nadále rozrůstá. Službu zajišťuje deset stálých řidičů, kteří kromě řízení poskytují klientům i doprovod a pomoc při nastupování či přepravě zdravotních pomůcek.

Nový vůz služby Seniorbus v dobíjecí stanici elektromobilů.

V roce 2026 bude pokračovat obnova vozového parku novými elektrovozy Volkswagen ID. Buzz. Současně bude probíhat testovací provoz nové objednávkové aplikace, která s využitím optimalizačních algoritmů umožní efektivnější plánování jízd jednotlivých vozidel.

Přeprava jízdních kol

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

Aktuální rozsah sítě a linkový systém

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

Provozní délka sítě celkem (km)	471
Provozní délka sítě mimo území Brna (km)	38,4
Počet vypravených vozidel (denní průměr ve špičce)	537

Z hlediska linkového vedení byl rok 2025 poměrně stabilní a došlo pouze k několika změnám menšího rozsahu. Z významnějších úprav lze uvést například rozšíření směrové nabídky z oblasti CTP Office Park Spielberk a z oblasti Technologického parku. Nadále se posiluje význam páteřní tramvajové dopravy a dochází k dalšímu rozvoji elektromobility.

Od prosince 2025 došlo k posílení tramvajové dopravy na Lesnou, což bylo spojeno s úpravou autobusových linek v dané oblasti. Podpora čisté mobility bude pokračovat i v následujícím období a bude naplňována především prostřednictvím implementace programu podpory TRANSGov Modernizačního fondu. Navzdory realizovaným i plánovaným opatřením zůstávají základní systémové parametry linek městské hromadné dopravy obdobné.

DPMB realizoval v roce 2025 na linkách městské hromadné dopravy celkem 140 výluk a 267 provozních omezení, přičemž provozní omezení na rozdíl od výluk nemají přímý vliv na cestující. Nejčastějším důvodem výluk bylo částečné či úplné uzavření komunikace nebo tramvajové tratě za účelem opravy či větší rekonstrukce.

Z nejvýznamnějších akcí roku 2025 připomeňme kompletní rekonstrukci ulice Údolní v úseku od Husovy po Jiříkovského. Po téměř šestnácti měsících se sem těsně před Vánoci vrátila tramvajová doprava. Veřejná doprava byla v roce 2025 ovlivněna realizací celé řady investičních akcí v oblasti rekonstrukcí a oprav městské infrastruktury více než v předchozích letech, výčet všech významných projektů by zabral značný prostor. Za všechna omezení lze uvést například letní výluky tramvají, kdy bylo během tří a půl měsíce opraveno téměř pět kilometrů tramvajových tratí. Na opravených úsecích do Modřic, Zábrdovic a na Kounicově je provoz díky novým kolejím zajišťován pohodlněji, méně hlučně a rychleji.

V roce 2025 bylo rovněž realizováno 100 zvláštních dopravních opatření. Kromě řady sportovních či kulturních akcí šlo také o rozsáhlá opatření při tradičním festivalu Ignis Brunensis, včetně soutěžních ohňostrojů na Brněnské přehradě. Rovněž obnovená Grand Prix České republiky na Masarykově okruhu po pěti letech prověřila veřejnou dopravu v moravské metropoli – pro zajištění co nejplynulejší dopravy návštěvníků na Automotodrom nasadil DPMB během víkendu 60 autobusů a 15 dispečerů.

Tramvajová doprava

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

Tramvaj pro Brno, „Drak“, ve vozovně Pisárky.

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

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

Počet linek denních (noční doprava je zajišťována autobusy)	11
Provozní délka kolejové sítě (km z toho na vlastním tělese v % – mimo areál vozoven)	71,0 (47 %) / 1,23
Délka linek tramvají (km) – pravidelné linky (celkem / z toho mimo Brno)	126,6 (1,23)
Denní průměr vypravených vozů do špičky	221
Ujeté vozokilometry tramvajemi v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB)	14 248 (39 %)
Přepravní výkon tramvajové dopravy v síti DPMB za rok (tis. místkm a % v rámci DPMB)	2 381 541 (55 %)
Počet a podíl přepravených osob tramvajemi v síti DPMB (tis. a v % v rámci DPMB)	211 121 (56 %)
Průměrný roční proběh na 1 vůz – tramvaj (km)	46 762
Rozsah provozu (noční doprava je zajišťována autobusy)	05:00–23:00 hod.

Tramvajová doprava je páteřním prvkem celého systému městské hromadné dopravy v Brně. V jednotlivých přestupních bodech je zajištěn přestup na navazující trolejbusové a autobusové linky.

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

V souvislosti s předpokládaným rozvojem města Brna, nejen z hlediska rozlohy, ale i hustoty obyvatel (např. využití brownfieldů), je nezbytný trvalý rozvoj a podpora páteřního systému, tj. tramvajové dopravy. Aktuálně probíhá stavba nové tramvajové trati z Bystrce na sídliště Kamechy, která usnadní cestování desetitisícům místních obyvatel. Trať bude dlouhá 1,4 km a tramvaje po ní poprvé vyjedou na konci roku 2027. Kromě této stavby se plánuje pokračovat ve výstavbě tramvajových tratí v nově urbanizovaných oblastech a posilovat síťovost a stabilitu systému vytvořením spojovacích tramvajových tratí.

Nově dodaná tramvaj Škoda 45t ve smyčce Ústřední hřbitov.

Na tramvajové linky MHD bylo v roce 2025 v pracovních dnech ve špičce vypravováno průměrně 221 vozidel, což představuje 41% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.

Trolejbusová doprava

Trolejbusová síť v Brně je svým rozsahem největší v České republice. Celková délka trolejbusové sítě je 62,2 km (délka komunikací, na kterých jsou provozovány pravidelné trolejbusové linky, ovšem nově je část výkonů realizována bez trolejového vedení), z toho je 3,1 km na katastru města Šlapanice. Provoz trolejbusové dopravy byl zahájen v roce 1949.

Trolejbusový systém je uspořádán jako (dominantně) radiální. Jeho struktura vznikala v jednotlivých historických etapách souvisejících především s urbanizací jednotlivých částí města. Jednotlivé trolejbusové radiály navazují v hlavních přestupních uzlech na páteřní tramvajovou síť. Zvláštní postavení zaujímají trolejbusové linky vedené ve východozápadním směru po severním okraji centrální části města. Trolejbusové linky jsou provozovány v celotýdenním režimu – v denním provozu.

Významným aktuálním počinem je pokračující projekt elektromobility, jehož výsledkem je pravidelný provoz parciálních trolejbusů na lince 30 na Sadovou a do Soběšic. Projekt dlouhodobě prokázal spolehlivost a přínos pro cestující, což potvrdilo i podrobné roční vyhodnocení. Ekologizace dopravy tímto způsobem bude pokračovat i v následujících letech, kdy parciální trolejbusy nahradí některé další autobusové linky. V návaznosti na novou trolejbusovou trať na Černovické terase, vedenou ulicemi Těžební, Vlastimila Pecha, Ericha Roučky, Tuřanka a Švédské valy (výstavba 2026–2027), by parciální trolejbusy v blízké době měly zajistit provoz například k Letišti Tuřany a k logistickým areálům v této oblasti. Výhledově je rovněž uvažován provoz parciálních trolejbusů na trase stávající autobusové linky 67 či okružních linek 44 a 84.

Na trolejbusové linky bylo v pracovních dnech roku 2025 ve špičkových dobách vypravováno průměrně 92 vozidel, což představuje 17% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.

Zázemí pro odstavení a údržbu trolejbusových vozidel tvoří v současnosti tři vozovny umístěné v lokalitách Komín, Husovice a Slatina. Výprava vozidel na jednotlivé linky je nyní komplikovanější v důsledku havarijního stavu vozovny Komín, situace je však stabilizovaná a nemá dopad na cestující. Trvalé řešení spočívá v modernizaci a rozšíření vozovny ve Slatině a následné výstavbě nové vozovny v Komíně.

Parciální trolejbus 32Tr při výlukovém opatření u Vojenské nemocnice.

Počet linek denních (noční doprava je zajišťována autobusy)	13
Provozní délka trolejbusové sítě DPMB (km) celkem / z toho v regionu	62,2 / 3,1
Délka linek městských trolejbusů (km) – pravidelné linky (celkem / z toho mimo Brno)	100,4 / 3,1
Denní průměr vypravených vozů do špičky	92
Ujeté vozokilometry trolejbusy v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB)	5 409 (15 %)
Přepravní výkon trolejbusové dopravy v síti DPMB za rok (tis. místkm a % v rámci DPMB)	537 358 (12 %)
Počet a podíl přepravených osob trolejbusy v síti DPMB (tis. a v % v rámci DPMB)	48 388 (13%)
Průměrný roční proběh na 1 vůz – trolejbus (km)	37 610
Rozsah provozu (noční doprava je zajišťována autobusy)	05:00–23:00

Autobusová doprava

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

Na autobusové linky bylo v pracovních dnech roku 2025 ve špičce vypravováno průměrně 224 vozidel, což představuje 42% podíl z celkové průměrné denní špičkové výpravy vozidel DPMB.

V rámci struktury vozového parku je do pravidelného provozu zařazeno 160 autobusů s pohonem CNG. Pro jejich plnění je využívána plnicí stanice v areálu Slatina. Novinkou roku 2025 jsou minibusy SOR ICN 9,5. Tyto vozy našly uplatnění nejen na linkách s nižší frekvencí cestujících, kde nahradily dosluhující minibusy typu Dekstra LF, ale především na výlukových linkách (např. x41, x75, x91 či x94), kde provoz standardních autobusů není možný. Výhodou je, že oproti svým předchůdcům nové minibusy nabízejí vyšší přepravní kapacitu a komfort pro cestující.

V roce 2025 si DPMB společně s cestujícími připomněl 25 let provozu brněnských nočních rozjezdů v jejich současné podobě. Za tuto dobu přepravily noční autobusové linky přibližně 150 milionů cestujících. Jedná se o charakteristický brněnský fenomén, kdy od hlavního nádraží ve stejný okamžik vyráží 22 autobusů, které rozvážejí cestující do všech částí města.

Deponování, údržba a servis autobusů jsou zajišťovány ve dvou autobusových vozovnách – Medlánky a Slatina. Slatinská vozovna v nejbližší době projde rozšířením a výraznou modernizací, což zefektivní organizaci provozu i údržbu vozidel. Součástí projektu je výstavba nového dvoupodlažního parkovacího objektu pro autobusy a trolejbusy, obnova technického zázemí a úpravy dopravního napojení areálu.

Minibus SOR ICN u řečkovického nádraží.

Počet autobusových linek DPMB	
– na území města Brna (pouze) denní / noční	30 / 7
– na území města Brna i v regionu denní / noční	7 / 4
Provozní délka sítě autobusů na území města i regionu (km)	337,8
Délka autobusových linek DPMB (km)	
– délka linek celkem denní / noční	436,4 / 252,3
– délka linek z toho pouze na území regionu – denní / noční	29,5 / 17,6
Denní průměr vypravených vozů do špičky	224
Ujeté vozokilometry autobusy v síti DPMB za rok (tis. a v % v rámci DPMB)	16 673 (46 %)
Přepravní výkon autobusové dopravy v síti DPMB za rok (tis. místkm a v % v rámci DPMB)	1 424 401 (33 %)
Počet a podíl přepravených osob autobusy v síti DPMB (tis. a v % v rámci DPMB)	116 852 (31 %)
Průměrný roční proběh na 1 vůz – autobus (km)	50 342
Rozsah provozu (denní od–do hod., noční od–do hod.)	05:00–23:00 / 23:00–05:00 hod. so+ne 23:00–07:00 hod.

Lodní doprava

Lodní doprava využívá plochu údolní přehrady na řece Svratce v oblasti Kníniček a Bystrce od roku 1946.

Charakteristickým znakem provozu lodí na Brněnské přehradě je elektrický pohon. Tato skutečnost má značný ekologický význam, neboť je účinným opatřením proti znečišťování vodárenské nádrže pro Brno ropnými produkty a přispívá k čistotě ovzduší a snižování hlučnosti v rekreační oblasti města Brna.

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

Počet lodí	7
Plavební dráha (km)	10
Počet přístavišť	10
Přepravené osoby / rok	283 495
Ujetá vzdálenost (lodní km, bez komerčních plaveb)	37 298

Setkání lodí DPMB pod hradem Veveří.

Řídicí informační systém dopravy

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

Systém dále umožňuje předávání vybraných informací prostřednictvím aplikačního rozhraní, a to například elektronickým informačním panelům nebo mobilní aplikaci DPMBinfo, která je určena pro širokou veřejnost. Zejména se jedná o aktuální polohu vozidel, aktuální odjezdy ze zastávek a informace o mimořádnostech nebo plánovaných změnách v dopravě.

V roce 2025 byla dokončena interní analýza v rámci přípravy nové generace řídicího a informačního systému. Na rok 2026 je naplánováno vypsání výběrového řízení a implementace celého systému by měla být dokončena na přelomu let 2028 a 2029.

V roce 2025 proběhla dodávka celkem 84 ks elektronických informačních panelů na zastávky MHD. Část nových panelů nahradila starší panely, které již byly za hranicí životnosti, část byla instalována na zastávky, kde dosud panely chyběly.

Automatické počítání cestujících

V průběhu roku 2025 probíhalo postupné zavádění systému automatického počítání cestujících. V rámci tohoto projektu jsou do všech vozidel v síti městské hromadné dopravy instalovány senzory snímající počty nastupujících a vystupujících cestujících, nedílnou součástí systému je také vyhodnocovací software.

Údaje o počtech cestujících získané z vozidel je možné jednak zobrazit v reálném čase, což usnadní například práci dispečerů na operačním středisku řízení provozu, jednak bude možné je zpětně vyhodnocovat a na základě získaných dat přijímat opatření při plánování provozu a konstrukci grafikonů.

Aktuální obsazenost jednotlivých vozidel je také zobrazována široké veřejnosti prostřednictvím mobilní aplikace DPMBinfo, a to formou piktogramů v barevně odstupňované škále.

V polovině září byla ukončena realizace I. etapy, kdy byly systémem APC osazeny všechny tramvaje. Instalace do všech autobusů a trolejbusů by měla proběhnout do konce 1. čtvrtletí roku 2026.

Poskytování dopravních informací

Informační operátoři DPMB pomáhají cestujícím už 10 let. Pracoviště, které zveřejňuje okamžité informace o provozu, vzniklo jako reakce na komplikace způsobené extrémními povětrnostními podmínkami. Kalamitní situace v lednu 2015, která ochromila dopravu ve městě, ukázala potřebu rychlejšího a efektivnějšího informování cestujících. Dnes je nedílnou součástí provozu DPMB a hraje klíčovou roli při komunikaci s veřejností.

V roce 2025 bylo zveřejněno téměř 4 800 informací o mimořádných událostech a proběhlo necelých 650 vstupů do vysílání rozhlasové stanice. Kromě elektronických panelů jsou pro informování využívány webové stránky a profily na sociálních sítích Facebook a X. Portfolio informačních služeb doplňuje mobilní aplikace DPMBinfo, která v českém i anglickém jazyce nabízí informace z celého regionu. V roce 2025 byla spuštěna nová verze této aplikace s moderním grafickým rozhraním. Úprav se má v roce 2026 dočkat také prostředí webových stránek.

Základním principem funkčnosti systému je online spolupráce řídicích systémů DPMB i KORDIS JMK.

Dopravní energetický systém

Měnírny zajišťují transformaci a usměrnění vstupního napětí 3× 22 kV na 3× 520 V, následně na 1× 600 V DC. DPMB spravuje a vlastní celkem 31 měníren o celkovém trakčním výkonu 110,14 MVA (71 trakčních transformátorů o výkonu 1100–1650 kVA).

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

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

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

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

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

Přehled významných investic, rekonstrukcí a oprav infrastruktury MHD v roce 2025

Tramvajové tratě

Modernizace TT Vídeňská, úsek Bohunická – Moravanské Lány – smyčka Modřice.

Modernizace TT Vídeňská,
úsek Bohunická – Moravanské lány – smyčka Modřice

- V letních měsících roku 2025 proběhla za pouhých 106 dní významná a tolik potřebná modernizace tramvajové trati v ulici Vídeňská, a to v úseku Bohunická – Moravanské lány – smyčka Modřice.

- Součástí projektu byla kompletní modernizace tramvajového svršku, sanace podloží, odvodnění nebo úprava nástupišť na bezbariérová, byl zrealizován zcela nový systém trolejového vedení, takzvaná řetězovka.

- Tyto úpravy umožní zvýšení traťové rychlosti vozů v daném úseku, a tím i značné zkrácení dojezdových časů.

- V rámci projektu byla dále provedena obnova kabelové napájecí sítě.

- Délka modernizovaného úseku činila 4 km.

Rekonstrukce tramvajové trati Kounicova
úsek Nerudova – Šumavská

- V období od května do srpna proběhly stavební úpravy tohoto úseku tramvajové trati, které byly nutné nejen z důvodu špatného technického stavu kolejí, ale i panelového zákrytu.

- V rámci opravy byly osazeny standardní odhlučňovací prvky, jako jsou pryžové bokovnice a antivibrační rohože, což má velký vliv na snížení hlučnosti z dopravy.

- Byl instalován nový asfaltobetonový zákryt tramvajové trati.

- Stavbu DPMB koordinoval se společností Brněnské vodárny a kanalizace, která během plánované výluky trati provedla opravu části kanalizace a vodovodu.

- Společnost Brněnské komunikace a.s. souběžně opravila povrchy na jízdních pruzích přiléhajících k tramvajové trati a zbudovala zcela nové trolejbusové zastávky Moravská zemská knihovna.

Bezbariérová zastávka Nerudova.

Rekonstrukce tramvajové trati Údolní

- V roce 2025 byly zrealizovány objekty drah při stavbě rekonstrukce ulice Údolní v úseku Úvoz – Joštova.

- Proběhla kompletní výměna kolejí za použití standardních odhlučňovacích prvků.

- Obnovou prošly i zastávky Úvoz a Obilní trh, které jsou nyní bezbariérové.

Rekonstrukce ulice Údolní v prostoru tramvajové zastávky Úvoz.

Instalace elektronických panelů – III. etapa

- V rámci zvýšení informovanosti cestujících o aktuální situaci v dopravě DPMB osadil 47 zastávek MHD elektronickými informačními panely (15 zastávek zcela nově, 32 výměna ELP I. generace za nové).

- Celkově se jednalo o 84 kusů informačních panelů.

- Cestující tak získají okamžité informace o odjezdech, případně mimořádných událostech.

Bezbariérové zastávky

V roce 2025 byla provedena bezbariérová úprava zastávek:

- Zastávka Podstránská (oba směry)

Přístřešek v bezbariérové zastávce Podstránská.

Přístřešky pro cestující MHD

V roce 2025 došlo k realizaci dalších přístřešků pro cestující v zastávkách:

- Podstránská, do centra
- Žilkova, do centra
- Žilkova, z centra
- Moravanská, do centra
- Moravanské lány, do centra
- Modřická-cihelna, do centra
- Modřice-Tyršova, do centra
- Ořechovská, do centra

Přístřešek v zastávce Žilkova.

Kabelové trasy a měnírny

Úprava kabelové trasy ul. Libušina třída

- Účelem stavebních úprav je výměna trakčních rozvodů na ul. Libušina třída v úseku mezi ulicemi Borodinova a Talichova. Kabelová síť v tomto úseku je již na hranici životnosti a stává se poruchovou.

- Realizací této akce dojde ke stabilizaci systému napájení v dané oblasti a uvedení do stavu vyhovujícího požadavkům pro přenos trakčního výkonu k dalšímu bezpečnému provozování kloubových trolejbusů v MČ Kohoutovice.

- V roce 2025 byly zrealizovány tři z celkových čtyř etap. Poslední etapa je plánována na rok 2026. Celková délka upravované trasy činí přibližně 1,8 km.

Významné strategické projekty

Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy

- V roce 2025 byly zahájeny stavební práce na velmi významné stavební akci, a to prodloužení tramvajové trati z Ečerovy na sídliště Kamechy.
- Tramvajová trať o délce 1400 metrů.
- Tunel v délce přes 300 metrů.
- Tři nové zastávky.
- Stavba bude dokončena v prosinci 2027.

Projekt je zařazen mezi strategické projekty města Brna. Účelem stavby je zvýšit kvalitu a spolehlivost dopravní obsluhy na území Bystrce a Žebětína. Nová tramvajová trať bude páteřní linkou dopravní obsluhy MHD v dotčené lokalitě. Moderní tramvajová trať vybavená nejlepšími dostupnými zařízeními a technologiemi bude částečně vedena v podzemním tunelu.

Vizualizace úseku se zastávkou Říčanská.

Hlavním cílem projektu je novostavba tramvajové trati, a to prodloužení stávající tramvajové dráhy ze smyčky Ečerova v Bystrci do nové smyčky při ulici Hostislavova v sídlišti Kamechy. Délka prodloužení v nové trase činí 1,4 km. Smluvní vztah investora a zhotovitele je realizován v rámci mezinárodního smluvního standardu FIDIC (tzv. „Žluté knihy“). Mimo vlastní stavbu tramvajového tělesa, včetně jeho tunelové trasy o délce 320 m, jsou součástí úpravy dotčené pozemní komunikace, mosty, přeložky inženýrských sítí a další stavbou vyvolané investice. Stavba je navržena jako dvoukolejná tramvajová trať na samostatném tělese mimo pozemní komunikace.

Projekt je spolufinancován z Operačního programu Doprava 2021–2027. V měsíci únoru 2025 byly zahájeny přípravné stavební práce, realizace stavebních prací naplno začala od října 2025, a to přeložkami sítí, vodovodů, kanalizace, založením stavby obou mostů, které v budoucnu zajistí nové vjezdy do bystrckého sídliště. Odděleně od dopravy jsou budovány přístupy pro pěší, celá lokalita bude nově koncipována jako bezbariérová. Tramvajová smyčka Ečerova bude modernizována, a to včetně nových kolejí, zastávek s přístřešky pro cestující i sadových úprav v lokalitě. Dále byl připraven terén pro koridor budoucí tramvajové trati. Od listopadu 2025 byly zahájeny přípravné práce pro ražbu tunelu. Vlastní stavební práce na ražbě tunelu Kamechy byly zahájeny v únoru 2026. Projekt bude dokončen a tramvajová trať uvedena do zkušebního provozu v prosinci 2027.

Vizualizace úseku se smyčkou Kamechy

Modernizace vozovny Slatina

V roce 2025 byla dokončena také příprava projektu „Modernizace vozovny Slatina“. Nové zázemí umožní efektivnější provoz, zvýší kapacitu areálu a zároveň přinese moderní a energeticky úsporné řešení pro městskou hromadnou dopravu.

Součástí projektu modernizace vozovny bude dvoupodlažní parkovací objekt o užitné ploše 32 tisíc metrů čtverečních. Součástí modernizace bude také nová myčka vozidel a hala pro denní údržbu a ošetření vozů vybavená nejnovějšími technologiemi pro diagnostiku vozů, monitoring technického stavu vozidel, rychlé zjišťování poruch a efektivnější plánování údržby. Modernizovaný areál se zároveň stane významným architektonickým prvkem při příjezdu do města.

Smluvní vztah se zhotovitelem stavby je realizován v mezinárodním smluvním režimu Design & Build FIDIC. Projekt předpokládá spolufinancování z Operačního programu Doprava 2021–2027. Stavební práce byly zahájeny v lednu 2026, dokončení stavby a předání do zkušebního provozu se předpokládá, že proběhne v červnu 2028.

Vizualizace modernizovaného areálu vozovny Slatina.

2.3 Regionální autobusová a železniční doprava v Brně

Regionální autobusová doprava

Kromě městských autobusových linek provozovaných DPMB v rámci MHD zajíždí na území města Brna rovněž 28 regionálních linek IDS JMK. Vesměs se jedná o radiální linky z větších měst Jihomoravského kraje. Tyto linky provozují regionální autobusoví dopravci a mají číselné označení vyšší než 100. V Brně jsou ukončeny buď na Ústředním autobusovém nádraží Zvonařka, nebo na významných přestupních uzlech uvnitř Brna, kde je možný přestup na linky městské dopravy.

V roce 2025 došlo z důvodu nových smluvních vztahů mezi městem Brnem a Jihomoravským krajem k drobným úpravám vedení linek městské dopravy do regionu. Linka městské dopravy 51 byla nahrazena dvěma novými linkami. První s označením 161 je vedena v trase Brno, Bystrc, Zoologická zahrada – Popůvky – Brno, Nemocnice Bohunice. Druhá s označením 502 vede v trase Brno, Nemocnice Bohunice – Ostopovice – Moravany – Brno, Ořechovská – Brno, Ústřední hřbitov a zpět. Provoz obou linek zajišťují výhradně regionální dopravci a linky jsou zařazeny do režimu „Jezdi jednoduše“, kdy je v pracovní dny od 5 do 20 hodin povolen nástup všemi dveřmi. Jízdenky si cestující kupují primárně ve validátoru a při cestě ze zón 100 nebo 101, případně do nich, lze použít pro koupi jízdenky jen přiložení karty bez výběru konkrétní jízdenky. Systém je propojen s brněnským „Pípni a jeď!“. V létě 2025 se tento model rozšířil na další linky 402 a 405.

Od začátku roku 2025 do regionu přestaly jezdit vybrané spoje nočních linek N89, N95 a N96. Obsluhu Kobylnic a Prace v nočních hodinách zajišťují spoje linky 48, obsluhu Sokolnic a Újezdu u Brna zajišťují v nočních hodinách spoje linky 74. Noční spoje linek 48 a 74 jsou vedeny v Brně na zastávku Hanácká, kde je přípoj na linku N95. Ruší se noční spojení na lince N96 do Podolí.

Počet provozovaných autobusových linek na území města Brna

Dopravce	Městské denní	Městské noční	Regionální	Celkem
DPMB	38	11	6	55
ADOSA	0	0	7	7
BDS-BUS	2	0	18	20
BORS Břeclav	2	0	5	7
ČSAD Hodonín	1	0	6	7
ČSAD Kyjov Bus	0	0	8	8
ČSAD Tišnov	3	0	4	7
ČSAD Ústí nad Orlicí	3	0	7	10
DOPAZ	1	0	1	2
SDS Opava	0	0	2	2
Tourbus	0	0	2	2
TRADO-BUS	0	0	5	5
ZDS – PSOTA	0	0	4	4

Významný dopravní uzel Stará osada je již téměř čtvrt století místem, kde se regionální autobusy linky 201 setkávají s tramvajemi, trolejbusy a autobusy Dopravního podniku města Brna. Brňané tuto linku rádi využívají pro cestu na výlety do Ochoze, Křtin či Jedovnic.

Smyčka Zoologická zahrada je hlavním místem, kde se v Bystrci setkávají regionální autobusy s městskou dopravou. Na fotografii je zachycena linka 161 odjíždějící odtud přes Žebětín, Popůvky a Troubsko k bohunické nemocnici.

Počet regionálních autobusových linek IDS JMK na území města Brna	28
Provozní délka sítě regionálních linek na území města Brna (km)	98,3
Délka regionálních autobusových linek na území města Brna (km)	184,0
Počet vypravených vozů (průměr za pracovní den)	204
Průměrná cestovní rychlost regionálních autobusů po Brně (km/h)	32,5

Ujeté vozokilometry regionálními dopravci v Brně	2 824 790,5
– z toho na městských denních linkách	404 535,2 (14,3 %)
– z toho na regionálních linkách	2 420 255,3 (85,7 %)
Počet přepravených osob regionálními autobusovými dopravci v Brně	29 771 165
Rozsah provozu (rozšíření před nepracovním dnem)	4:30–23:30 (3:00)

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

Železniční doprava (osobní)

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

Železniční síť na území města Brna tvoří 6 železničních tratí o celkové délce 60,9 km. Na těchto tratích je vedeno 5 linek IDS JMK s označením S (většinou osobní vlaky) a 8 linek IDS JMK s označením R (rychlíky a většina spěšných vlaků), jejichž délka na území města Brna je 142,7 km. Vlakové spoje, kterých je za jeden pracovní den zhruba 628, plní především funkci rychlé páteřní dopravy z méně či více vzdálených míst regionu do centra Brna. Do přestupních uzlů jsou navíc vedeny napaječové autobusové linky, tudíž význam železniční dopravy v rámci IDS JMK je zásadní.

Pohled ze stanoviště strojvedoucího na rozestavěný traťový úsek Brno-Lesná – Brno-Maloměřice.

Na území města Brna se nachází 11 železničních stanic a zastávek. Železniční dopravu je tedy možné také používat pro rychlou přepravu mezi zastávkami ležícími uvnitř města Brna, zejména ze vzdálenějších městských částí, např. Chrlice nebo Řečkovice.

Funkci správce železniční infrastruktury zajišťuje od 1. 1. 2020 Správa železnic, státní organizace (do roku 2019 pod názvem Správa železniční dopravní cesty, státní organizace).

Dominantním dopravcem v železniční osobní dopravě je společnost České dráhy, a.s., která zajišťuje vozbu dálkových i regionálních linek. Největší novinkou v dálkové dopravě je od prosince 2025 vznik přímých spojů do rakouského Villachu. Dalším dopravcem je společnost RegioJet, a.s., jež zabezpečuje provoz linky R8 Brno – Bohumín a také vlastní množinu spojů Praha – Brno – Bratislava / Vídeň – Budapešť. Okrajové výkony v regionální dopravě na území města Brna pak zajišťuje dopravce ARRIVA vlaky, s.r.o.

V roce 2025 byla dokončena celková modernizace stanice Brno-Královo Pole, která probíhala etapovitě tak, aby nebyl přerušen železniční provoz. Začátkem října byla zprovozněna nová nádražní budova, v prosinci pak bylo dokončeno poslední nástupiště a kolejové úpravy. Během modernizace došlo také k prodloužení podchodu až do Myslínovy ulice, tato část podchodu však bude zprovozněna až po výstavbě lávky přes říčku Ponávku.

Pokládka nových kolejí ve stanici Brno-Královo Pole.

Počet vlakových linek IDS JMK na území města Brna (S + R)	13 (5 + 8)
Provozní délka železniční sítě s osobní dopravou na území města Brna (km)	60,9
Délka vlakových linek IDS JMK na území města Brna (km)	142,7
Počet vlakových spojů (průměr za pracovní den)	628
Průměrná cestovní rychlost vlaků po Brně (km/h)	44,9
Ujeté vlakokilometry v Brně celkem	2 484 487
– z toho linkami S v rámci IDS JMK	1 660 921 (66,9 %)
– z toho linkami R v rámci IDS JMK	608 328 (24,5 %)
– z toho spoji mimo IDS JMK*	215 238 (8,7 %)
Počet přepravených osob v Brně	26 309 192
Rozsah provozu (rozšíření před nepracovním dnem)	4:30–23:30 (0:15)

* Kromě vlaků zařazených do linek IDS JMK jsou přes Brno vedeny i vlaky dopravců České dráhy, a.s., a RegioJet a.s., ve kterých Tarif IDS JMK neplatí. Vlaků dopravce České dráhy, a.s., bylo v roce 2025 19 párů a jednalo se o vlaky kategorie EC (EuroCity), IC (InterCity) a rj (railjet). Společnost RegioJet a.s. provozovala v roce 2025 10 párů vlaků vedených přes Brno. V roce 2019 bylo dohodnuto, že ve vlacích společnosti RegioJet lze v úseku Brno – Břeclav (linka R50) použít jízdní doklady IDS JMK zakoupené prostřednictvím aplikace Poseidon.

První dva vlaky u právě zprovozněného nástupiště č. 2, dne 30. 4. 2025.

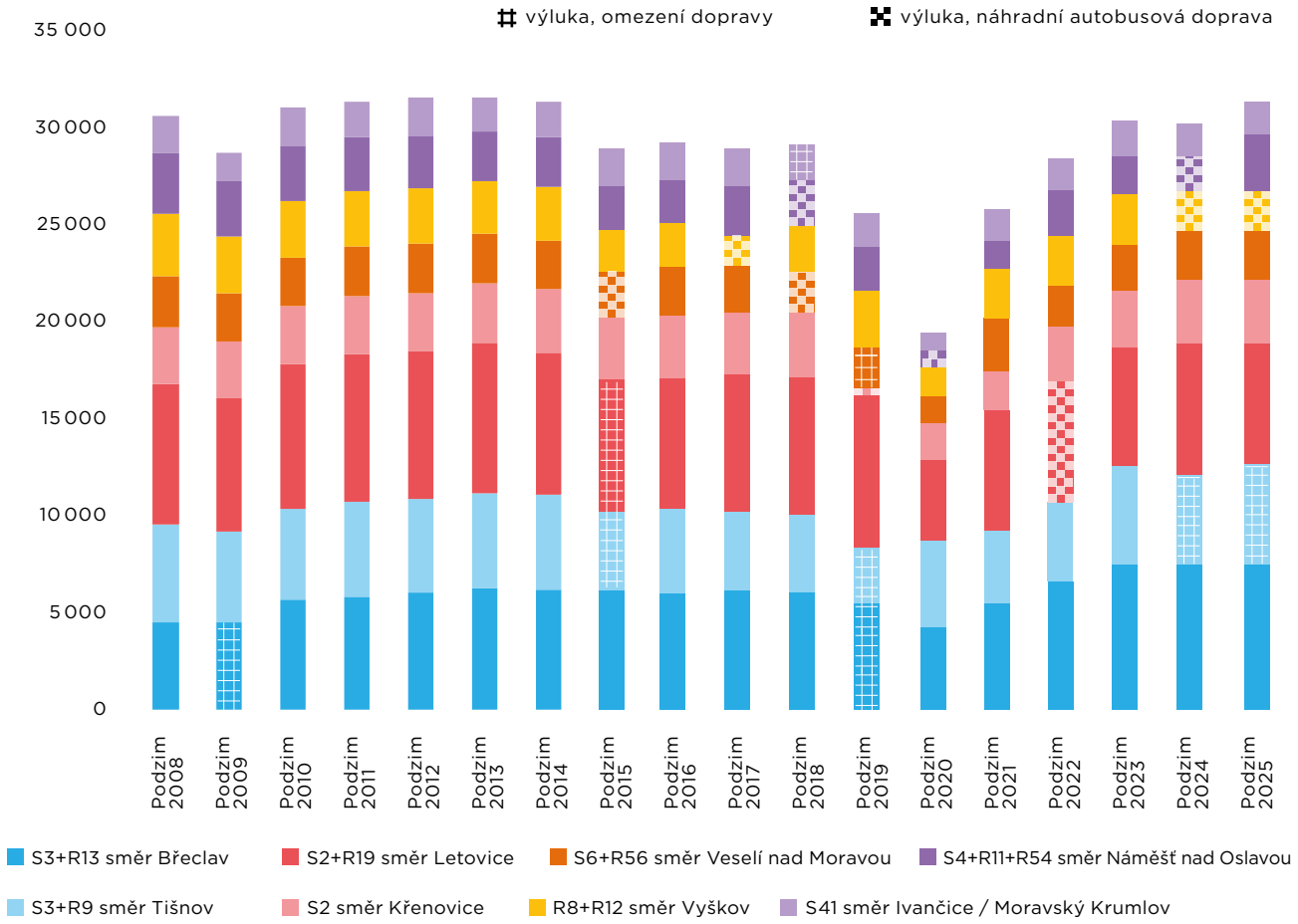
Stavební jáma budoucího podchodu a schodiště k nástupišti č. 3.

Současně s modernizací královopolského nádraží probíhala během první poloviny roku také rekonstrukce přilehlého traťového úseku Brno-Královo Pole – Brno-Maloměřice. Tato akce, během níž byla kromě železničního svršku opravena také zastávka Brno-Lesná, si vyžádala omezení provozu linky S3, která mezi stanicemi Brno-Královo Pole a Brno hl. n. mohla jezdit pouze ve 30minutovém intervalu. V období od začátku června do konce srpna prošel další opravou most přes ulici Poříčí a řeku Svratku. Tato oprava si také vyžádala částečné omezení železniční dopravy – některé vlaky linek S4 a S41 byly ve špičkách pracovních dnů vedeny na dolní nádraží, přičemž mezi hlavním a dolním nádražím byla zajištěna náhradní autobusová doprava. Vybrané vlaky S4 pak byly nahrazeny autobusem v úseku Střelice – Brno.

Rozsah regionální dopravy na území města Brna se v roce 2025 mírně zvýšil, a to díky změnám na lince S4 Brno – Zastávka, kde byl po zásadní modernizaci a elektrifikaci trati zaveden nový dopravní model. Provoz na lince S4 je nově zajišťován moderními elektrickými jednotkami.

Část nástupiště č. 3 a podchod před betonáží.

Frekvence cestujících

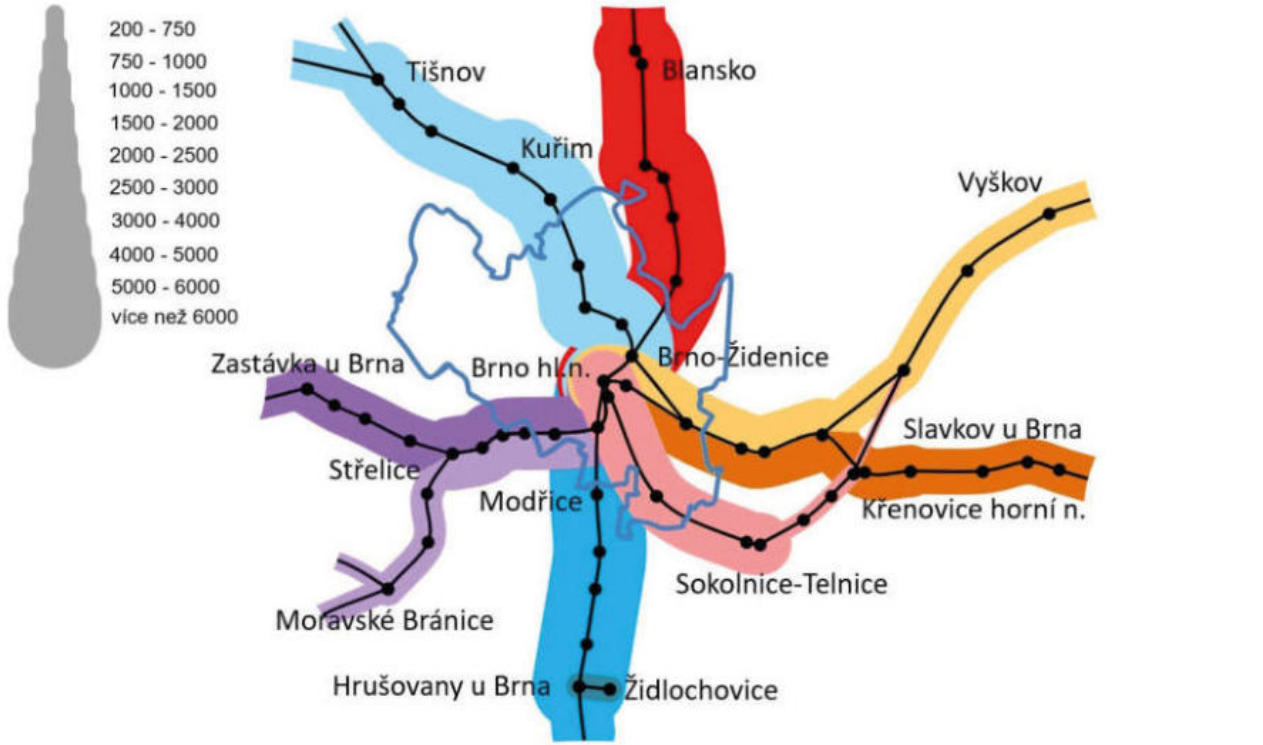


Vývoj počtu přepravených cestujících v jednotlivých fázích vývoje IDS JMK, včetně podílu jednotlivých tratí, je obsahem následujícího grafu. Pokles počtu cestujících na železnici v letech 2015 až 2019 je dán rozsáhlou letní výlukovou činností v Brně a okolí, při níž byly vlaky nahrazovány autobusy. Výrazný pokles počtu přepravených cestujících o zhruba 30 % v roce 2020 a o cca 25 % v roce 2021 oproti roku 2019 je způsobený omezením mobility obyvatelstva z důvodu pandemie covid-19. Na podzim roku 2022 se již počet cestujících vrátil na úroveň před pandemií covid-19 i přes rozsáhlou výluku Brno – Blansko, při které cestující využívali místo vlaků náhradní autobusovou dopravu. Výrazný rostoucí trend značící návrat cestujících do vlaků pokračuje i v průběhu let 2023 až 2025.

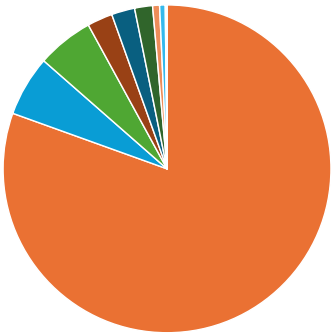
Nová nádražní budova v Brně-Králově Poli.

Nástupy a výstupy do/z vlaků v brněnských železničních stanicích

Stanice a zastávky na území města Brna zajišťují nejen dopravní obsluhu přilehlého území, ale současně umožňují přestup na další části linkového systému IDS JMK, zejména na městskou dopravu. Nejdůležitější železniční stanicí v Brně je Brno hlavní nádraží, kterou využívá nejvíce cestujících při nástupu a výstupu z vlaků. Druhou a třetí nejvýznamnější stanicí v Brně jsou Brno-Židenice a Brno-Královo Pole. Počet nastupujících a vystupujících cestujících ve stanici Brno-Královo Pole byl v roce 2025 negativně ovlivněn probíhající výstavbou nové odbavovací haly, byl tak snížen komfort pro cestující, kteří tuto stanici využívali.



Nástupy a výstupy do/z vlaků v brněnských stanicích



Brno hl. n. 80,52 %
Královo Pole 5,96 %
Židenice 5,58 %
Lesná 2,50 %
Chrlice 2,29 %
Řečkovice 1,77 %
Horní Heršpice 0,68 %
Slatina 0,55 %
Černovice 0,11 %
Starý Lískovec 0,06 %

2.4 Průzkum spokojenosti cestujících

Nedílnou součástí činnosti společnosti KORDIS jsou pravidelné marketingové průzkumy zjišťující názory a postoje cestujících k IDS JMK. Jedním z nich je průzkum dopravního chování a spokojenosti cestujících s městskou dopravou v Brně.

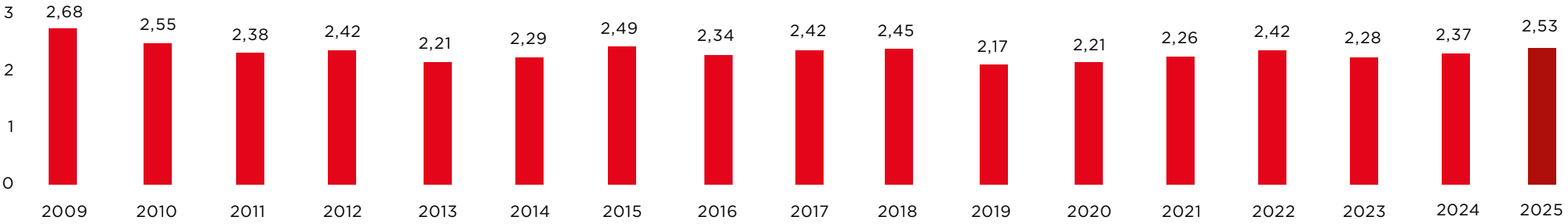
Výsledky těchto průzkumů potvrzují převážně pozitivní ohlasy a hodnocení IDS JMK ve městě Brně vykazuje rostoucí či stabilní trend.

V roce 2025 byl průzkum proveden na vzorku 749 osob na 100 lokalitách ve městě Brně, a to i formou elektronického dotazování. Průzkum potvrdil vysokou spokojenost Brňanů i dojíždějících s brněnskou městskou dopravou. Její pozitivní hodnocení je již od roku 2019 prakticky neměnné. V roce 2025 bylo na úrovni 2,53 na pětibodové škále od 1 do 5.

Záběr na moderní Brno. Nové jednotky Moravia čekající na odjezd do všech směrů umístěné před moderními budovami Spielberk Office Centra.

Nejnovější tramvaj Dopravního podniku města Brna Škoda 45T projíždí Novými sady prozářenými zelenou zatravněnou plochou.

Spokojenost cestujících se službami IDS JMK v Brně



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

LEGENDA

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

03

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

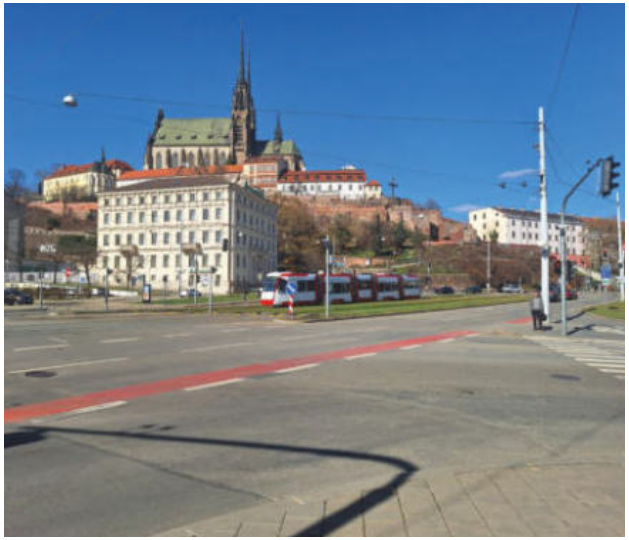
3.1 Vývoj motorizace a automobilizace

Do roku 2008 se počet motorových vozidel registrovaných na území města Brna výrazně zvyšoval, poté následoval pozvolný růst. V roce 2013, po zavedení nového registru vozidel, došlo k administrativnímu snížení absolutního počtu dopravních prostředků. Období let 2014 až 2024 pak přineslo opětovný pozvolný nárůst registrovaných vozidel. Koncem roku 2025 připadal osobní automobil na 1,6 obyvatele a motorové vozidlo na 1,3 obyvatele. Tato hodnota však zcela neodpovídá reálné skutečnosti stupně automobilizace ve městě Brně, neboť v celkovém počtu nejsou započítána firemní vozidla, která jsou evidována v jiných krajích a provozována na území města Brna. Jedná se hlavně o vozidla pražských firem, která jsou evidována v Praze.

Pro časovou kontinuitu stavební činnosti ve vztahu k potřebám parkovacích a odstavných stání (nelze každý rok rozdílně reagovat) a také ke snížení existujících disproporcí mezi potřebou a nabídkou je od roku 2004 Magistrátem města Brna stanovena hranice pro použití součinitele vlivu stupně automobilizace ve městě Brně na hodnotu ka = 1,25.

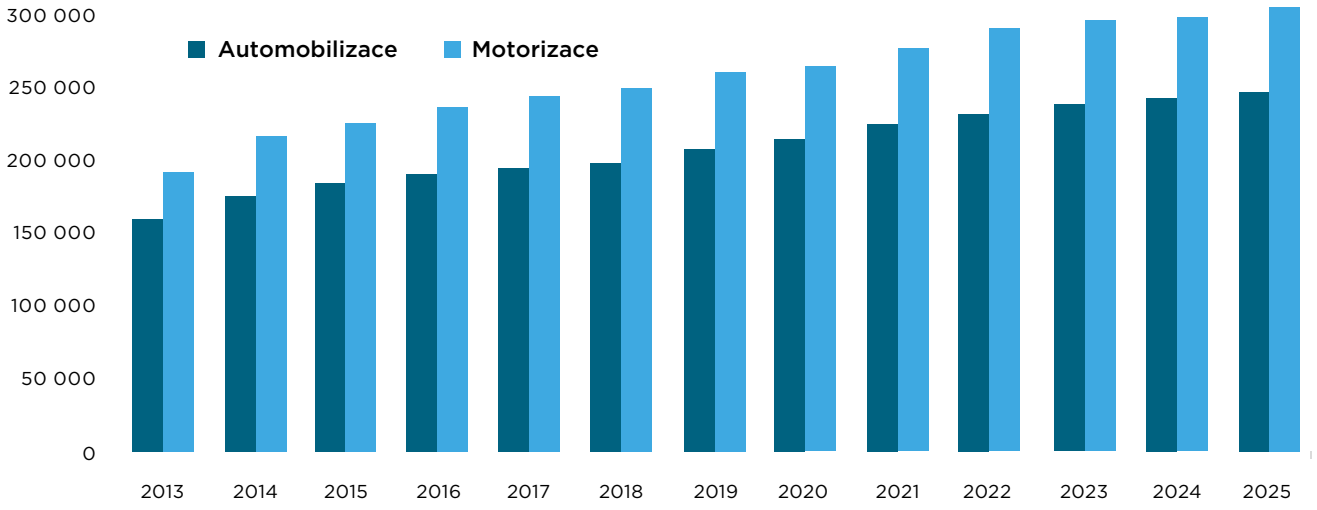
Ranní špička na ulici Úvoz.

Rok	Počet osobních vozidel	Počet motorových vozidel	Osobních vozidel na 1 000 obyvatel	Motorových vozidel na 1 000 obyvatel	Počet obyvatel na 1 osobní vozidlo	Počet obyvatel na 1 motorové vozidlo
1960	9 142	26 709	29	85	34,3	11,7
1965	14 453	37 177	44	113	22,8	8,9
1970	28 970	63 493	86	189	11,6	5,3
1975	46 300	77 066	129	214	7,8	4,7
1980	66 745	98 719	179	265	5,6	3,8
1985	76 253	108 079	198	281	5,0	3,6
1990	90 061	123 792	229	315	4,4	3,2
1995	117 704	154 323	303	397	3,3	2,5
2000	134 013	164 430	351	431	2,8	2,3
2005	144 308	188 872	393	515	2,5	1,9
2010	160 766	218 742	433	589	2,3	1,7
2015	174 749	226 630	464	602	2,2	1,7
2016	182 844	235 961	484	625	2,1	1,6
2017	191 353	243 843	508	647	2	1,6
2018	198 734	251 191	527	666	1,9	1,5
2019	206 481	258 705	548	687	1,8	1,5
2020	212 727	264 690	561	699	1,8	1,4
2021	222 684	276 424	585	727	1,7	1,4
2022	231 112	291 133	572	721	1,7	1,4
2023	236 893	297 216	591	742	1,7	1,4
2024	240 534	300 469	600	749	1,7	1,3
2025	248 102	308 500	616	766	1,6	1,3



Ulice Nové sady.

Počty evidovaných vozidel byly získávány z internetových stránek MDČR

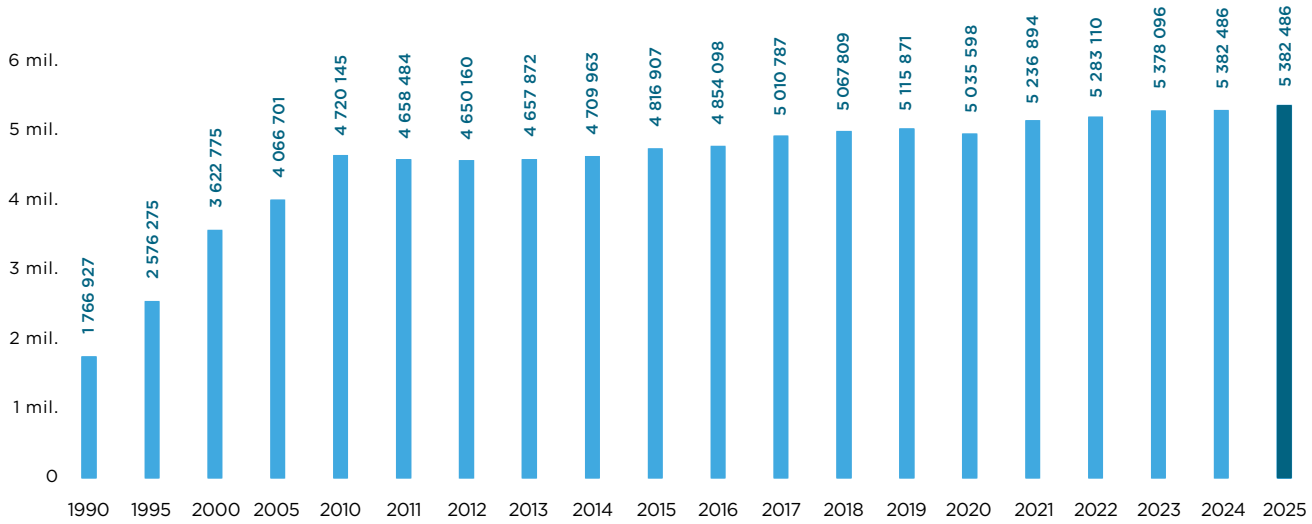


3.2 Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy

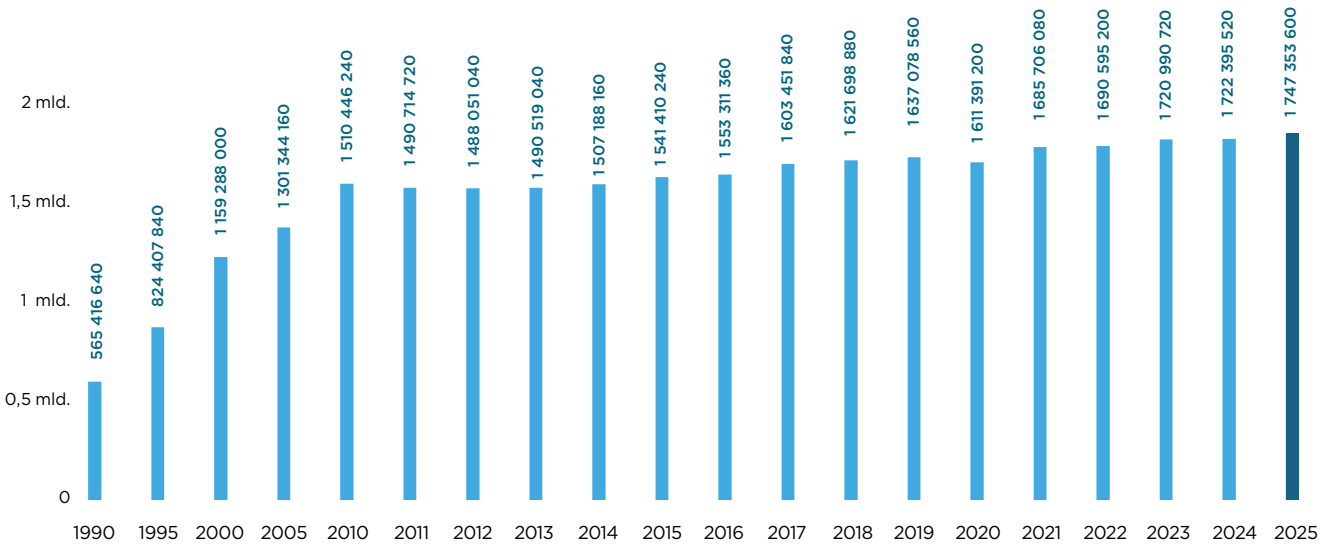
Vývoj automobilové dopravy v Brně je sledován za pomoci křižovatkových a profilových sčítání. Pro celoroční sledování dopravy slouží různé typy detektorů umístěné na světelně řízených křižovatkách, v tunelech a na dalších místech. Základním ukazatelem vývoje automobilové dopravy jsou dopravní výkony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

Z grafu je patrné, že dopravní výkony do roku 2011 neustále stoupaly. Zlom nastal v roce 2011, kdy počet vozokilometrů začal klesat. Od roku 2015 mají počty vozokilometrů opět stoupající tendenci. V roce 2020 z důvodu pandemie covidu-19 nastal pokles, který se o rok později opět změnil v nárůst, jenž pokračuje i v roce 2025.

Dopravní výkony za průměrný pracovní den (vozokm)

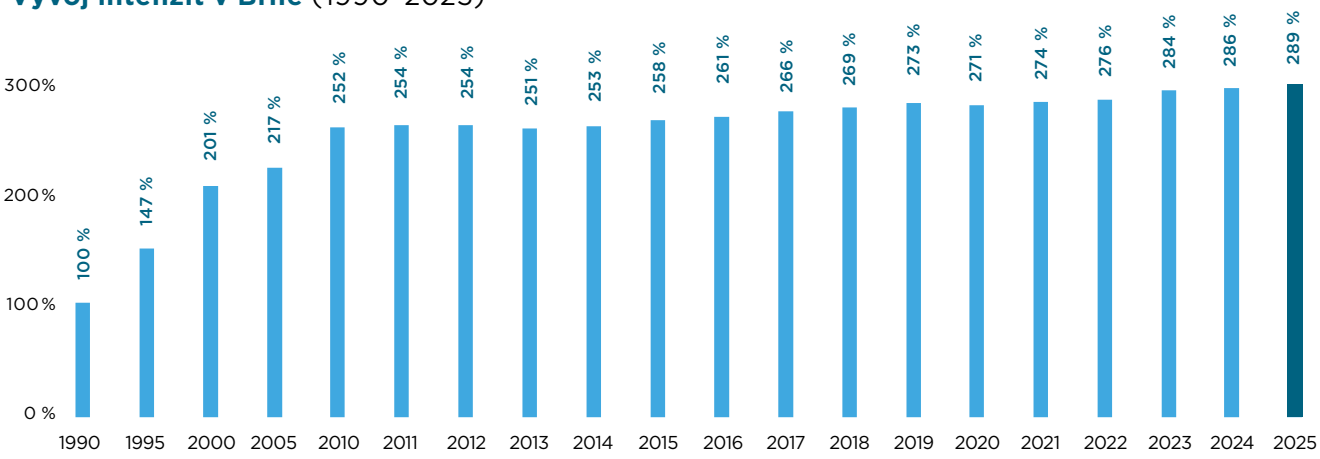


Dopravní výkony za rok (vozokm)



Od roku 1990 do roku 2000 intenzity dopravy na komunikacích v Brně strmě stoupaly a v roce 2000 dosáhly dvojnásobné hodnoty oproti roku 1990. V následujících letech byly změny pozvolnější. Od roku 2004 do roku 2010 se meziroční nárůsty pohybovaly kolem 6 %. V roce 2011 dosáhlo zvýšení intenzit pouze 2 %. V roce 2012 intenzity dopravy začaly stagnovat a v roce 2013 dokonce nastal pokles. Rok 2025 zaznamenal nárůst o 3 %. V roce 2024 intenzity dopravy v porovnání s rokem 2023 vzrostly o 2 %.

Vývoj intenzit v Brně (1990–2025)



V následujících tabulkách jsou uvedeny intenzity na nejvíce zatížených komunikacích a křižovatkách ve městě Brně v roce 2025.

Nejzatíženější úrovňové křižovatky v Brně

Pořadí	Křižovatka	Vozidel za den
1	Dornych – Zvonařka	61 000
2	Poříčí – Heršpická	60 000
3	Koliště – Křenová	57 000
4	Židenická – Rokytova	56 000
5	Heršpická – Jihlavská	52 000

Nejzatíženější úseky v Brně

Pořadí	Úsek	Vozidel za den
1	Žabovřeská	68 000
2	Vídeňská	66 000
3	Hradecká	64 000
4	Židenická	64 000
5	Ostravská	52 000

Nejzatíženější mimoúrovňové křižovatky v Brně

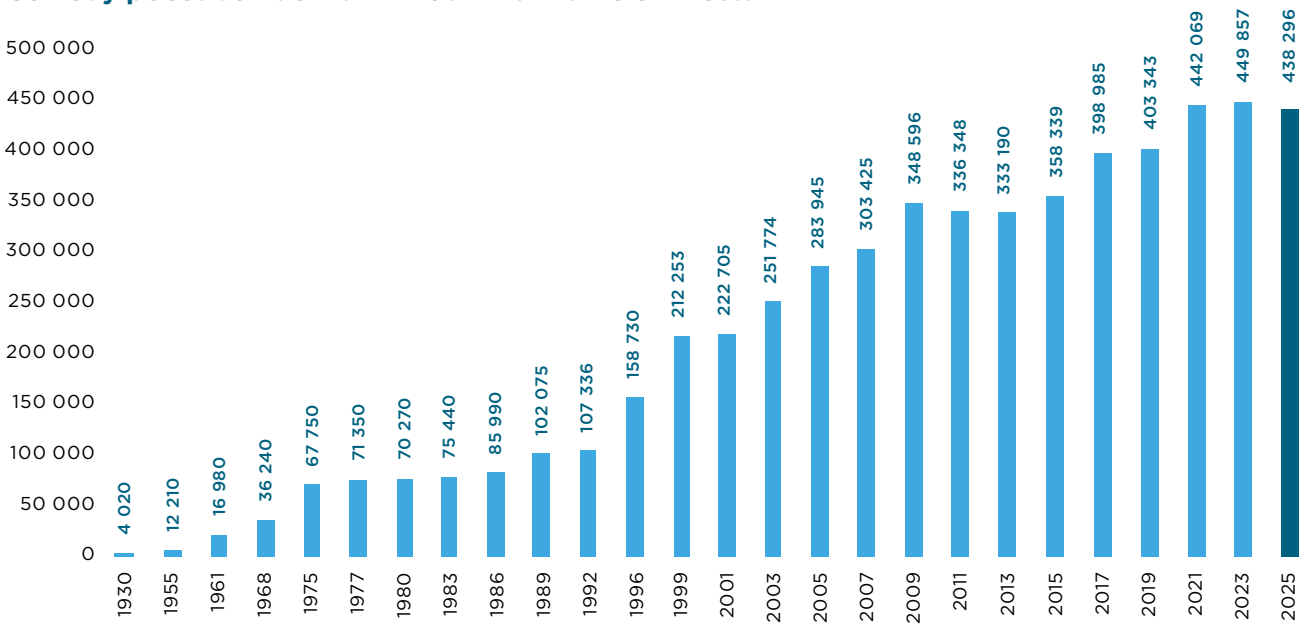
Pořadí	Křižovatka	Vozidel za den
1	D1 – Vídeňská	140 000
2	D1 – Bratislavská radiála	125 000
3	Žabovřeská – Hradecká	94 000
4	Bítešská – D1	87 000
5	Sportovní – Porgesova	86 000

Vývoj intenzit dopravy na vnějším a vnitřním dopravním kordonu

Rok	Centrální kordon			Vnější kordon		
	Osobní	Nákladní a bus	Vozidla celkem	Osobní	Nákladní a bus	Vozidla celkem
2001	192 470	8 926	201 396	176 236	46 469	222 705
2005	193 747	8 324	202 071	228 862	55 083	283 945
2007	197 241	8 600	205 841	241 060	62 365	303 425
2009	205 057	12 591	217 648	286 851	61 945	348 596
2011	198 656	13 425	212 081	272 406	63 942	336 348
2013	193 493	13 370	206 863	271 000	62 190	333 190
2015	191 470	13 892	205 362	281 060	77 279	358 339
2017	189 578	16 760	206 338	308 546	90 439	398 985
2019	164 742	16 703	181 445	308 880	94 463	403 343
2021	174 569	14 984	189 555	344 391	97 678	442 069
2023	171 987	17 550	189 537	346 295	103 562	449 857
2025	163 182	16 802	179 984	345 444	92 852	438 296

Křižovatka Dornych – Úzká.

Celkový počet vozidel za 24 hodin na hranicích města



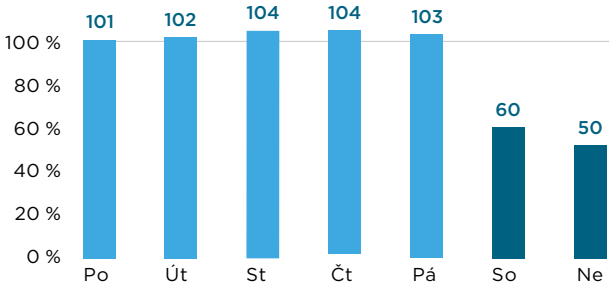
Dopolední špička na ulici Křenová.

3.3 Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel

Časové variace intenzit automobilové dopravy (den, týden, rok) jsou zobrazeny na následujících grafech. Z denních variací vyplývá, že 78,6 % dopravních výkonů je uskutečněno mezi 6.–18. hodinou. Za období 6–22 hodin je pak uskutečněno cca 93 % celodenních dopravních výkonů (na noční období od 22–6 hodin tedy připadá 7 % dopravního výkonu). Nadprůměrný pracovní den je středa a čtvrtek (104 %). Dopravně nejsilnější měsíce v roce byly říjen a listopad (104 %). Sobota odpovídá 60 % a neděle 50 % průměrného pracovního dne. Ranní špičkovou hodinou je 7.–8. hodina, odpolední špičkovou hodinou je 15.–16. hodina. Podíl ranní špičkové hodiny činí 7,1 %, podíl odpolední špičkové hodiny 7,4 %. Rozdíl mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období je 0,9–1,3 %.

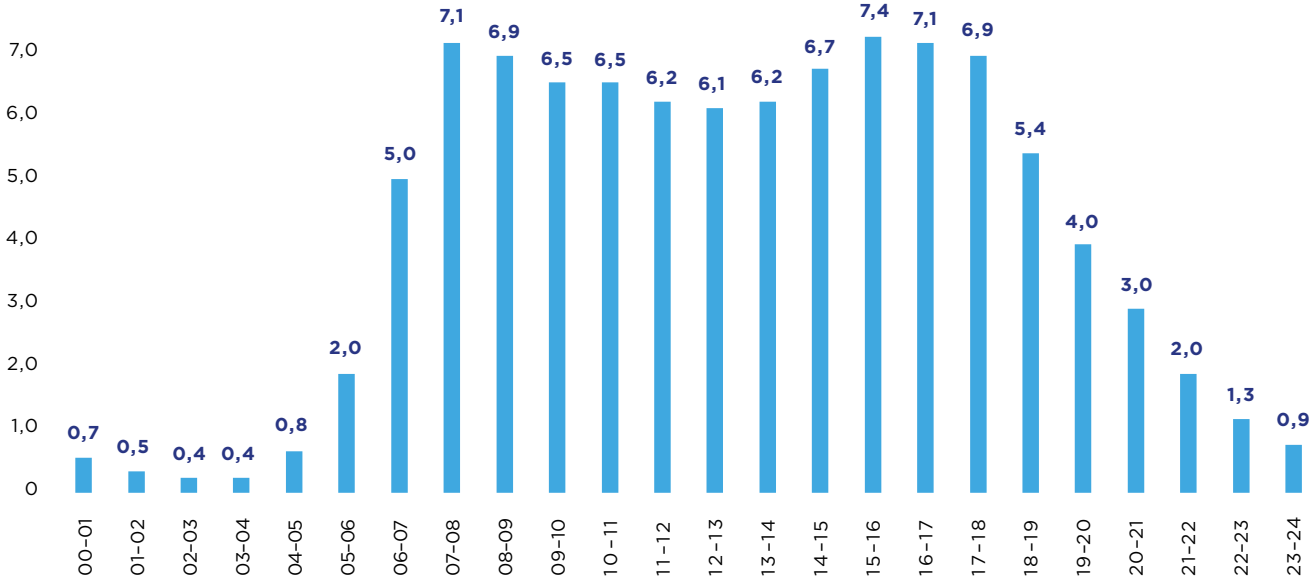
Týdenní variace v procentech 2025

Jednotlivé dny v týdnu vztažené k průměrnému pracovnímu dni:



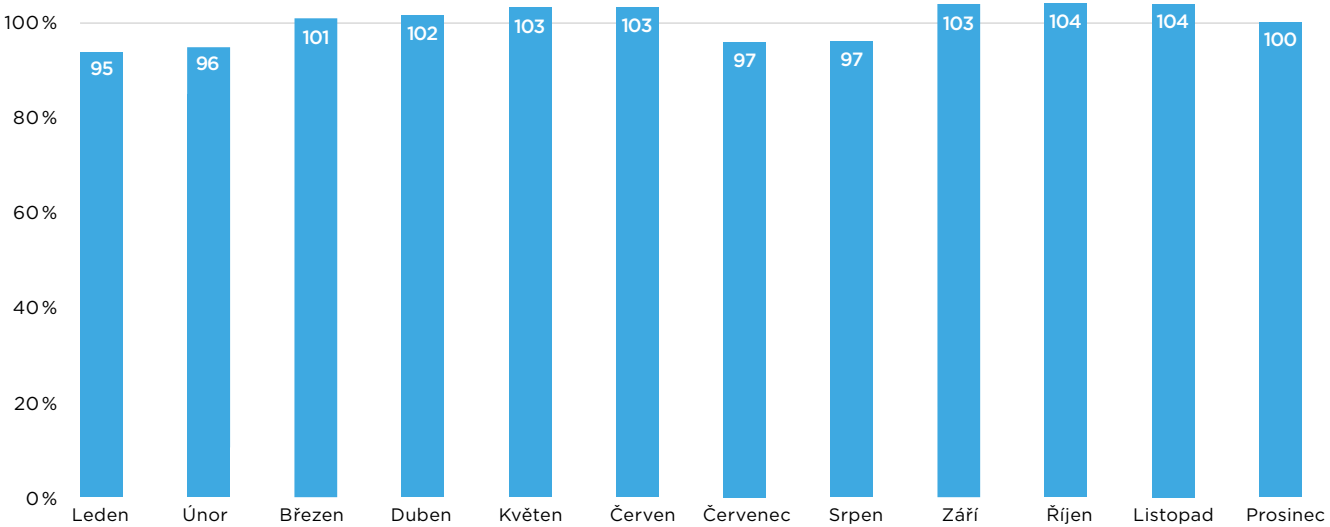
Denní variace v procentech 2025

Jednotlivé hodiny průměrného pracovního dne vztažené k celému dni:



Roční variace v procentech 2025

Intenzity v jednotlivých měsících vztažené k celoročnímu průměru:



Intenzity dopravy v roce 2025

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

04

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

4.1 Cyklistická doprava

V roce 2025 se cyklistická opatření rozvíjela významným tempem v porovnání s ostatními roky. Došlo ke změnám formou dopravního značení i ke změnám stavebního charakteru, které cyklistům přinesly drobná zlepšení. Mezi nejvýznamnější realizace patří pruhy pro cyklisty na ulici Karásek a Provazníkova, stezka podél ulice Žabovřeská nebo protipovodňová opatření na řece Svratce. Formou dopravního značení byly ve městě Brně vyznačeny nové cykloobousměrky o celkové délce 3 500 m. Cykloobousměrky přispívají k lepší prostupnosti území pro cyklisty a velmi často zkracují jejich cesty. Jsou navíc často zaváděny ve zklidněných zónách, a proto se jedná o bezpečné opatření.

Ulice Karásek.

Ulice Karásek

Na ulici Karásek v městské části Řečkovice a Mokrá Hora byly zřízeny jízdní pruhy pro cyklisty. Opatření je vyznačeno pouze vodorovným dopravním značením a je řešeno jako jednopruhová obousměrná komunikace s jízdními pruhy pro cyklisty po stranách. Vozidla jezdí v jízdním pruhu vedeném v ose komunikace a cyklisté se pohybují na okraji komunikace. Tyto pruhy pro cyklisty zároveň slouží k vyhýbání protijedoucích vozidel, přičemž řidiči nesmějí ohrozit cyklisty jedoucí v těchto pruzích. Stejný typ opatření byl realizován v roce 2017 na ulici Technická. Délka opatření je přibližně 500 m. Ulicí Karásek prochází cyklistická trasa č. 5231 vedoucí z Veverské Bítýšky přes Kuřim, Lelekovice a podél řeky Ponávky až k nádraží Brno-Královo Pole. V budoucnu na tuto cyklotrasu naváže stezka spojující ulici Myslínova s Obchodním centrem Královo Pole.

Ulice Provazníkova.

Ulice Provazníkova

V roce 2025 byla dokončena stavba Velkého městského okruhu Tomkovo náměstí v městské části Brno-sever. Na nově vzniklé komunikaci propojující ulici Provazníkova s křižovatkou na Tomkově náměstí vznikl pruh pro cyklisty ve stoupání směrem k ulici Merhautova. Tento pruh je značen pouze vodorovným dopravním značením. Na rozdíl od vyhrazeného pruhu pro cyklisty není vyznačen svislým dopravním značením. Zároveň pokud není přilehlý jízdní pruh pro automobily dostatečně široký, mohou vozidla pojíždět i pruh pro cyklisty, ale nesmějí cyklisty v daném pruhu ohrozit. Délka opatření pro cyklisty je 250 m. V opačném směru opatření pro cyklisty není a cyklisté se pohybují v jízdním pruhu společně s automobilovou dopravou. Součástí stavby byla i legalizace pohybu cyklistů na chodnících spojujících ulice Cacovická a Kaloudova. Tyto chodníky jsou značeny svislým dopravním značením C 9a/b Stezka pro chodce a cyklisty společná.

Ulice Žabovřeská.

Ulice Žabovřeská

Podél ulice Žabovřeská při stavbě Velkého městského okruhu (VMO) vznikla v prostoru mezi řekou Svratkou a městským okruhem stezka pro chodce a cyklisty. Stezka začíná u Kamenomlýnského mostu a končí u lávky přes VMO do ulice Kamenomlýnská. U Kamenomlýnského mostu navazuje na cyklotrasy vedoucí podél řeky Svratky. Délka stezky je přibližně 700 m. V budoucnu by mohla být prodloužena až do ulice Pisárecká k Anthroposu a být vhodnou alternativou pro stezku Eurovelo č. 4 vedoucí po ulici Veslařská.

Ulice Botanická.

Ulice Botanická

Na ulici Botanická byla stávající stezka pro chodce a cyklisty v úseku mezi ulicemi Šumavská a Zahradníkova předlážděna a přeznačena. V nárožích křižovatek a po celé délce stezky byly upraveny hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké. Vodorovné dopravní značení oddělující chodce a cyklisty bylo odstraněno. Svislé dopravní značení C 9a/b Stezka pro chodce a cyklisty společná bylo nahrazeno značením C 7a/b Stezka pro chodce + E 13 dodatková tabulka, umožňující vjezd cyklistů. Přechody pro chodce spojující mezikřižovatkové úseky stezky byly přeznačeny vodorovným dopravním značením V 8c Sdružený přechod pro chodce, tak aby cyklisté nemuseli u každého přechodu sesedat z kola a přecházet pěšky, přičemž kolo povedou vedle sebe.

Ulice Bauerova.

Ulice Bauerova

Na ulici Bauerova v městské části Brno-střed vzniklo opatření pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru v úseku od koupaliště Riviéra po lávku pro pěší přes ulici Bauerova k Velodromu. Opatření bylo realizováno jako společná stezka pro chodce a cyklisty označená svislým dopravním značením C 9a/b. Stezka má asfaltový povrch a šířku 3 m. Stezka byla realizována jako součást stavby Velkého městského okruhu na ulici Bauerova. Po dokončení navazujícího úseku stezky od lávky u Velodromu směrem k ulici Vídeňská by tato trasa mohla být alternativou k souběžné mezinárodní cyklotrase Eurovelo č. 4.

Ulice Renneská třída.

Ulice Renneská třída

Na ulici Renneská třída v městské části Brno-střed před domy s čísly orientačními 29 a 31 vznikla dělená stezka pro chodce a cyklisty za účelem zvýšení bezpečnosti cyklistů i chodců vycházejících z domů na chodník. Tato stezka je vyznačena svislým dopravním značením C 10a/b Stezka pro chodce a cyklisty dělená. Rozdělení dopravního prostoru znázorňují odlišné povrchy a piktogramy chodce a kola. Plochy, kde se chodci pohybují v prostoru pro cyklisty, jsou zvýrazněny červeným podbarvením. Součástí stavebních úprav byla i realizace hmatových úprav pro nevidomé a slabozraké nebo úprava nájezdu z komunikace na stezku pomocí sníženého obrubníku. Stezka je jednosměrná a slouží cyklistům jedoucím z jihozápadní části města podél tramvajové trati linky č. 7 a 8 směrem do centra města. Délka stezky pro chodce a cyklisty je přibližně 100 m.

Ulice Dornych.

Ulice Dornych

Před supermarketem Lidl na ulici Dornych v městské části Brno-střed vznikla nová stezka pro cyklisty. Je značena svislým dopravním značením C 8a/b Stezka pro cyklisty a je trasována mezi chodníkem podél ulice Dornych a parkovištěm před supermarketem. Tato stezka propojuje již zrealizované stezky podél Svitavského náhonu od ulice Mlýnská k ulici Kalová. Na realizaci této stezky se podílela společnost CTP.

Nábřeží Svratky.

Nábřeží Svratky

V rámci protipovodňových opatření na nábřeží řeky Svratky v městské části Brno-střed v úseku od Riviéry po železniční most u ulice Uhelná vznikly nové stezky pro chodce a cyklisty. Pohyb cyklistů je omezen pouze na stezky s piktogramem jízdního kola. Tyto stezky mimoúrovňově kříží komunikace Heršpická, Renneská třída a Vídeňská, čímž chodcům a cyklistům zvyšují úroveň kvality dopravy při cestách podél řeky Svratky. Na nábřeží vznikly stezky v délce přibližně 3 km, které jsou součástí mezinárodní cyklotrasy Eurovelo č. 4. Intenzita cyklistů v některých úsecích nábřeží je 2 600 cyklistů za den. Samostatnou akcí byl změněn dopravní režim v podjezdu pod ulicí Heršpická, který nebyl součástí stavby protipovodňových opatření na řece Svratce. Svislé dopravní značení C 9a/b Stezka pro chodce a cyklisty společná bylo nahrazeno značením C 7a/b Stezka pro chodce + E 13 dodatková tabulka, umožňující vjezd cyklistů. Zároveň bylo odstraněno vodorovné dopravní značení, které oddělovalo cyklistický provoz od pěších.

Ulice Komárovská.

Ulice Komárovská

Na ulici Komárovská v městské části Brno-jih byla dokončena rekonstrukce komunikace v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Komárovské nábřeží a Kalová. Nově zde byl zaveden dopravní režim zóny 30. Součástí rekonstrukce bylo vybudování parkovacích zálivů, zeleně a příčného prahu s cílem zklidnění dopravy v této ulici. V úseku 50 m byla ulice pro automobilovou dopravu zjednosměrněna. Svislé dopravní značení B 2 a IP 4b bylo doplněno o dodatkové tabulky E 12a/b, tak aby byla zajištěna plošná prostupnost územím pro cyklisty. Opatření navazuje na piktogramové koridory na ulicích Svatopetrská a Plotní, které mohou využít cyklisté směřující z jižní části města Brna do centra.

Ulice Krkoškova.

Ulice Krkoškova

V městské části Brno-sever byl po rekonstrukci ulice Krkoškova umožněn obousměrný provoz cyklistů na jednosměrné komunikaci. Svislé dopravní značení B 2 a IP 4b bylo doplněno o dodatkové tabulky E 12a/b, které legalizují obousměrný provoz na jednosměrných komunikacích. Celková délka opatření pro cyklisty je přibližně 320 m. Součástí rekonstrukce komunikace bylo vybudování chodníků, zeleně, parkovacích zálivů a městského mobiliáře.

Cykloobousměrky

V roce 2025 byl obousměrný provoz cyklistů na jednosměrné komunikaci zaveden také na ulicích 1. května, Arne Nováka, Beethovenova, Bílého, Blatného, Bulharská, Bystřinova, Bratří Čapků, Durďákova, Foustkova, Fügnerova, Gallašova, Glocova, Gorkého, Grunty, Havlíčkova, Heinrichova, Helceletova, Horní, Jubilejní, Kamechy, Kampelíkova, Kartouzská, Klácelova, Klusáčkova, Kotěrova, Kovařovicova, Kozí, Mahonova, Merhautova, Moutnická, Mozartova, Pavlíkova, Přízova, Ráj, Resslova, Roubalova, Sekaninova, Skorkovského, Skryjova, Smetanova, Sokolská, Soukupova, Šelepova, Škroupova, Šmahova, Tyršova, Uhýrkova, Vackova, Venhudova, Viniční, Wágnerova a Wanklova.

Stojany pro cyklisty

V roce 2025 byl zahájen proces realizace nových stojanů pro kola na celkem 42 lokalitách. Vznikla stojanová místa se samostatnými stojany ocelové konstrukce ve tvaru U nebo stojanová místa v kombinaci s „prázdným“ prostorem bez ocelové konstrukce určeným pro odstavení sdílených kol.

Stojany vznikaly především před školami, knihovnami, lékárnami nebo obchody. Celkem bylo v roce 2025 vybudováno 101 ocelových stojanů pro cyklisty v 19 lokalitách. Přiložená tabulka udává počet lokalit se stojany pro kola rozdělených po jednotlivých městských částech. Nejvíce stojanů vzniklo v městské části Brno-střed a Brno-Kohoutovice.

Brno-jih	3
Brno-Maloměřice a Obřany	3
Brno-střed	11
Brno-Kohoutovice	11
Brno-Královo Pole	1
Brno-Medlánky	9
Brno-sever	2
Brno-Židenice	2

Lokality stojanů pro kola v jednotlivých městských částech (zdroj: BKOM).

Stojany pro kola na ulici Kytnerova.

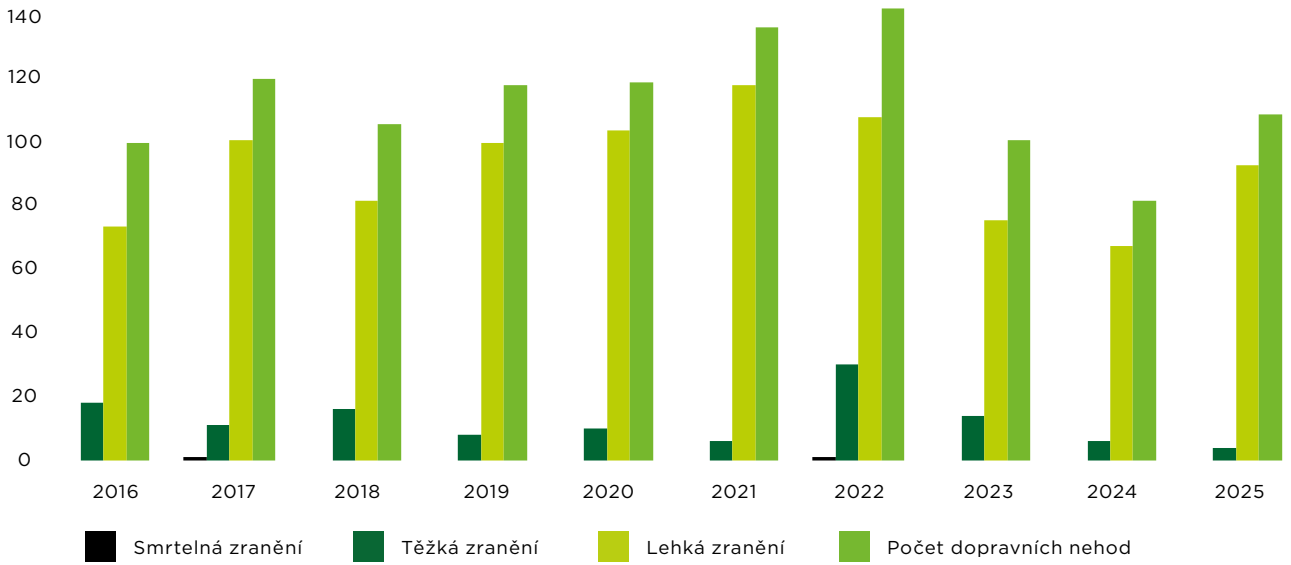
Stojany pro kola na ulici Hudcova.

Nehodovost cyklistů

V roce 2025 bylo zaznamenáno na území města Brna celkem 108 dopravních nehod, při kterých byl alespoň jeden z účastníků dopravní nehody cyklista. V důsledku těchto nehod bylo zaznamenáno těžké zranění ve 4 případech a ve 29 případech se jednalo o zranění lehké.

Nejčastější příčinou dopravní nehody byl zejména nesprávný způsob jízdy, a to v 38 případech, a nedání přednosti v jízdě, u 29 případů. Ve 3 případech byla příčinou dopravních nehod srážka s chodcem a nesprávné předjíždění.

Následky nehod cyklistů v Brně v letech 2016–2025



Nová strategie rozvoje cyklistické dopravy

V roce 2025 pokračovaly práce na nové Strategii rozvoje cyklistické dopravy. Tato strategie bude klíčovým dokumentem pro řešení cyklistické dopravy. Jedním z důvodů jejího pořízení je aktualizace a nahrazení Generelu cyklistické dopravy na území města Brna (2010) a zpřesnění Plánu udržitelné městské mobility města Brna (2018). Cyklostrategie bude reagovat na chybějící aspekty předchozí strategie a přizpůsobení se současným potřebám cyklodopravy. Její pořízení je rozdělené na dvě fáze. Analytickou, která popsala současný stav a problémy k řešení, a návrhovou, která konkrétně formuluje cíle, jichž má být dosaženo, a bude obsahovat konkrétní kroky, metody a prostředky, které povedou k naplnění stanovených cílů. Dokončení návrhové části je naplánováno na rok 2026. Strategie vznikne interně na OD MMB a zapojena bude i společnost Brněnské komunikace a.s., pro zpracování dopravního modelu a návrhu technických opatření.

Strategie bude v budoucnu sloužit zejména jako:

- zpřesnění Plánu mobility města Brna a Územního plánu města Brna v oblasti cyklistické dopravy
- zpřesnění Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji
- podklad pro zadání změn funkčního využití v území ze strany města a jeho organizací
- podklad pro zadání změn v území ze strany nižších či vyšších samosprávných celků a jejich organizací (městské části, kraj, stát, resp. SŽ, ŘSD, SÚS apod.)
- podklad pro ostatní odvětvové městské strategie
- metodika pro projekční činnost na veřejných či soukromých záměrech na území města
- informace pro veřejnost o plánech města v oblasti cyklodopravy
- seznam projektů dle priorit pro rozvoj cyklistické dopravy

Kampaň propagující cyklistickou dopravu

Udržitelná dopravní výzva: Do práce na kole

Město Brno dlouhodobě podporuje udržitelné způsoby dopravy, které přispívají ke zdravějšímu životnímu stylu i ke snížení dopravní zátěže. Kromě rozvoje cyklistické a pěší infrastruktury se aktivně zapojuje do motivačních výzev, které inspirují obyvatele k častějšímu pohybu bez motorových vozidel. Mezi klíčové iniciativy patří květnová kampaň Do práce na kole, která pomáhá nejen ke změně dopravního chování, ale také přináší cenná data pro plánování cyklistické dopravy.

Do práce na kole
– měření intenzity cyklistické dopravy

Květnová soutěž Do práce na kole, pořádaná organizací AutoMat, motivuje k pravidelnému využívání udržitelných dopravních prostředků na cestě do zaměstnání. Město Brno tuto výzvu podporuje nejen jako motivační aktivitu, ale i jako zdroj cenných dopravních dat.

Každoročně se do akce zapojují stovky týmů složených ze zaměstnanců firem a institucí. Výstupy z této výzvy poskytují přehled o tom, kudy a jak intenzivně cyklisté v Brně jezdí. Město tato data nakupuje a využívá pro dopravní analýzy, čímž získává přehled o nejvytíženějších cyklotrasách a jejich vývoji v čase.

Data jako nástroj pro plánování dopravy

Analýza dat z Do práce na kole přináší zajímavé poznatky, které korespondují s dalšími zdroji dat o pohybu cyklistů, které má město Brno k dispozici, jako je sčítání cyklistů společností Brněnské komunikace a.s. každé dva roky či data ze sportovních aplikací Strava Metro.

Provoz sdílených kol

Město Brno od roku 2022 aktivně podporuje bikesharing a spolupracuje s poskytovateli Nextbike a Rekola. Cílem je zvýšit dostupnost této formy dopravy a motivovat obyvatele k využívání udržitelných způsobů přepravy. V rámci podpory mají uživatelé možnost využít dvou 30minutových jízd denně zdarma.

První rok pilotního projektu (2022) ukázal velký zájem veřejnosti – zaznamenáno bylo přes 100 000 jízd s průměrnou dobou výpůjčky 16 minut. V roce 2023 byla podpora rozšířena a počet jízd vzrostl na 148 000. V roce 2025 byla podpora dostupná od března do října. V tomto období byl vyčerpán rozpočet vyčleněný na tuto službu a uskutečnilo se více než 180 000 jízd.

Analýza ukazuje, že Nextbike pokrývá širší území města včetně periferií, zatímco Rekola se soustředí na centrum. V roce 2025 Nextbike provozoval 231 stanic a více než 600 kol, Rekola měla 173 stanic a 140 kol. Data slouží nejen k optimalizaci služby, ale i k plánování cyklistické infrastruktury.

Přehled aktuálního provozu sdílených kol a další podrobnosti najdete na: brnoinmotion.cz/sdilenakola.

05

CHODCI

5.1 Chodci

Chůze je nedílnou součástí každé cesty. Umožňuje přesouvat se z jednoho místa na druhé tím nejzákladnějším a zároveň nejspolehlivějším způsobem. Pěšky se přesouváme z domova na zastávku MHD či k autu a poté pokračujeme opět pěšky do cíle naší cesty – do školy, zaměstnání, na úřad, nákup, nádraží nebo třeba na procházku. Z tohoto prostého faktu vyplývá potřeba důsledně chránit a zlepšovat podmínky pro pěší chůzi ve městech.

Město Brno dlouhodobě podporuje udržitelné způsoby dopravy, které přispívají ke zdravějšímu životnímu stylu a ke snížení dopravní zátěže. Kromě rozvoje cyklistické a pěší infrastruktury se aktivně zapojuje do motivačních výzev, jež inspirují obyvatele k častějšímu pohybu bez motorových vozidel. Mezi klíčové iniciativy patří výzva 10 000 kroků, která pomáhá nejen ke změně dopravního chování, ale také přináší cenná data pro plánování pěší dopravy.

Město Brno se do celostátní výzvy zapojuje od roku 2021 a její obliba mezi obyvateli každoročně roste. Účastníci se registrují dvakrát ročně, a to v dubnovém a říjnovém kole, a své každodenní trasy následně zaznamenávají buď automaticky prostřednictvím mobilní aplikace, nebo ručně zadáváním celkového počtu kroků do systému.

Zatímco první dva roky se nesly ve znamení stabilní základny fanoušků chůze, poslední sezony ukazují stále větší oblibu této výzvy.

- **2021–2022:** Stabilní start se zapojením přibližně 300 účastníků.
- **2023:** Výrazný skok na více než 400 aktivních chodců a nárůst počtu týmů (přes 100).
- **2024:** Další rekord s více než 600 zapojenými účastníky.
- **Říjen 2025:** Dosavadní maximum s 800 registrovanými účastníky.

V rámci oprav komunikace byly v ulici Komárovská (MČ Brno-jih) a v ulici Dřevařská (MČ Brno-střed) vybudovány příčné prahy v místech pro přecházení, které slouží jako prvek pro zklidnění dopravy a usnadnění přecházení. V ulici Dřevařská byla současně vybudována zvýšená křižovatková plocha s místy pro přecházení.

Ulice Komárovská.

Ulice Komárovská.

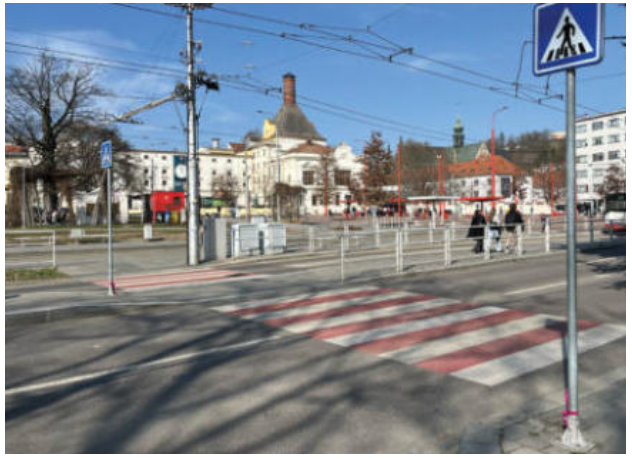
Ulice Dřevařská.

Dalším prvkem pro zvýšení bezpečnosti přecházejících chodců na přechodech pro chodce je zřízení světelného signalizačního zařízení. Toto opatření, společně s rekonstrukcí zastávek MHD, bylo realizováno například na přechodu pro chodce v ulici Hviezdoslavova (MČ Brno-Slatina).

Ulice Hviezdoslavova.

Ve městě Brně byly zrealizovány úpravy přechodů pro chodce s cílem zvýšení bezpečnosti pohybu chodců. Tyto úpravy spočívaly ve vytvoření ochranných dělicích ostrůvků na přechodech pro chodce užitím dopravního značení a zařízení. Toto řešení bylo použito například na ulici Krásného (MČ Brno-Židenice). Dalším možným opatřením ke zvýraznění přechodu pro chodce je červené podbarvení, které bylo realizováno například v ulici Veletržní (MČ Brno-střed).

Ulice Krásného.



Ulice Veletržní.

06

ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY, DOPRAVNÍ TELEMATIKA

6.1 Světelná signalizační zařízení

Počty řadičů a způsob jejich připojení

V současné době je na území města Brna provozováno 163 světelných signalizačních zařízení (SSZ). Zařízení jsou provozována na 10 samostatně stojících přechodech pro chodce, 151 křižovatkách a také na dvou řízených výjezdech Hasičského záchranného sboru (HZS). Všechny řadiče jsou připojeny na Centrální technický dispečink (CTD) provozovaný společností Brněnské komunikace a.s.

Počty a výrobci řadičů provozovaných v Brně

V Brně jsou instalovány řadiče SSZ od výrobců Yunex (Siemens) v počtu 81 kusů a Cross v počtu 80 kusů. Zařízení firmy Yunex mají označení MS (2 řadiče), C800V (1 řadič), C900V (12 řadičů), C940 ES (27 řadičů) a SX (39 řadičů). Zařízení firmy Cross mají označení RS-4 (80 řadičů). Ostatní zařízení jsou od firmy AŽD – 2 kusy řadičů typu MR-11.

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

Rekonstruovaná křižovatka se SSZ Ostravská – Otakara Ševčíka.

Způsob připojení SSZ na řídicí dopravní počítač

P. Č.	Typ řadiče	Připojeno kabelem na DÚ SCALA	Připojeno pomocí sítě mobilního operátora na DÚ SCALA	Momentálně bez připojení	Celkem
		přímo	LTE -> přímo		
1.	MS	-	-	2	2
2.	C800V	-	-	1	1
3.	C900V	12	-	-	12
4.	C940	25	2	-	27
5.	SX	37	2	-	39
6.	RS-4	52	28	-	80
7.	MR-11	2	-	-	2
Řadičů celkem:		**128**	**32**	**3**	**163**

Připojení jednotlivých provozovaných SSZ na řídicí dopravní počítač je u 32 SSZ realizováno pomocí sítě mobilního operátora a na 128 SSZ pomocí sdělovacích kabelů, 3 SSZ jsou momentálně bez připojení z důvodu kolapsu historického komunikačního zařízení (starší než 35 let). Tabulka výše uvádí způsob připojení jednotlivých zařízení. Pro připojení řadičů SSZ je z hlediska rychlosti odezvy a celkové funkčnosti preferováno připojení optickými kabely. Tento způsob připojení je na území města budován jednotnou kabelovou sítí včetně využití kolektorů.

V roce 2016 došlo k rozšíření funkcí Dopravního informačního centra Brno, které mimo jiné umožňuje přebírat informace z dopravní ústředny o stavu SSZ. Tato komunikace umožňuje využití těchto dat například k informování řidičů, že je SSZ mimo provoz. Zajímavostí z roku 2017 je náhrada morálně i technicky nevyhovujícího zařízení výjezdu Hasičského záchranného sboru na ul. Lidická. Došlo zde k výměně stávajícího zařízení za plnohodnotný systém doplněný kamerovým dohledem, umožňující bezpečný výjezd zásahových vozidel HZS. Vlastnosti tohoto systému jsou rozšířeny o preferenci volného průjezdu vozidel HZS přes následující světelně řízenou křižovatku Lidická – Pionýrská.

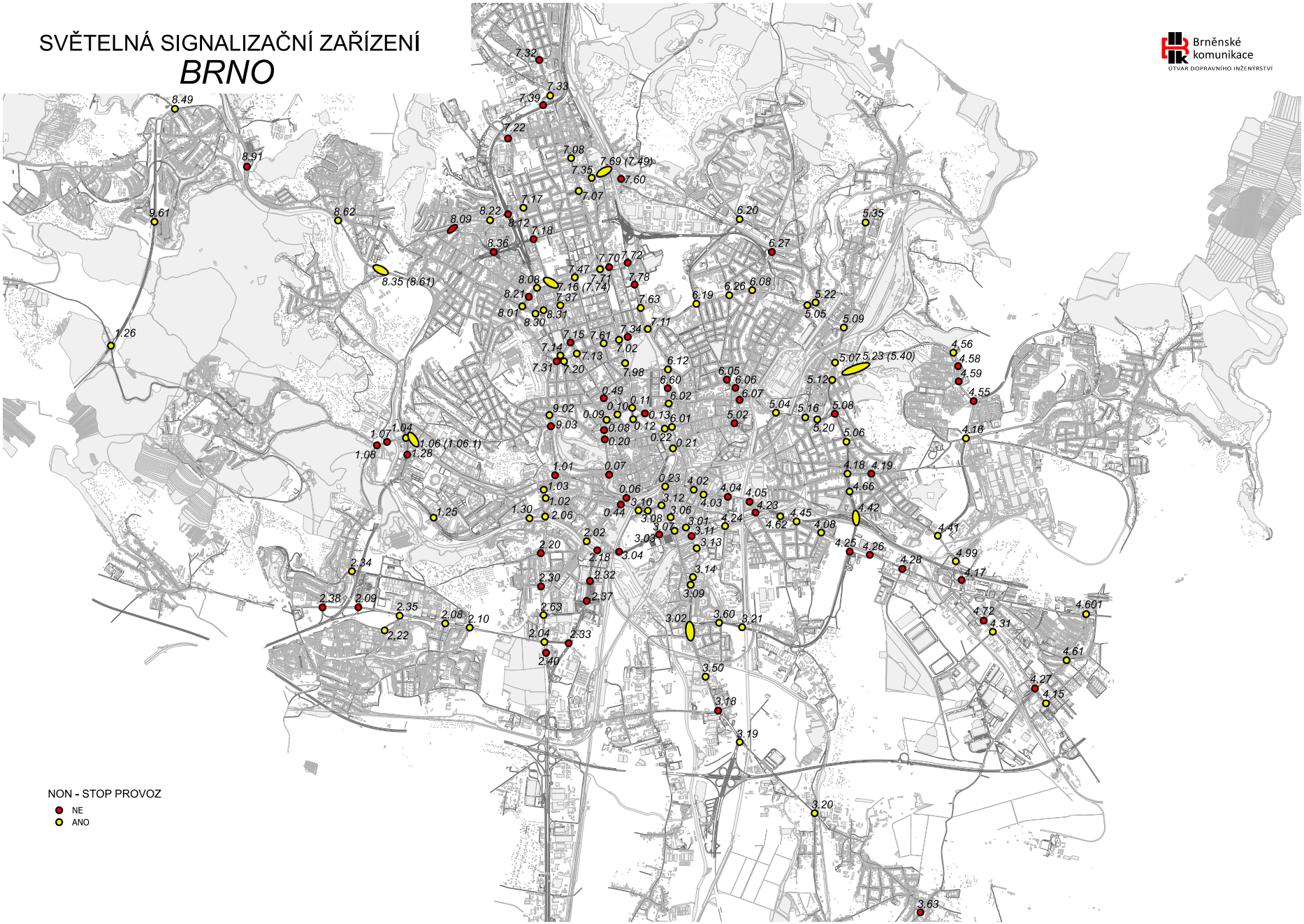
Provozní doba SSZ

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

Na nehodových a nepřehledných stávajících řízených křižovatkách byl zvolen režim nepřetržitého provozu. Takový režim řízení vychází z provozních zkušeností, statistik nehodovosti, stavebního uspořádání křižovatky (např. špatné rozhledové poměry) a z požadavků

SVĚTELNÁ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ
BRNO

Brněnské komunikace
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ



Seznam křižovatek se SSZ v režimu NONSTOP CELOČERVENÁ

P. Č.	Kód	Název	Provozní doba
1.	1.26	Stará dálnice – Kohoutovická	NONSTOP CČ
2.	3.20	Kaštanová – Popelova	NONSTOP CČ
3.	7.47	Chodská – Domažlická	NONSTOP CČ

DPMB, kdy výjezdy vozidel z vedlejší komunikace nepřijatelně zvyšovaly riziko dopravních nehod. Rovněž v případech, kdy v době vypnuté světelné signalizace vozidla po hlavní komunikaci projíždějí velkou rychlostí, je toto opatření účelné. V nepřetržitém provozu je 101 křižovatek se SSZ.

Za nepřetržitý režim řízení lze považovat i režim „celočervené“, použitý na 3 SSZ. Tento režim je využíván v nočních hodinách s nízkou intenzitou provozu, kdy je signál „volno“ spouštěn na základě detekce přijíždějících vozidel systémem vzdálených detektorů. Tento způsob řízení vede řidiče ke snížení rychlosti tím, že příslušná fáze volna je okamžitě zařazena pouze vozidlům jedoucím povolenou rychlostí. Výhody spočívají ve zkrácení čekacích dob a počtu zastavení a také ve snížení hluku a emisí.

Nejčastější provozní dobou na světelných signalizačních zařízeních v Brně ve všední dny je doba 5:15–22:30. Konkrétně je spuštěna na 24 křižovatkách.

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

Na všech městských okruzích v Brně jsou SSZ až na výjimky spouštěna v čase 5:15 nebo jsou v nepřetržitém provozu. Na koordinovaných tazích je cílem jednotný čas řízení. Na ostatních křižovatkách je nejčastěji provoz řízen po skupinách několika křižovatek dle provozních zkušeností a hustoty silničního provozu v dané lokalitě. Například skupina 4 SSZ na ul. Heršpická má jednotnou provozní dobu 5:15–22:30.

O víkendech je provozní doba obvykle zkracována a také režim řízení je optimalizován pro nižší hustotu provozu, a to využitím signálních plánů s kratší délkou cyklu. V současnosti se ve velkém počtu do řadičů SSZ implementuje režim „Trvalá zelená s výzvami“ nejen na hlavních tazích. U tohoto způsobu řízení je v hlavním směru trvale signál volno. Účastníci silničního provozu z vedlejších směrů obdrží „volno“ pouze na základě výzvy pomocí detekce vozidel. Takový způsob řízení je účelný v případech, kdy silný proud vozidel nebo chodců hlavního směru musí být přerušován požadavky z vedlejšího směru pouze zřídka. Režim „Trvalá zelená s výzvami“ se aplikuje již na mnoha křižovatkách ve městě (např. Drobného – Lužánecká, Provazníkova – Mathonova, Koliště – Bratislavská atd.).

Rekonstrukce a výstavby SSZ probíhají v rámci investičních záměrů statutárního města Brna „Rozvoj dopravní telematiky v letech 2021–2027“. Další informace týkající se těchto investičních záměrů a realizace jednotlivých etap jsou uvedeny v kapitole 11.

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

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

Časy zapínání a vypínání světelných signalizačních zařízení ve všedních dnech

Pondělí–Pátek

Doba spuštění SSZ	Počet SSZ	Doba vypnutí SSZ	Počet SSZ
4:30	1	20:00	7
4:45	3	21:00	7
5:00	2	21:15	1
5:10	3	22:00	13
5:15	29	22:30	31
5:30	13	23:00	1
6:00	9	23:30	2
7:00	2	NONSTOP	98
NONSTOP	98	NONSTOP CČ	3
NONSTOP CČ*	3		

*CČ – režim celočervená

Nově vybudovaná křižovatka se SSZ Černovická – Lomená (dříve přechod Černovická).

6.2 Centrální řízení dopravy

Přehled dopravnětelematických systémů umístěných na CTD

Název ústředny/centrály	Počet napojených zařízení	Základní funkce/činnosti
DÚ pro řízení SSZ (Scala – Siemens)	164 dopravních řadičů na křižovatkách	řízení dopravy na křižovatkách prostřednictvím SSZ, preference jízdy vozidel VHD na křižovatkách, zadávání VIP tras, monitoring provozních stavů dopravních řadičů a technologie vybavení SSZ křižovatek
Ústředna pro řízení tunelových staveb	7 tunelů	řízení dopravy a technologického provozu v tunelech, monitoring provozních stavů technologie tunelů
Ústředna parkovacích automatů	134 parkovacích automatů	monitoring provozních stavů parkovacích automatů
Ústředna kamerového systému	621 kamerových bodů	dohled nad dopravní situací v tunelech a na významných úsecích pozemních komunikací, monitoring provozního stavu kamerových bodů
Ústředna videodetekce	335 kamerových bodů	detekce nestandardních provozních a dopravních stavů v tunelech, monitoring provozních stavů systému videodetekce
Ústředna závorových systémů	5 parkovišť a 3 parkovací domy	monitoring řízení dopravního provozu parkoviště na vjezdu, výjezdu a odbavení parkujících, hlasové spojení s parkujícími, monitoring technického stavu parkovací technologie
Ústředna automatických zádržných systémů	16 výsuvných sloupků	ovládání polohy výsuvných sloupků, monitoring technického stavu zařízení
Kamerový systém pro monitorování vjezdu do zón s dopravním omezením v centrální části města Brna	19 profilů (33 kamer)	snímání a čtení RZ vozidel, předávání dat do Systému organizace a bezpečnosti dopravy, monitoring provozního stavu kamerových bodů
Centrála dohledu nad optickými kabelovými trasami	90,5 km optických kabelových tras	monitoring technického stavu optických kabelů, automatický systém směrování datových toků
Sběr dopravních dat (strategické detektory)	98 detektorů	rychlost dopravního proudu/intenzita dopravy/kategorie vozidel
Měřicí body na cyklostezkách	13 profilů/17 detektorů	intenzita dopravy, kategorie (chodec/cyklista)
Videodetekce dopravy	174 kamerových bodů	sčítání a vyhodnocování dopravních dat získaných z dopravních kamer na pozemních komunikacích města Brna
C-ITS back office	61 C-ITS systémů na křižovatkách	příjem, zpracování, generování a distribuce C-ITS zpráv
Dopravní informační centrum Brno	–	zpracování a poskytování dopravních informací, poskytování informací prostřednictvím webové a mobilní aplikace

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

V současné době CTD pomocí ústředny SSZ řídí provoz na křižovatkách prostřednictvím 164 dopravních řadičů, od roku 2000 zabezpečuje řízení dopravního a technologického provozu tunelových staveb.

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

6.3 Další dopravnětelematické systémy

Tunelové stavby

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

Videodetekce jako softwarová nadstavba kamerového systému v Brně je využívána pro silniční tunely. V současné době na tunely prostřednictvím CTD dohlíží 335 kamer. Počty kamer v jednotlivých tunelech jsou uvedeny v tabulce nahoře.

Dopravní dohledový kamerový systém

Dopravní kamerový dohled v Brně je součástí většího integrovaného celku, který nese označení Městský kamerový dohledový systém. Ten kromě dopravního kamerového dohledu obsahuje také kamerové systémy Městské policie Brno a Dopravního podniku města Brna. Postupně jsou zde integrovány také bezpečnostní kamerové systémy, které vznikly na území některých městských částí.

Dopravní kamerový subsystém v Brně sestává ze čtyř základních částí, které jsou uvedeny v tabulce uprostřed.

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

Parkovací systémy

Městský parkovací systém se skládá z následujících dvou technologií:

Přehled tunelů monitorovaných a řízených z CTD

Název tunelu	Délka tunelu	Rok uvedení do provozu	Počet kamer v systému videodetekce	Rok uvedení systému videodetekce do provozu
Pisárecký tunel	500 m	1998	34	2007
Husovický tunel	600 m	1999	45	2007
MUK Hlinky	300 m	2006	22	2006
Královopolský tunel	1200 m	2012	122	2012
Kampus	619 m	2023	61	2022
VMO Žabovřeská tramvajová část	500 m	2023	20	2023
VMO Žabovřeská silniční část	galerie 247 m ekomost 80 m	2023	31	2023

Druh dopravního kamerového dohledu	Počet kamer v systému	SW platforma
Kamery na pozemních komunikacích	244	Omnicast
Kamery v silničních tunelech	243	Omnicast
Kamery v tramvajových tunelech	92	Omnicast
Kamery na městských parkovištích a v městských garážích	42	Omnicast

• Parkovací automaty

V souvislosti se zavedením nového systému parkování v centrální části města Brna od 1. září 2018 byla na území města provedena obnova s doplněním stávajících parkovacích automatů. V centrální části města jsou v počtu 134 ks instalovány parkovací automaty s bezdrátovým napojením na dohledovou ústřednu umístěnou na CTD. Obousměrné datové spojení je realizováno prostřednictvím GSM.

Přehled parkovacích automatů napojených na CTD

MČ	Počet parkovacích automatů
MČ Brno-střed	131
MČ Brno-Komín	1
MČ Brno- sever (Lesná)	1

• Závorové systémy s automatickým odbavením

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

Všechny uvedené parkovací kapacity jsou napojeny prostřednictvím dohledové centrály na pracoviště CTD. Přehled městských parkovacích kapacit je uveden v tabulce vpravo nahoře.

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

Významné soukromé parkovací objekty v blízkosti centra města Brna jsou uvedeny v tabulce vpravo dole.

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

Navádění na vybraná parkoviště

Systém navádění na vybraná parkoviště v Brně tvoří soubor směrových informačních tabulí proměnných i pevných. Původní systém byl vybudován v roce 2006

Přehled městských parkovacích objektů napojených na CTD

Název městského parkovacího objektu s automatickými závorovými systémy	Ulice	Počet parkovacích míst v objektu
Parkoviště Benešova	Benešova	80
Parkoviště Veveří	Veveří	140
P+R parkovací dům RIVER PARK	Polní	110
Parkoviště Skořepka	Skořepka	49 od roku 2025 je uzavřeno z důvodu výstavby nového parkovacího domu
Parkoviště P+R Ústřední hřbitov	Vídeňská	175
Parkoviště P+R Líšeň u Zetoru	Trnkova	224
Parkovací dům PINKI PARK	Kopečná	88
Parkovací dům DOMINI PARK	Husova	367
Parkovací dům ACADEMY PARK	Veveří	393

Přehled významných soukromých parkovacích objektů v blízkosti centra Brna

Název soukromého parkovacího objektu s automatickými závorovými systémy	Ulice	Počet parkovacích míst v objektu	Datové propojení s CTD BKOM
Garáže Hotel Passage	Lidická	140	ne
Parkovací dům Rozmarýn	Kounicova	208	ne
Garáže IBC Příkop	Příkop	500	ne
Parkovací garáže u Janáčkova divadla	Rooseveltova	399	ano
Parkovací dům Millenium Center	Hybešova	114	ne
Obchodní dům Tesco	Úzká	356	ne
Obchodní galerie Vaňkovka	Dornych, Trnitá	1 000	ne
Kryté parkoviště Velký Špalíček	Mečová	108	ne

a je v současnosti mimo provoz. V současné době probíhá příprava vybudování nového naváděcího systému. Jeho realizace se předpokládá v letech 2027–2028.

Automatické zádržné systémy

Historické jádro města je na hranici pěší zóny ochráněno proti neoprávněnému vjezdu vozidel automatickými zádržnými systémy. Rozvoj dopravního zatížení centrální oblasti města přinesl nutnost regulace příjezdu vozidel. Tato zóna je charakterizována preferencí pěší dopravy a omezením vjezdu vozidel. Součástí systému je 16 profilů s výsuvnými sloupky a 7 profilů s pevnými sloupky. Celkově dotváří zádrže ochranný systém pěší zóny.

Ukázka profilu zádržného systému Údolní – Špilberk.

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

V roce 2021 byl zprovozněn kamerový systém na vjezdech do centrální části města Brna. V 19 profilech je umístěno 33 kamer s aplikací pro čtení registračních značek vozidel. Data z těchto kamer jsou odesílána do Systému organizace a bezpečnosti dopravy (SOBD), jsou vyhodnocována a porovnávána s databází vozidel s oprávněním vjezdu do oblastí s dopravním omezením. Posouzení zjištěných událostí zajišťuje Městská policie Brno a po kontrole jsou následně události postoupeny na Odbor dopravněsprávních činností Magistrátu města Brna.

Přehled profilů v automatickém zádržném systému

Profily komunikací v automatickém zádržném systému	Počet profilů v automatickém zádržném systému celkem	Počet proměnných profilů v automatickém zádržném systému	Počet pevných profilů v automatickém zádržném systému
Solniční, Běhounská, Středova, Sukova, Jánská, Zámečnická, Zelný trh, Starobrněnská, Novobranská, Orlí, Údolní – Špilberk, ul. Petrov, 2x Dominikánské nám., Gorazdova, Bauerova	23	16	7

Přenos dopravních dat

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

Sběr dopravních dat (strategické detektory)

Na hlavních komunikacích města byl realizován projekt instalace strategických detektorů na 98 profilech významných komunikací. Detektory plní funkci sběru strategických dopravních dat v rozsahu: rychlost dopravního proudu, intenzita dopravy, kategorie vozidel, detekce tvorby dopravních kolon. Kromě využití v oblasti dopravního inženýrství a poskytování dopravních informací jsou data připravena také pro použití pro strategické rozhodování v oblasti řízení dopravy. Obousměrné datové spojení je realizováno prostřednictvím rádiové sítě.

Měřicí body na cyklostezkách

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

Přehled způsobů přenosu dopravních dat

Způsob přenosu dopravních dat	Délka trasy celkem v km	Počet přípojných míst/bodů v síti
optické komunikační kabely	90,5	–
metalické komunikační kabely	70	–
městská rádiová datová síť MORSE+RiplEX	–	0+99
retranslace	–	9
mikrovlnné páteřní datové spoje	–	2
GSM + LTE (dopravní řadiče)	–	32
GSM (parkovací automaty)	–	134

Měřicí body jsou situovány převážně na stožárech veřejného osvětlení nebo na samostatných nových stožárech v celkem 13 lokalitách. Na ul. Renneská třída je na stezce pro pěší a cyklisty umístěn tzv. totem, sloupkový ukazatel se zobrazením denního, měsíčního a ročního počtu chodců a cyklistů. (Totem je v současné době mimo provoz z důvodu realizace protipovodňových úprav.)

Videodetekce dopravy

Od roku 2025 je v provozu systém videodetekce pro účely online a offline sčítání a vyhodnocování dopravních dat získaných z dopravních kamer na pozemních komunikacích města Brna, především na křižovatkách se světelnou signalizací nebo bez této signalizace. V současné době je do systému videodetekce zařazeno 174 kamerových bodů.

C-ITS systém

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

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

V současné době je v provozu 61 C-ITS systémů na křižovatkách.

6.4 Dopravní informační centrum

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

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

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

- Dopravní situace – informace o aktuální plynulosti individuální automobilové dopravy na jednotlivých úsecích na území města Brna a Jihomoravského kraje.
- Aktuální dopravní události (informace o nehodách, uzavírkách, omezeních provozu apod. získávané zejména z Národního dopravního informačního centra v Ostravě).
- Plánované dopravní události.
- Snímky z přehledových dopravních kamer umístěných na vybraných křižovatkách a v tunelových stavbách.
- Poloha parkovišť a informace o aktuální obsazenosti vybraných parkovacích objektů na území města Brna vybavených automatickým závorovým systémem.
- Stavy tunelů (informace o případných uzavírkách nebo omezení provozu).
- Stavy světelných signalizačních zařízení (v provozu – v poruše – vypnuto).
- Informace o celkové dojezdové době a o zpoždění na vybrané trase, případně o výskytu dopravních událostí na dané trase.
- Cyklodetektory – informace o počtu uživatelů (chodců a cyklistů) na vybraných profilech cyklistických tras a stezek.

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

V roce 2025 pokračovala příprava nové etapy realizace Dopravní a informační centrum Brno – 3. etapa.

Webová aplikace DIC Brno se zobrazením dopravních informací.

07

BEZPEČNOST DOPRAVY

7.1 Dopravní nehodovost

Dopravní nehodovost (DN) je v Brně sledována od roku 1960. Vývoj nehodovosti je zobrazen v grafické podobě od roku 1965. Z grafu je patrné, že od roku 1990 počet nehod neustále rostl. Vroce 2000 se růst zastavil na počtu 10 050 DN.

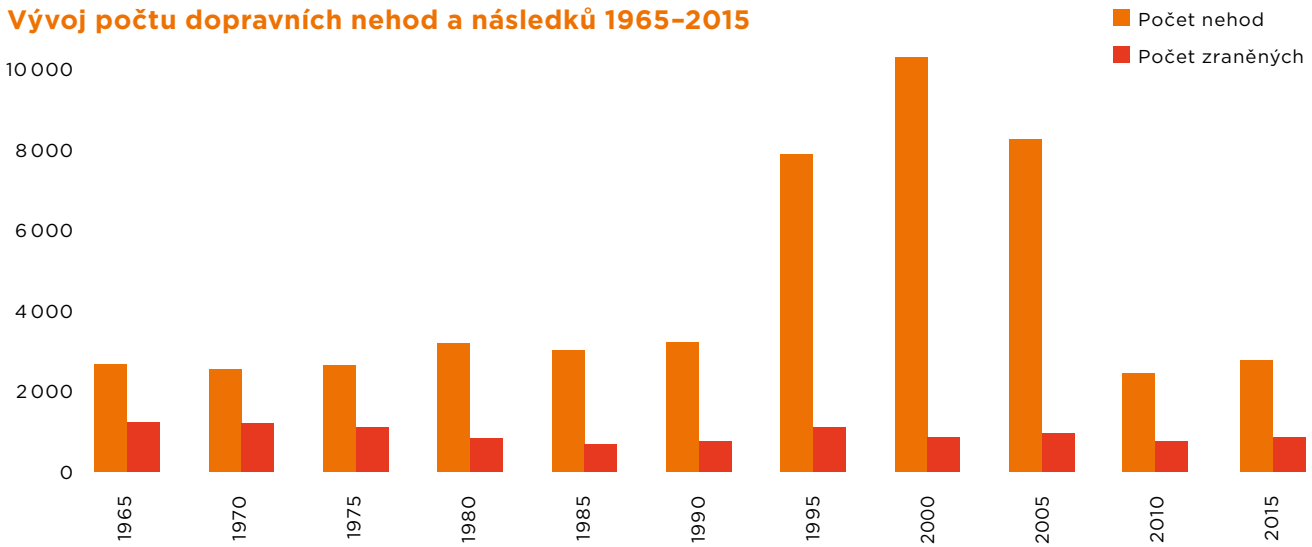
V následujících letech došlo v důsledku administrativní úpravy povinnosti hlásit dopravní nehodu při škodě vyšší než 20 000 Kč k dalšímu poklesu DN. Nejednalo se ve skutečnosti o snížení počtu DN, ale o nenahlašování menších DN.

V dalších letech pokračovalo postupné zvyšování jejich absolutního počtu. V roce 2004 zaznamenaly statistiky téměř 9 000 nehod, což je možné srovnat s absolutním počtem nehod v roce 1996. Rok 2005 se stal zlomovým rokem. Absolutní počet nehod se snížil k hranici 8 000 DN za rok. Se zavedením bodového systému v červenci 2006 nastal velký pokles nehod, který však vydržel jen tři měsíce. Další administrativní změna při nahlašování dopravních nehod u hmotných škod vyšších než 50 000 Kč a obava z úbytku bodů na kontech řidičů snížily počty nahlášených nehod i v roce 2007. V roce 2008 pokračoval mírný pokles absolutního počtu dopravních nehod. Od začátku roku 2009 vstoupilo v platnost nahlašování DN se zraněním a se škodou vyšší než 100 000 Kč. Následoval propastný pád počtu evidovaných nehod. V roce 2010 došlo ke zvýšení počtu vyšetřovaných nehod. Nárůst je patrný zejména v kategorii s hmotnou škodou do 100 tisíc Kč. Počet evidovaných nehod v roce 2012 je srovnatelný s předchozím rokem. V roce 2013 se počet nehod opět zvýšil o cca 200 DN.

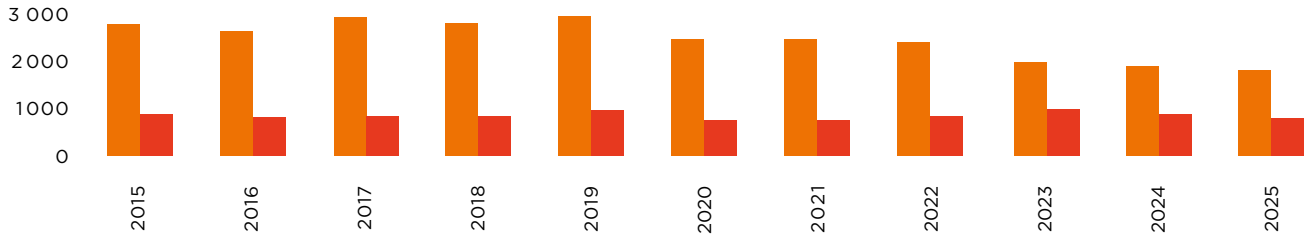
V roce 2014 nastal mírný pokles absolutního počtu nehod, který pokračoval i v následujících dvou letech.

V roce 2025 došlo oproti předchozímu roku k poklesu počtu dopravních nehod.

Vývoj počtu dopravních nehod a následků 1965–2015



Vývoj počtu dopravních nehod a následků 2015–2025



V roce 2025 se stalo na území města Brna 1 683 dopravních nehod, což je o 78 méně než v roce předešlém. Procentuálně vyjádřeno se jedná o pokles o 4,5 %. Poklesl také počet nehod se smrtelným zraněním, z 10 v roce 2024 na 2 v roce 2025.

Počet těžce zraněných osob oproti předchozímu roku vzrostl z 34 na 43. Také počet lehce zraněných se zvýšil, a to z 679 na 707 osob v roce 2025. Celková hmotná škoda dosáhla přibližně 116 milionů Kč.

Omezený provoz na ulici Poříčí.

Křižovatky s nejvyšším počtem dopravních nehod v roce 2025

	Křižovatka	DN	SZ	TZ	LZ	Hmotná škoda v Kč
1.	Černovická – rampy Ostravská	10	0	0	14	3 340 000
2.	Příkop – M. Horákové	8	0	1	6	710 000
3.	Hladíkova – Tržní	7	0	0	6	1 440 000
4.	Lidická – Pionýrská	6	0	0	8	430 000

Úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod v roce 2025

	Úsek	DN	SZ	TZ	LZ	Hmotná škoda v Kč
1.	Dálnice D1	39	0	1	14	7 180 000
4.	Rakovecká	11	0	2	4	770 000
5.	Sportovní	10	0	0	0	350 000

DN – dopravní nehoda, SZ – smrtelná zranění, TZ – těžká zranění, LZ – lehká zranění

Křižovatky s nejvyšším počtem dopravních nehod za účasti chodců v roce 2025

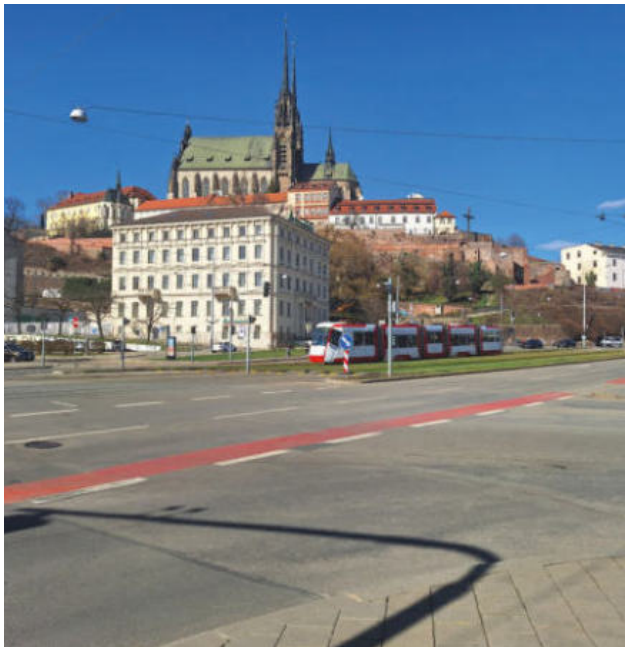
	Křižovatka	DN	SZ	TZ	LZ
1.	Štefánikova – Hrnčířská	3	0	0	1
2.	Lidická – Pionýrská	2	0	0	2
3.	Nové sady – Křídlovická	2	0	0	2
4.	Nové sady – Hybešova	2	0	0	2

Úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod za účasti chodců v roce 2025

	Úsek	DN	SZ	TZ	LZ
1.	Vejrostova	3	0	0	3
2.	Veveří	3	0	0	3
3.	Bubeníčkova	2	0	1	1
4.	Nové sady	2	0	1	1
5.	Cejl	2	0	0	2
6.	Ořechovská	2	0	0	2

Křižovatky a úseky s nejvyšším počtem dopravních nehod cyklistů v roce 2025

	Křižovatka, úsek	DN	SZ	TZ	LZ
1.	Kaštanová	3	0	0	4
2.	Dukelská třída	2	0	0	2
3.	Valchařská	2	0	0	2
4.	Minská	2	0	0	2



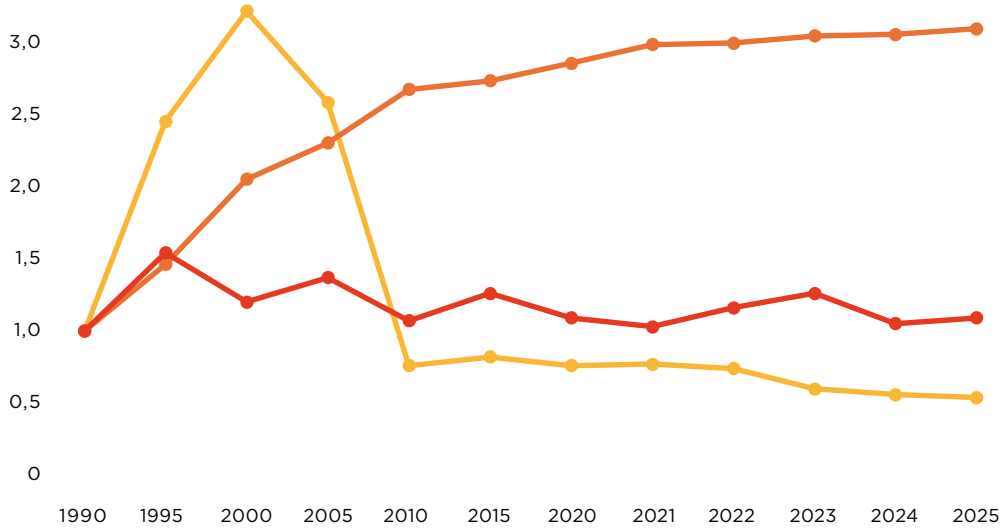
Úsek častých dopravních nehod.

Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v Brně

Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony (%)
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1990	3 131	100 %	27	100 %	62	100 %	602	100 %	5,5	100 %
1995	7 682	245 %	32	119 %	144	232 %	890	148 %	9,3	146 %
2000	10 050	321 %	26	96 %	121	195 %	682	113 %	8,7	205 %
2005	8 067	258 %	24	89 %	73	118 %	849	141 %	6,2	230 %
2010	2 391	76 %	13	48 %	71	115 %	655	109 %	1,6	267 %
2015	2 566	82 %	6	22 %	101	163 %	762	127 %	1,7	273 %
2020	2 388	76 %	15	56 %	62	100 %	676	112 %	1,5	285 %
2021	2 397	77 %	6	22 %	70	113 %	639	106 %	1,4	298 %
2022	2 317	74 %	5	19 %	82	132 %	718	119 %	1,4	299 %
2023	1 882	60 %	3	11 %	97	156 %	771	128 %	1,1	304 %
2024	1 761	56 %	10	37 %	34	55 %	679	113 %	1,0	305 %
2025	1683	54 %	2	7 %	43	69 %	707	117 %	0,9	309 %

Nehody, zranění a dopravní výkony v Brně 1990–2025

(celá komunikační síť, rok celkem)



7.2 Dopravní výchova

Provoz v Brně stále zesiluje, proto je důkladná znalost pravidel silničního provozu zásadní, a to i u dětí. Dopravní výchova patří mezi klíčové aktivity města Brna, neboť přispívá ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu i ke snižování počtu dopravních nehod a jejich následků.

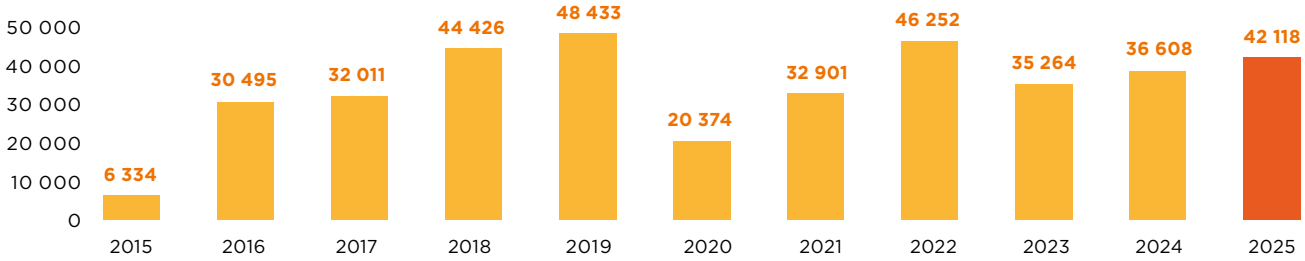
Areál Dopravního hřiště Brno v příjemném prostředí Riviéry si letos připomněl 10 let od slavnostního otevření, které proběhlo 2. října 2015

Areál Dopravního hřiště Brno.

Od zahájení provozu nabízí školám, rodinám i široké veřejnosti rozsáhlé zastřešené i venkovní dopravní hřiště o celkové ploše 3 467 m^2. Součást areálu tvoří také budova zámečku, kde probíhá teoretická část výukových programů, nejen v oblasti dopravní výchovy. Účastníci mají vstup zdarma, stejně jako možnost využít hodiny určené pro veřejnost.

Areál provozují strážníci a zaměstnanci Městské policie Brno. Dopravní výchovu připravují tak, aby oslovila co nejširší věkové spektrum od předškolních dětí až po seniory. Programy přizpůsobují jednotlivým věkovým skupinám i ročníkům základních škol. Při výuce kladou

Celkový počet proškolených žáků 2015–2025 (377 216 účastníků)



důraz na srozumitelnost, názornost a přirozené propojení teorie s praktickým nácvikem dopravních situací. Účastníci si tak aktivně osvojují a procvičují pravidla bezpečného chování v modelových podmínkách, které odpovídají reálnému provozu.

Strážníci a zaměstnanci areálu vycházejí z přesvědčení, že systematická a prakticky zaměřená dopravní prevence má nezastupitelný význam. Podporují odpovědné chování, posilují povědomí o rizicích pohybu na pozemních komunikacích a předávají dovednosti, které pomáhají chránit život a zdraví. Rodiče oceňují klidné a bezpečné prostředí, pedagogové pak zejména to, že program přirozeně doplňuje školní výuku a probíhá pod dohledem zkušených odborníků.

Jedním z devíti prezentovaných projektů cílené dopravní výchovy je Empík cyklista. Jeho cílem je připravit novou generaci cyklistů a koloběžkářů na bezpečný pohyb v silničním provozu.

Empík cyklista je soutěžní projekt určený dětem čtvrtých tříd. Cílem programu je naučit školáky bezpečnému chování v silničním provozu, a to jak teoreticky, tak prakticky. Odměnou za jejich snahu a znalosti je průkaz cyklisty, který si ti nejšikovnější odnášejí jako svůj první „řidičák“.

V loňském roce zažili pracovníci dopravního hřiště výjimečný okamžik. Paní učitelka ze ZŠ Hudcova, která navštívila dopravní hřiště se svou třídou 4.A s úsměvem ukázala svůj průkaz cyklisty, jejž zde získala už jako žákyně čtvrté třídy.

Průkaz cyklisty.

Tento moment krásně ilustruje, že dnes už program vychovává další generaci dětí, jejichž učitelé si kdysi prošli stejnou zkušeností.

Je zřejmé, že dlouhodobá práce v oblasti dopravní výchovy má smysl a přináší konkrétní výsledky. Zaměstnanci Areálu dopravní výchovy vítají školy a třídy, které se do projektu pravidelně zapojují, a těší se na další ročníky mladých cyklistů.

Městská policie Brno vnímá provozování Areálu dopravní výchovy jako velký závazek a kontinuálně se snaží zařazovat programy a jednotlivé akce tak, aby oslovila co nejširší spektrum veřejnosti od dětí až po seniory. Strážníci a zaměstnanci mají dlouholeté znalosti v dopravní tematice a dokážou dětem, učitelům i ostatním účastníkům ze strany široké veřejnosti odpovědět na spoustu zvídavých otázek.

Odezva ze škol i od veřejnosti potvrzuje, že nastavený systém dopravní výchovy je správný a tento přístup funguje.

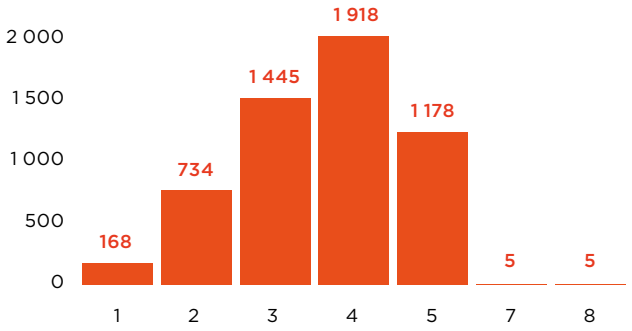
Doplňková dopravní výchova Odboru dopravy Magistrátu města Brna

Kapacita dopravního hřiště Riviéra, kde výuku zajišťuje Městská policie Brno, bývá po vyhlášení nových termínů vždy velmi rychle naplněna. Odbor dopravy proto poskytuje školám i veřejnosti další formy dopravní výchovy a osvětových aktivit. Programy se zaměřují na teoretickou i praktickou výuku a kladou důraz na bezpečnost dětí, které jako chodci nebo budoucí cyklisté patří k nejohroženějším účastníkům silničního provozu. Znalost pravidel a jejich správné pochopení jsou klíčové pro jejich bezpečný pohyb ve městě.

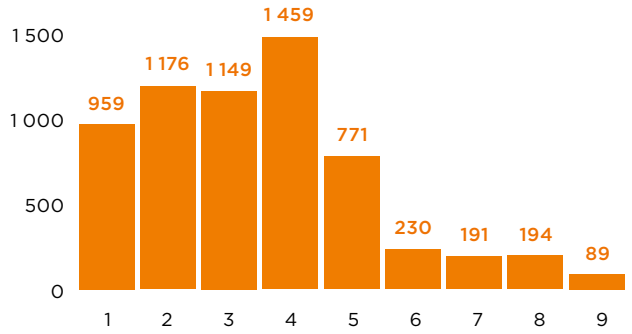
Organizovaná výuka dopravní výchovy

Odbor dopravy Magistrátu města Brna nabízí brněnským základním školám a víceletým gymnáziím bezplatnou výuku dopravní výchovy zahrnující teoretickou i praktickou část. Teoretická výuka probíhá celoročně přímo ve školách a lektoři přizpůsobují obsah věku a znalostem žáků. Na prvním stupni se jedná o dvouhodinový blok v rozsahu 2× 45 minut, na druhém stupni jde o semináře o délce jedné vyučovací hodiny.

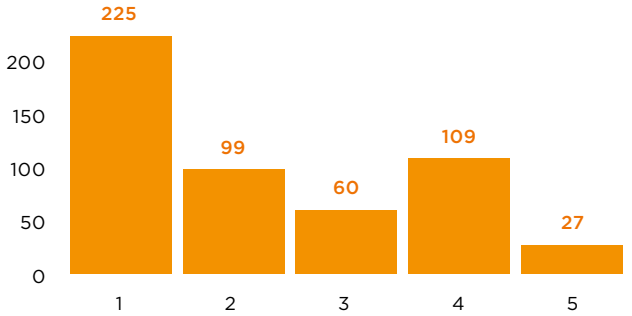
Počet proškolených žáků v rámci praxe v roce 2025 podle ročníku



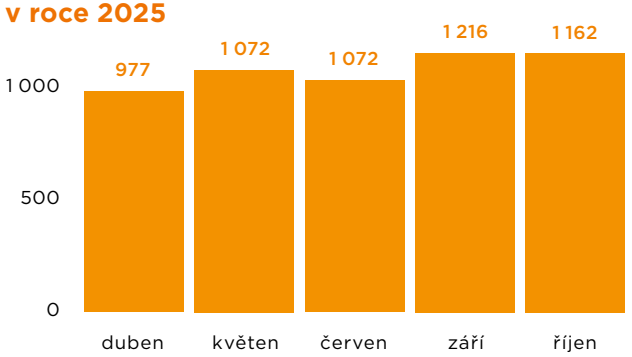
Počet proškolených žáků v rámci teorie v roce 2025 podle ročníku



Počet proškolených žáků v rámci vycházek v roce 2025 podle ročníku

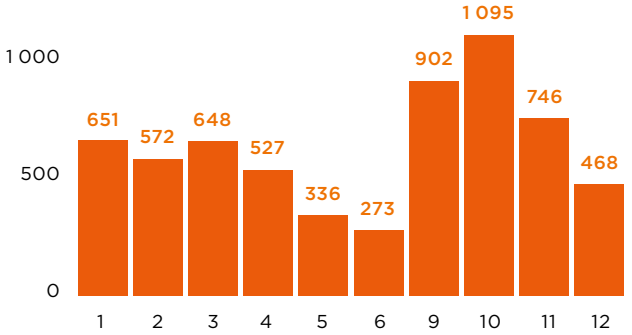


Počet proškolených žáků v rámci praxe v roce 2025

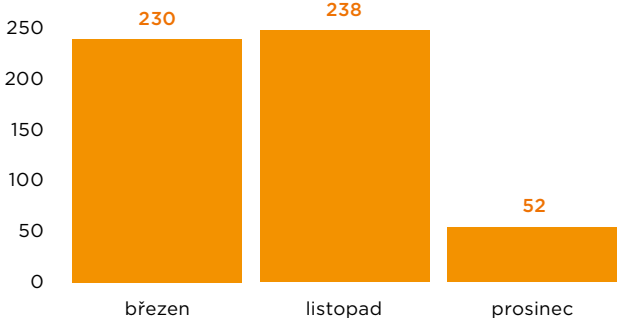


Praktická výuka se odehrává na dopravních hřištích v městských částech Brno-Komín a Brno-Řečkovice a Mokrá Hora, případně formou komentovaných vycházek v okolí jednotlivých škol. Na dopravních hřištích si žáci opakují povinnou i doporučenou výbavu jízdního kola, význam cyklistické přilby a její správné nasazení. Společně s lektorem procházejí celý areál a následně absolvují jízdu na kole nebo koloběžce pod dohledem, během které jsou upozorňováni na chyby a procvičují pravidla provozu. Děti, které nejezdí, se účastní výcviku jako chodci. V období mimo sezonu praktické výuky je možné využít komentované vycházky, kde si žáci v reálném prostředí procvičují dopravní situace na cestě do školy a zpět.

Počet proškolených žáků v rámci teorie v roce 2025



Počet proškolených žáků v rámci vycházek v roce 2025



V roce 2025 bylo v rámci teoretické i praktické výuky proškoleno 12 191 žáků z celkem 62 brněnských škol. Podrobné informace jsou uvedeny v přiložených grafech nebo na webových stránkách www.brnoinmotion.cz/dopravni-vychova, na nichž jsou k dispozici podrobné interaktivní vizualizace dat a zároveň si zde školy mohou výuku rezervovat v online systému.

Akce a soutěže pro veřejnost

Také v roce 2025 připravil Odbor dopravy řadu akcí a soutěží zaměřených na dopravní bezpečnost. Na jaře proběhla online soutěž pro děti Bezpečně Brnem Junior, ve které účastníci odpovídali na dvacet otázek přizpůsobených věku. Verze pro první a druhý stupeň byly vytvářeny samostatně a soutěž tradičně vzbudila největší zájem u mladších žáků.

V dubnu se na dopravním hřišti v Komíně konala akce Zahájení cyklo sezóny zaměřená na zopakování pravidel silničního provozu pro rodiny s dětmi. Ve stejné době byla spuštěna i soutěž Bezpečně Brnem pro dospělé. První kolo probíhalo online formou testu s třiceti otázkami, přičemž do zářijového finále během Dne mobility postoupilo devadesát nejúspěšnějších účastníků. Finálové kolo tvořil test ze znalostí pravidel silničního provozu a poskytování první pomoci. Tři nejlepší soutěžící získali finanční odměnu.

Před začátkem letních prázdnin proběhla na obou dopravních hřištích akce Bezpečné prázdniny, která nabízela možnost ověřit si teoretické i praktické dovednosti. V září se uskutečnil tradiční Den mobility v parku Anthropos, který byl součástí Evropského týdne mobility. Program nabídl soutěže pro děti i dospělé s dopravně-ekologickou tematikou, ukázku práce vodicího psa, možnost vyzkoušet si nákladní kola nebo hole ke správné chůzi či basketbal na vozíku. Velkou oblibu si získaly také další aktivity pro děti, například ukázky práce policejních koní a hasičů.

Evropský týden mobility.

Aktuální informace o plánovaných akcích jsou k dispozici v kalendáři akcí Odboru dopravy Magistrátu města Brna.

Víkendová akce na dopravním hřišti v Komíně.

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

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

08

DOPRAVA V KLIDU

8.1 Rezidentní parkování

V roce 2025 byl systém rezidentního parkování rozšířen o další oblasti placeného stání (OPS):

- 3-10 Kolejní, která je ohraničená ulicemi Hradecká, Hudcova a dále hranicemi městských částí Královo Pole a Medlánky, Královo Pole a Komín, Královo Pole a Žabovřesky a následně ulicí U Vodárny zpět k ulici Hradecká;
- 3-11 Kociánka, ohraničená ulicemi Sportovní, Kociánka a dále železniční tratí, hranicemi městských částí Královo Pole a Brno-sever, Královo Pole a Řečkovice a Mokrá Hora a následně železniční tratí zpět k ulici Sportovní;
- 3-12 Křižíkova, oblast vymezená ulicemi Generála Píky, Porgesova, Sportovní, Kociánka a dále železniční tratí zpět k ulici Generála Píky;
- 4-07 Lesná, která je ohraničená ulicemi Merhautova, Studená a dále hranicemi městských částí Brno-sever a Maloměřice a Obřany, Brno-sever a Královo Pole a následně železniční tratí zpět k ulici Merhautova;
- 5-05 Krásného, oblast vymezená ulicemi Ostravská, Otakara Ševčíka, Líšeňská, Bělohorská a dále hranicí městských částí Židenice a Slatina;
- 5-06 Slatinská, která je ohraničená ulicemi Bělohorská, Líšeňská a dále hranicemi městských částí Židenice a Líšeň a nakonec Židenice a Slatina;
- 5-07 Viniční – v této oblasti bylo rezidentní parkování zavedeno pouze ve zbývající ulici Podsednická;
- 12-01 Jundrov, zahrnující celou městskou část Jundrov;
- 15-01 Knínická, která je ohraničená ulicemi Štursova, Hlavní, Branka, Lísky, Pod Mniší horou, Palcary, dále řekou Svratkou, ulicí Veslařská, a následně hranicí městských částí Komín a Žabovřesky zpět k ulici Štursova;
- 15-02 Absolonova, která je ohraničená ulicemi Štursova, Hlavní, Kristenova, Chaloupky, Řezáčova, dále lesní cestou až k ulici Turistická a následně hranicemi městských částí Komín a Medlánky, Komín a Královo Pole, Komín a Žabovřesky zpět k ulici Štursova;
- 15-03 Chaloupky, která je ohraničená ulicemi Pod Mniší horou, Lísky, Branka, Kristenova, Chaloupky, Řezáčova, dále lesní cestou až k ulici Turistická, hranicí městských částí Komín a Medlánky, hranicí města Brna a následně hranicí městských částí Komín a Bystrc zpět k ulici Pod Mniší horou;
- 16-01 Medlánky, která zahrnuje celou městskou část Medlánky.

Všechny nově zavedené oblasti spadají do zóny C, která je regulována pouze v nočních hodinách pracovních dnů, konkrétně od 17:00 do 6:00. Výjimku tvoří některé úseky v OPS 4-07, které spadají do zóny B. Tyto úseky jsou proto regulovány celodenně v pracovní dny.

V rámci principu tzv. „květinky“ byly zavedeny i sousední oblasti („okvětní lístky květinky“). Obyvatelé těchto oblastí, kteří zároveň splňují stanovené podmínky, si mohou pořídit parkovací oprávnění, které je opravňuje parkovat v zavedených regulovaných oblastech („střed květinky“). Jedná se o oblasti 17-01 Banskobystrická, 17-02 Terezy Novákové, 17-03 Jandáskova a 21-01 Mikulčická.

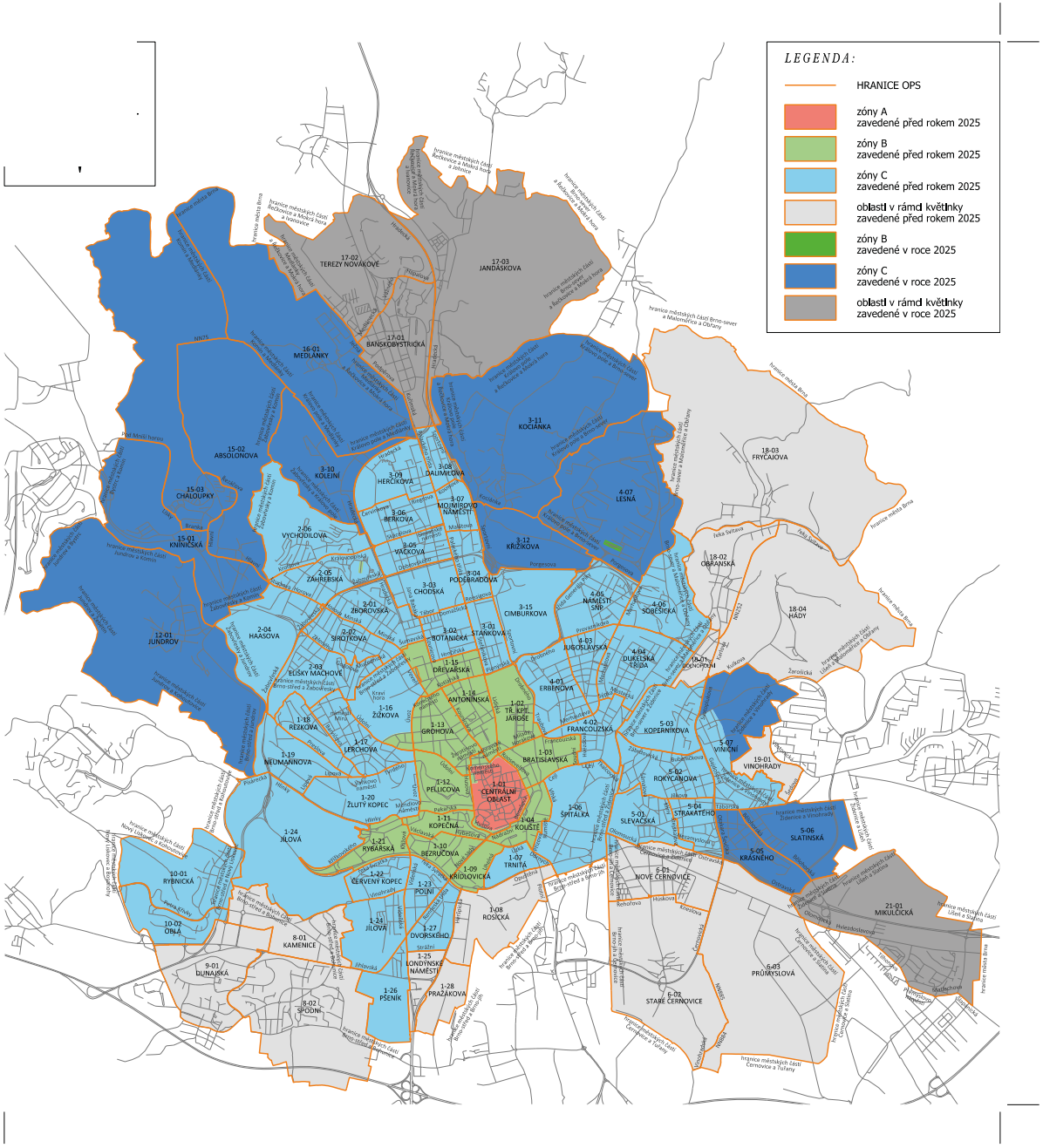
V roce 2025 začal platit nový ceník za oprávnění.

Druhy a ceny parkovacího oprávnění v zóně B

Parkovací oprávnění pro rezidenty	
1. vozidlo	800 Kč
2. vozidlo	8 000 Kč
3. vozidlo	12 000 Kč
Parkovací oprávnění pro abonenty	
1. vozidlo	4 000 Kč
2. vozidlo	18 000 Kč
Parkovací oprávnění pro návštěvníky	
1. hodina zdarma, každá následující hodina 40 Kč	

Druhy a ceny parkovacího oprávnění v zóně C

Parkovací oprávnění pro rezidenty	
1. vozidlo	800 Kč
2. vozidlo	8 000 Kč
3. vozidlo	12 000 Kč
Parkovací oprávnění pro abonenty	
1. vozidlo	4 000 Kč
2. vozidlo	18 000 Kč
Parkovací oprávnění pro návštěvníky	
1. hodina zdarma, každá následující hodina 30 Kč	



Přehledová mapa OPS zavedených v roce 2025.

Vzorový vzhled úsekového dopravního značení OPS.

Vzorový vzhled dopravního značení parkovacích stání pro motocykly a koloběžky.

Dopravní značení v systému rezidentního parkování

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

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

8.2 Parkování pro elektromobily

Vzorový vzhled dopravního značení krátkodobého obrátkového parkování.

Vzorový vzhled dopravního značení parkoviště K+R.

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

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

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

V roce 2025 byla dále rozšířena síť parkovacích stání u dobíjecích stanic určených pro nabíjení vozidel s elektrickým nebo hybridním pohonem, které provozuje město Brno. Tato stání se nyní nacházejí již v 59 lokalitách na území města Brna. Přípravná a projekční činnost pokračovala i v roce 2025, takže v následujících letech lze očekávat další rozšíření této sítě.

Tato stání je nutné regulovat, aby byla zajištěna potřebná obrátkovost a zároveň nebyla obsazována vozidly s klasickým spalovacím motorem. Z tohoto důvodu jsou označena dopravní značkou jako vyhrazená parkoviště s doplňující informací, že spadají do zóny E a lze je využít pouze s platným parkovacím oprávněním. Toto oprávnění je po dobu nabíjení zdarma, řidič si však musí zaregistrovat registrační značku vozidla prostřednictvím mobilních aplikací dostupných pro operační systémy Android a iOS nebo prostřednictvím webové aplikace na stránce www.parkovanivbrne.cz.

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

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

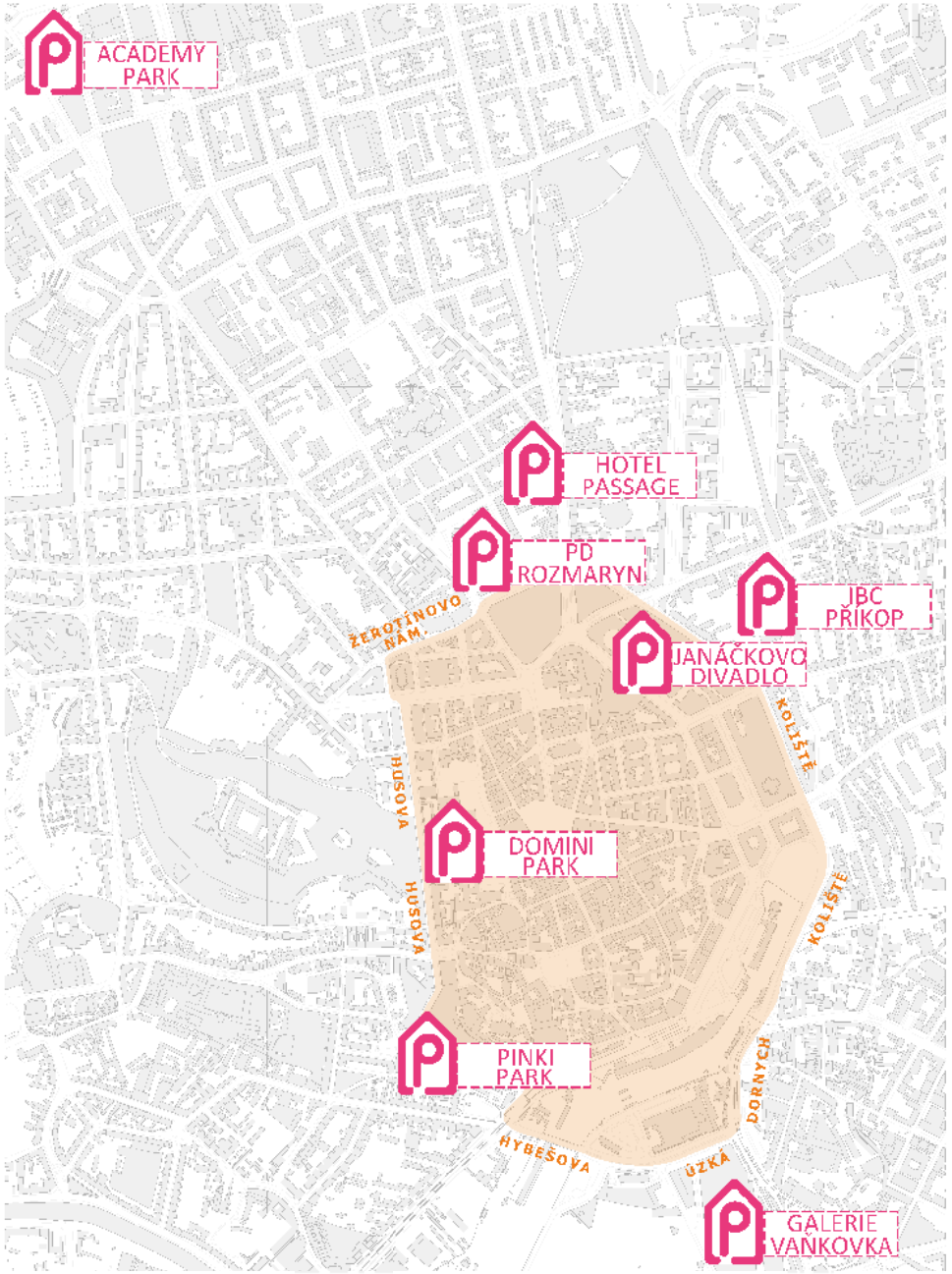
Umístění a aktuální obsazenost těchto parkovacích stání lze snadno zjistit v mapě přímo na webové stránce www.parkovanivbrne.cz.

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

8.3 Parkovací kapacity

Parkovací domy

V současné době se v dosahu centrální oblasti města Brna nachází celkem osm parkovacích domů. Tyto parkovací domy nabízejí návštěvníkům celkem 3 029 parkovacích míst, která lze využít ke krátkodobému i dlouhodobému parkování. V červenci roku 2025 byl slavnostně otevřen nový parkovací dům ACADEMY PARK s 393 místy v samotném objektu a 213 místy na přilehlém venkovním parkovišti. Tento parkovací dům je vybaven nejmodernějšími systémy, které z něj činí nadstandardní parkovací zařízení. Součástí nového objektu jsou také kanceláře Odboru registru vozidel a řidičů a kontaktní centrum pro vydávání parkovacích a vjezdových oprávnění. ACADEMY PARK tak neslouží pouze jako parkoviště, ale také jako významné administrativní centrum pro parkovací agendu.



Parkovací domy v bezprostřední blízkosti centrální oblasti.

Parkovací dům ACADEMY PARK, kapacita 393 míst
samostatný parkovací dům na ul. Veveří

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

Ceny parkování	
PO–NE 00:00–24:00	hodina 40 Kč

Parkovací dům ACADEMY PARK.

Parkovací dům DOMINI PARK, kapacita 367 míst
samostatný parkovací dům na ul. Husova

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

Ceny parkování	
PO–PÁ 06:00–22:00	hodina 50 Kč
PO–PÁ 22:00–06:00	hodina 40 Kč
SO–NE bez časového omezení	hodina 40 Kč

Parkovací dům DOMINI PARK.

Parkovací dům PINKI PARK, kapacita 88 míst
samostatný parkovací dům s automatickým zakladačovým systémem na ul. Kopečná

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

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

Parkovací dům PINKI PARK.

Parkovací dům Janáčkovo divadlo, kapacita 390 míst
podzemní parkovací dům v předprostoru Janáčkova divadla s napojením na Moravské náměstí

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

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

Parkovací dům Janáčkovo divadlo.

Parkovací dům Rozmarýn, kapacita 208 míst
podzemní parkovací dům na ul. Kounicova u Moravského náměstí

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

Ceny parkování	
PO–NE 08:00–22:00	hodina 40 Kč
PO–NE 22:00–08:00	hodina 20 Kč
1 den/24 hodin	390 Kč

Parkovací dům Rozmarýn.

Parkovací dům Hotel Passage, kapacita 140 míst
parkování v objektu hotelu, který je situován při ul. Lidická, nájezd z ul. Kounicova

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

Ceny parkování	
PO–NE 00:00–24:00	hodina 40 Kč

Parkovací dům Hotel Passage.

Parkovací dům IBC Příkop, kapacita 500 míst
parkování v areálu obchodního centra mezi ul. Příkop a Koliště, s centrem spojeno pěší lávkou

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

Ceny parkování	
PO–PÁ 06:00–18:00	do 15 minut zdarma do 30 minut 20 Kč do 60 minut 35 Kč do 90 minut 50 Kč do 120 minut 55 Kč každá další započatá hodina 20 Kč
PO–PÁ 18:00–06:00	do 15 minut zdarma do 30 minut 15 Kč do 60 minut 15 Kč každá další započatá hodina 15 Kč
Sobota, neděle a svátky	do 60 minut 25 Kč každá další započatá hodina 25 Kč

Parkovací dům IBC Příkop.

Parkovací dům Galerie Vaňkovka, kapacita 943 míst
parkování v obchodní galerii při ul. Úzká, s centrem spojeno pěší lávkou do podchodu u hlavního nádraží

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	7:00–23:00 hod.

Ceny parkování	
PO–NE 07:00–23:00	první 2 hodiny 30 Kč každá další hodina 30 Kč
SO 07:00–13:00	první 2 hodiny 30 Kč každá další hodina 30 Kč
SO 13:00–23:00	zdarma
Neděle a svátky	zdarma

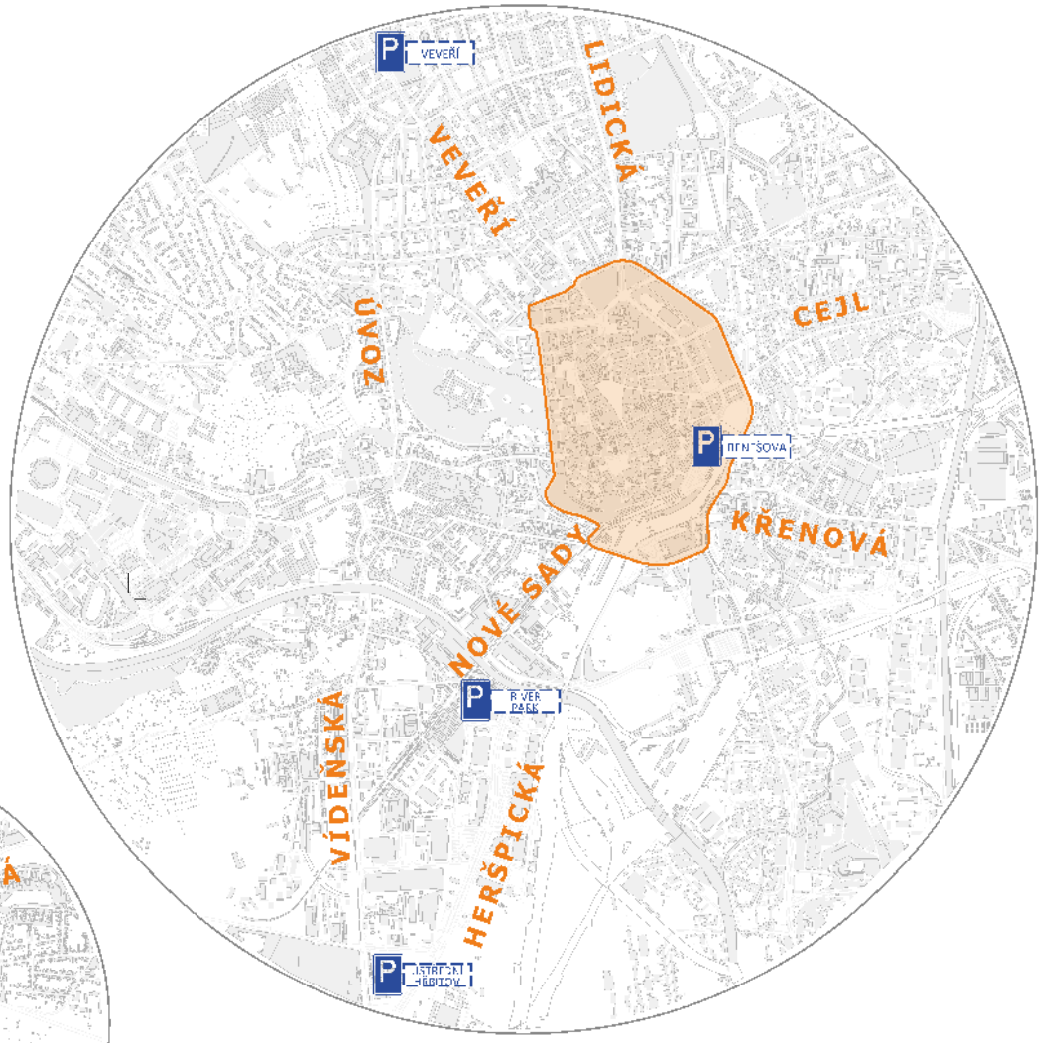
Parkovací dům Galerie Vaňkovka.

Placená parkoviště

Město Brno provozuje celkem 5 významných parkovacích ploch, které jsou monitorovány kamerovým systémem a provozovány společností Brněnské komunikace a.s. Parkoviště jsou vybavena technologií pro vjezd a výjezd, automatickou pokladnou a systémem hlasové komunikace (interkom). Provoz celého parkovacího systému je vysoce spolehlivý s minimální potřebou zásahu obsluhy. Datové spojení mezi parkovištěm a Centrálním technickým dispečinkem (CTD) je realizováno prostřednictvím městské optické kabelové sítě pro řízení dopravy. Na pracoviště CTD BKOM jsou přenášena data řídicího systému parkoviště, kamerového dohledu a hlasového spojení.

Tyto parkovací plochy významně přispívají ke zlepšení statické dopravy v Brně díky vysoké obrátkovosti vozidel. Návštěvníkům nabízejí celkem 731 parkovacích míst. Zároveň mají přímou vazbu na důležité veřejné instituce i na samotné centrum města, což zvyšuje jejich dostupnost a efektivitu využití.

Na jaře došlo k ukončení provozu parkoviště Skořepka a zahájení stavby vícekapacitního parkovacího domu, který má pojmout 226 vozidel.



Parkoviště typu P+G

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

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

Celková kapacita těchto parkovišť je 220 parkovacích míst.

Parkoviště typu P+G Benešova, kapacita 80 míst

v území MMO při ul. Benešova v sousedství autobusové zastávky Brno, Grand pro dálkové spoje

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

Ceny parkování	
PO–PÁ 08:00–18:00 Sobota 09:00–13:00	prvních 15 minut zdarma 16–60 minut 40 Kč každá další započatá hodina 40 Kč
mimo uvedenou dobu, neděle a svátky	zdarma

Parkoviště typu P+G Benešova.

Parkoviště typu P+G Veveří, kapacita 140 míst

tato parkovací plocha se nachází při ul. Veveří, v blízkosti VUT Brno

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

Ceny parkování	
PO–PÁ 08:00–16:30	prvních 30 minut zdarma 31–60 minut 40 Kč každá další započatá hodina 40 Kč
mimo uvedenou dobu, soboty, neděle a svátky	zdarma

Parkoviště typu P+G Veveří.

Parkoviště typu P+R

Na území města Brna se nachází dvě záchytná venkovní parkoviště, a to u Ústředního hřbitova a u Zetoru v Líšni, a jeden parkovací dům RIVER PARK, který je situován v jižní oblasti širšího centra města Brna v katastrálním území Štýřice. Všechny tři lokality jsou typu P+R (Park and Ride).

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

Parkoviště typu P+R Ústřední hřbitov, kapacita 177 míst

záchytné parkoviště v k. ú. Štýřice s přímou vazbou na komunikace ul. Vídeňská a Heršpická

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

Ceny parkování	
PO–NE 00:00–24:00	první hodina po vjezdu vozidla zdarma za 2. a 3. hodinu od vjezdu vozidla (cena za hod.) 30 Kč za dobu 4 až 12 hodin od vjezdu vozidla 40 Kč po 12 hodinách od vjezdu vozidla do 24 hodin od vjezdu vozidla 100 Kč

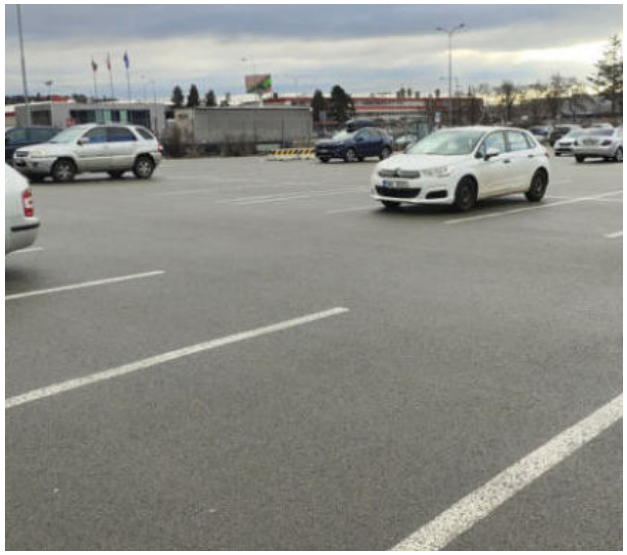
Parkoviště typu P+R Ústřední hřbitov.

Parkoviště typu P+R Líšeň u Zetoru, kapacita 224 míst

záchytné parkoviště v MČ Líšeň s přímou vazbou na komunikaci ul. Trnkova

Možnost parkování	
Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

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



Parkoviště typu P+R Líšeň u Zetoru.

Parkoviště typu P+R RIVER PARK, kapacita 110 míst
parkoviště v blízkosti krajského soudu a úřadu práce
v k. ú. Štýřice

Možnost parkování

Pondělí–Neděle	0:00–24:00 hod.

Ceny parkování

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

Parkoviště typu P+R RIVER PARK.

09

DOPRAVNÍ STAVBY

9.1 Dopravní stavby

Společnost Brněnské komunikace a.s. zajišťovala ve spolupráci se statutárním městem Brnem práce na protipovodňových opatřeních na řece Svratce v úseku od Velodromu po železniční viadukt při ul. Uhelná. Tato stavba byla v loňském roce kompletně dokončena a zprovozněna. Další významnou investiční akcí, kterou společnost zajišťovala, byla rekonstrukce ulice Údolní v úseku Husova – Úvoz, která bude zcela dokončena na jaře roku 2026. Byla také zahájena realizace stavby statického zajištění skalního masivu na Červeném kopci a lávky přes Ponávku za železniční stanicí Královo Pole.

Z dalších investičních akcí města byly dokončeny zpomalovací prahy na ulicích Křehlíkova × Šmahova, Ráj × Pivodová a Křehlíkova × Za Kostelem. V rámci bezpečné cesty do škol byly vybudovány zpomalovací prahy na ul. Langrova, došlo ke zklidnění dopravy na ul. Přístavní v podobě zpomalovacích prahů a ul. Turistická v podobě zvýšených křižovatek a úpravy parkovacích míst. Byly zrealizovány přechody pro chodce a místa pro přecházení v ulicích Sochorova, na Libušině třídě u ul. Stamicova, dále U Hřiště × Kosmonautů, na Palackého třídě a ulici Zlínská.

Proběhla výstavba chodníku na ulici Ostrovačická, rekonstrukce chodníku na Janáčkově náměstí, na ulicích Spodní a Rolnická, Wurmova, části ul. Botanická, Řezáčova a také na ul. Laštůvkova, kde byly doplněny bezbariérové prvky, stejně jako na ul. Bzenecká v okolí pečovatelského domu, a byla také zahájena výstavba nových chodníků na ul. Hviezdoslavova. Dále se zrekonstruovaly zastávky Nerudova, Ukrajinská, Slatina, sídliště a vybudovala se nová zastávka Firkušného na ul. Kociánka.

Co se týká komunikací, byly zrekonstruovány ul. Komárovská, Řezáčova a Žebětínská, byla dokončena oprava ul. Dřevařská a vybudovala se parkovací stání na ul. Vrázova a v městské památkové rezervaci byly opraveny ulice Petrská a Orlí. V koordinaci s městskými firmami DPMB, TSB a BVK byla kompletně opravena ul. Kounicova v úseku Nerudova – Šumavská, přičemž byly opraveny předjízdné pruhy, vodovod, kanalizace, vybudovaly se nové trolejbusové zastávky u MZK a bylo zrekonstruováno veřejné osvětlení.

V rámci „Řízení dopravy a sběru dopravních dat“ byla v roce 2025 provedena rekonstrukce světelného signalizačního zařízení (SSZ) křižovatek:

Bubeníčkova – Koperníkova, Jana Babáka – Tábor (přechod J. Babáka), Kounicova – Šumavská, Sportovní – Rybníček (přechod), Štefánikova – Domažlická, Černovická – Lomená, Heršpická – Jihlavská, Bubeníčkova (přejezd tramvaje Cornovova) – Olomoucká, Královopolský tunel – CTD BKOM, Koperníkova – Bubeníčkova – Zábrdovická – Šámalova, BKOM – Polní – Rybářská, Bělohorská – Novolíšeňská.

Rekonstrukce Údolní – od Husovy po Úvoz

Jedná se o úpravu dopravního a prostorového řešení a konstrukce pozemní komunikace s tramvajovou a trolejbusovou tratí, revitalizaci přilehlých veřejných prostranství, řešení odstavného i krátkodobého parkování, výměnu zastaralých inženýrských sítí, obnovu a doplnění výsadby.

Investor: statutární město Brno, Dopravní podnik města Brna, Technické sítě Brno
Zástupce investora: statutární město Brno zastoupené společností Brněnské komunikace a.s. a Brněnské vodárny a kanalizace, a.s.
Projektant: PK Ossendorf, s.r.o.
Zhotovitel stavby: Společnost Údolní od Husovy po Úvoz (společníci: FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. a Dopravní stavby Brno, s.r.o.)
Investiční náklady: 364 432 038 Kč bez DPH
Termín realizace: 2024–2026

Rekonstrukce Údolní – od Husovy po Úvoz.

Rekonstrukce Údolní – od Husovy po Úvoz.

Křehlíkova × Za Kostelem – zpomalovací práh.

Křehlíkova × Za Kostelem – zpomalovací práh

Jedná se o návrh zvýšené křižovatkové plochy, která má funkci zpomalovacího prahu. Dotčená křižovatka místních komunikací a přilehlé chodníky se nacházejí v městské části Brno-Slatina, v zastavěném území obce. Jedná se o křížení dvou místních komunikací ulic Křehlíkova a Za Kostelem. Komunikace ulice Křehlíkova je po předmětnou křižovatku obousměrná, dále směrem k ulici Šmahova pokračuje jako jednosměrná s parkovacím zálivem. Komunikace ulice Za Kostelem je obousměrná šířky cca 6 m.

Projektová dokumentace byla zpracována na základě požadavku MMB–OD a MČ Brno-Slatina, za účelem zklidnění dopravy a snížení nehodovosti na předmětné křižovatce.

Investor: statutární město Brno
Zástupce investora: statutární město Brno zastoupené společností Brněnské komunikace a.s.
Projektant: Brněnské komunikace a.s., Útvar dopravního inženýrství
Zhotovitel stavby: Zemako, s.r.o.
Investiční náklady: 2 568 481 Kč bez DPH
Termín realizace: 2025

Kounicova – předjízdné pruhy.

Kounicova – předjízdné pruhy

Stavební práce spočívají ve výměně a údržbě povrchu vozovky (předjízdných pruhů) na ulici Kounicova v úseku mezi ulicemi Nerudova a Šumavská. Součástí stavby je výměna asfaltového souvrství vozovky a také obnova stávajících uličních vpustí včetně kanalizačních přípojek.

Investor: Brněnské komunikace a.s.
Projektant: ZPI, spol. s r.o.
Zhotovitel stavby: SWIETELSKY stavební s.r.o.
Investiční náklady: 19 146 892 Kč bez DPH
Termín realizace: 2025

Komárovská – rekonstrukce komunikace

Stavba se nachází v městské části Brno-jih, v katastrálním území Komárov. Projekt zahrnoval kompletní rekonstrukci uličního profilu stávající místní komunikace v ulici Komárovská, a to v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Komárovské nábřeží a Kalová v délce 279 m. Součástí byla také rekonstrukce navazující části místní komunikace v ulici U Vlečky v délce 41,16 m.

Komárovská – rekonstrukce komunikace.

Realizace zahrnovala výměnu konstrukčních vrstev vozovky s asfaltobetonovým krytem a obnovu přilehlých dlážděných ploch. V rámci stavby byly vybudovány zvýšené zpomalovací prahy a nové plochy pro parkovací stání. Na pěti vybraných stáních byla instalována příprava pro nabíjecí stojany pro elektrická vozidla.

Po obou stranách komunikace byly umístěny multikanálové trasy pro sítě CETIN a Vodafone, včetně potřebných přeložek. Součástí realizace byly také nové sadové úpravy v prostoru dotčeném stavbou.

Investor: statutární město Brno
Zástupce investora: statutární město Brno zastoupené společností Brněnské komunikace a.s.
Projektant: Brněnské komunikace a.s., Útvar dopravního inženýrství
Zhotovitel stavby: EUROVIA CZ a.s.
Investiční náklady: 26 744 786 Kč bez DPH
Termín realizace: 2025

Ulice Hviezdoslavova – úprava zastávky VHD Slatina, sídliště.

Ulice Hviezdoslavova – úprava zastávky VHD Slatina, sídliště

Stavba je umístěna v městské části Brno-Slatina. Projekt zahrnoval opravu stávajících zastávek veřejné dopravy, doplnění chodníku na severní straně ulice a realizaci plnohodnotného stavebně řešeného dělicího ostrůvku. Součástí stavby bylo rovněž doplnění veřejného osvětlení a náhrada dosavadního provizorního světelného signalizačního zařízení trvalým řešením.

Investor: statutární město Brno
Zástupce investora: statutární město Brno zastoupené společností Brněnské komunikace a.s.
Projektant: Brněnské komunikace a.s., Útvar dopravního inženýrství
Zhotovitel stavby: Dopravní stavby Brno, s.r.o.
Investiční náklady: 12 286 469 Kč bez DPH
Termín realizace: 2025

Řezáčova – oprava komunikace a chodníků.

Řezáčova – oprava komunikace a chodníků

V městské části Brno-Komín proběhla komplexní oprava ulice Řezáčova v délce cca 608 m včetně navazujících chodníků. Vozovka dostala nové asfaltové souvrství – výměnu obrusné a ložné vrstvy v celkové tloušťce 110 mm – doplněné o lokální sanace podkladních vrstev. V nejvíce namáhaných místech u trolejbusových zastávek byl asfalt nahrazen odolnějším cementobetonovým (drátkobetonovým) krytem, který lépe snáší opakované brzdění a rozjezdy. Součástí stavby byla také úprava dvou zastávek – jejich převedení ze zálivu do jízdního pruhu (typ „zátka“) pro bezpečnější a přehlednější odbavení cestujících. Následovala obnova a úprava vodorovného dopravního značení. Chodníky byly opraveny novou betonovou dlažbou, doplněny o hmatové a vodicí prvky a upravena byla i místa pro přecházení včetně dopravních ostrůvků, které zkracují délku přecházení a zvyšují bezpečnost pěších. V rámci realizace bylo položeno 5 430 m² nového mastixového asfaltového koberce, zabudováno 223 t drátkobetonu, opraveno 2 362 m² chodníků a provedeno 2 410 m obrub.

Řezáčova – oprava komunikace a chodníků.

Investor: statutární město Brno
Zástupce investora: statutární město Brno zastoupené společností Brněnské komunikace a.s.
Projektant: IM-Projekt, inženýrské a mostní konstrukce, s.r.o.
Zhotovitel stavby: Brněnské komunikace a.s.
Investiční náklady: 19 008 257 Kč bez DPH
Termín realizace: 2025

10

ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ

10.1 Údržba komunikací

Silniční komunikace lze zjednodušeně definovat jako všechny pozemní cesty určené k pohybu vozidel a chodců. Jejich údržba představuje komplexní celoroční péči, kterou se komunikace udržují v provozně a technicky vyhovujícím stavu, a to za všech povětrnostních podmínek. Neoddělitelnou součástí péče o svěřené komunikace je údržba svislého dopravního značení (SDZ), kontrola a nepřetržitý servis světelných signalizačních zařízení (SSZ) a sezonní realizace vodorovného dopravního značení (VDZ). Společnost Brněnské komunikace a.s. (dále jen BKOM) nabízí a zajišťuje ucelené portfolio služeb pro všechny oblasti údržby komunikací. Provozní úsek BKOM, který je odpovědný za vlastní provádění údržby, disponuje širokým spektrem víceúčelových vozidel a specializovaných mechanizací. Ve spolupráci s MP Brno a PČR zajišťuje BKOM odtahy vozidel.

Zimní údržba

Zimní údržba probíhá standardně v období od 1. listopadu do 31. března. Nejviditelnější činností zimní údržby je zmírňování závad ve sjízdnosti a schůdnosti komunikací způsobených povětrnostními vlivy a podmínkami, které jsou meteorologicky charakteristické pro zimní období. Souběžně probíhá realizace oprav havarijních výtluků komunikací s využitím tzv. studených asfaltových směsí, dále pak údržba krajnic a odvodnění komunikací.

Zimní údržba komunikačního systému

Řídícím dokumentem pro provádění zimní údržby na území města Brna je tzv. Plán zimní údržby. Plán obsahuje např. seznam komunikací města Brna rozdělených podle MČ (městských částí), a to včetně určení organizací odpovědných za jejich zimní údržbu a kontaktů na ně. Dále jsou zde uvedeny komunikace, na kterých se zimní údržba neprovádí. Dokument je volně přístupný na webových stránkách BKOM (www.bkom.cz).

Posypové vozy Scania s čelním pluhem.

Vozový park posypových vozů tvoří nákladní vozidla značky Mercedes-Benz s nástavbami Schmidt a vozidla Scania s nástavbami Kobit. K výkonu zimní údržby bylo nonstop připraveno 24 posypových vozů. Vozidla jsou rovněž osazena čelně nesenými pluhy značky Kobit, jež jsou určeny k mechanickému odstranění sněhu z povrchu komunikace. K dalšímu nezbytnému vybavení každého posypového vozu patří řídicí technologie, jež umožňuje efektivní využití posypových materiálů v závislosti na aktuální situaci na ošetřované komunikaci. Z hlediska charakteru posypových materiálů jsou využívány jak chemické materiály (technická sůl a solanka), tak i inertní zdrsňující materiály (kamenná drť). Ty jsou používány především k údržbě pěších komunikací. Při aplikaci chemických materiálů je využívána metoda tzv. zkrápěné soli (Pre-wet), kdy je sůl těsně před dopadem na těleso komunikace zkrápěna roztokem solanky. Tento systém zajišťuje lepší přilnavost posypového materiálu k povrchu a rychlejší náběh rozmrazovacího účinku. V neposlední řadě má i pozitivní dopad na množství použitých posypových materiálů. V průběhu loňské zimní údržby bylo upraveno celkem 28 633 km pozemních komunikací při spotřebě cca 3 469 t technické soli.

Zimní údržba komunikací pro pěší

V souladu se zvyšujícím se výskytem meteorologických jevů, jako je náledí či ledovka, se do popředí zájmu médií a veřejnosti dostává i zimní údržba komunikací pro pěší. Zimní údržbu vybraných chodníků a veřejných prostranství provádí BKOM pro MČ Brno-střed.

Z pohledu používané mechanizace zajišťují zimní údržbu víceúčelová komunální vozidla typu Bokimobil s čelním pluhem a nástavbou sypače a také malotraktory YUKON a VEGA se zadním rozmetadlem a čelním pluhem. Technika posypu inertními zdrsňujícími materiály s sebou nese i následné negativní jevy spojené se zvyšováním emisí pevných prachových částic. K prevenci a eliminaci těchto nežádoucích dopadů slouží pravidelné čištění komunikací. U vozovek probíhá toto čištění s frekvencí 1× za 14 dní a u chodníků s periodou 1× za měsíc. Délka čištěných vozovek je 48,7 km, délka čištěných chodníků činí 60,3 km. K čištění jsou využívány kompaktní zametací stroje BUCHER CityCat a HAKO. Všechny tyto moderní zametací stroje splňují podmínky certifikace EUnited v oblasti redukce prachových částic PM_{10} a $PM_{2,5}$.

Komunální vozidla v úpravě pro zimní údržbu.

Čištění komunikací

Každoroční sezonní čištění probíhá v souladu se zákonem o pozemních komunikacích. Harmonogramy sezónních čištění jsou umístěny na webových stránkách společnosti. Ke strojnímu čištění slouží samosběrné zametací stroje s certifikací EU pro oblast redukce prachových částic PM_{10}. Prachové částice jsou zdravotními odborníky obecně považovány za nosiče látek škodlivých pro zdraví. Koncentrace prachových částic v ovzduší závisí na úrovni znečištění vozovky. Důkladné čištění komunikací přispívá ke snížení množství tuhých částic na povrchu komunikací. Rovněž slouží i jako prevence sekundární prašnosti, která vzniká opětovným vznosem pevných nečistot z povrchu vozovky vlivem turbulentního proudění za jedoucím vozidlem. Souběžně se strojním čištěním probíhá i ruční čištění komunikací. Pro podzimní čištění je charakteristické odstraňování spadaného listí. V roce 2025 bylo během čištění odstraněno z komunikací cca 1 100 tun odpadu uličních smetků.

Čištění komunikace pro pěší.

Údržba krajnic a odvodnění komunikací

Seřezávání nezpevněných krajnic a obnova příkopů jsou klíčovými úkony při údržbě tělesa silniční komunikace. V případě, že je krajnice vlivem nánosů pevných částic, zbytků posypu nebo prorůstající vegetace výše než vlastní povrch komunikace, zůstává srážková voda na jejím povrchu, což vede k dopravně nebezpečným situacím, tzv. aquaplaningu, a rovněž ke vzniku výtluků a mrazových trhlin. Správně seříznutá krajnice prodlužuje životnost celé komunikace a snižuje náklady na její opravy. Ke strojnímu seřezávání krajnic je využíván univerzální nosič nářadí a nástaveb MB UNIMOG, jehož čelní nástavba umožňuje seřezávat krajnice i pod svodidly.

Údržba silniční vegetace.

Údržba silniční vegetace

Období vegetačního klidu je vyhrazeno i údržbě silniční vegetace. Ta spočívá v prořezávání větví zasahujících do průjezdného profilu, dále v odstranění náletových a mrtvých dřevin, které představují přímé ohrožení provozu na komunikaci či zdraví lidí. V souladu s požadavky zákona o odpadech s důrazem na předcházení vzniku odpadů jsou odřezané větve stromů a části keřů štěpkovány.

Letní údržba

Letní údržba se zaměřuje na odstraňování rozsáhlejších závad na površích komunikací, zajištění čistoty a prodloužení životnosti tělesa komunikace. Na rozdíl od zimní údržby, která je krizová, je letní údržba především preventivní a plánovaná. Nedílnou součástí letní údržby jsou opravy svodidel, nátěry ocelových konstrukcí, např. zábradlí, a také opravy a údržba odvodnění (uliční vpusti). Letní sezona je vyhrazena i pro opravu a tvorbu dopravního značení nebo tlakové splachování komunikací.

Souvislá údržba pozemních komunikací

Souvislá údržba komunikací je realizována převážně na komunikacích s asfaltobetonovým povrchem. BKOM k těmto opravám využívá moderní techniku, a to silniční frézy WIRTGEN, pásový finišer S 1800-3i, pásový „chodníkový“ finišer Super 800 a silniční válce HAMM a BOMAG. Pro zvýšení kvalitativní úrovně těchto činností byl loni pořízen nový pásový finišer Vogele super 1300-3i a silniční fréza W100 Fi Roads.

Souvislá údržba komunikace na ulici Řezáčova.

Mezi stěžejní akce, dle rozsahu opravovaných ploch, patří souvislá údržba komunikace na ulici Řezáčova. Zde bylo opraveno celkem 5 527 m^2 komunikace. Mezi významné

akce roku 2025 lze zařadit i opravu asfaltobetonového povrchu komunikace na ulici U Vodárny s opravenou plochou 3 195 m^2.

Na komunikacích s asfaltobetonovým krytem se často vyskytují i poruchy lokálního charakteru, jako jsou např. výtluky. Opravy těchto poruch zahrnují zařezání a vybourání poškozených asfaltových vrstev, vyčištění a vysušení prostoru, aplikaci spojovacího postřiku a závěrečnou pokládku nových asfaltových směsí. Loni bylo při provádění tohoto druhu oprav spotřebováno 412 t materiálu.

Důležitou součástí dopravních tepen města Brna jsou i komunikace pro pěší, proto je při plánování oprav pamatováno i na ně. U oprav dlážděných chodníků se jedná o ruční pokládku všech klasických druhů dlažeb včetně zámkové. Loni bylo předlážděno celkem 3 400 m^2 dlážděných chodníků. U chodníků s povrchem z litého asfaltu dochází k vybourání poškozené vrstvy a položení nového povrchu. Tímto způsobem bylo opraveno 1 150 m^2 chodníků. Při opravách vozovek a chodníků bylo v roce 2025 položeno 8 000 m betonových obrub.

Výměna bezpečnostního prvku – svodidla.

BKOM si uvědomuje svou environmentální odpovědnost a v rámci zavádění prvků cirkulární ekonomiky zaměřily svou pozornost na recyklaci stavebních a demoličních odpadů, které vznikají při údržbě komunikací. V roce 2025 bylo předáno cca 95 % těchto odpadů k recyklaci. Jako náhrada za nové stavební materiály byla používána i tzv. znovuzískaná asfaltová směs (ZAS), která vznikla při frézování asfaltobetonových povrchů komunikací a která splňovala požadavky dané platnými právními předpisy.

Obnova a údržba silničního příslušenství a uličních vpustí

Základní funkcí silničního příslušenství je zajištění bezpečného provozu na pozemních komunikacích. Mezi hlavní kategorie silničního příslušenství patří především záchytná zařízení (svodidla, zábradlí a tlumicí systémy pro případ nárazu) a směrové sloupky. Zajištění jejich spolehlivého provozu spočívá v jejich čištění, opravách povrchů či výměnách za nové při zjištění závad. V průběhu roku 2025 bylo opraveno 396 bm svodidel a 315 bm zábradlí.

Čištění uličních vpustí je klíčovou součástí údržby pozemních komunikací, která předchází záplavám při přívalových deštích. Standardní postup zahrnuje odstranění hrubých nečistot ze záchytných košů a následné propláchnutí kanalizačního napojení. V průběhu roku 2025 bylo vyčištěno 24 826 ks uličních vpustí.

Splachování komunikací

Tlakové splachování komunikací je jedním z opatření, které přijal MMB v rámci Akčního plánu zlepšování kvality ovzduší a má být jedním z kroků ke snížení imisního zatížení PM_{10}. Odstranění prachových částic z povrchu komunikace slouží i jako prevence k jejich transformaci na jemnější frakce $PM_{2,5}$ atd. Tyto nižší frakce jsou odborníky v oblasti zdravotnictví považovány za nebezpečnější pro zdraví obyvatel. Tlakové splachování je prováděno na vybraných úsecích komunikací, které jsou rozděleny do třinácti okruhů dle MČ. V období duben–říjen 2025 proběhlo 13 takových okruhových cyklů, přičemž bylo spotřebováno cca 5 350 m^3 vody. V případě nadlimitního znečištění splachované komunikace byl k dočištění předmětné komunikace použit i samosběrný zametací stroj.

Tlakové splachování komunikací.

Dopravní značení a SSZ

K zajištění bezpečnosti a regulaci pohybu na pozemních komunikacích slouží dopravní značení. To zahrnuje svislé dopravní značení (SDZ) a vodorovné dopravní značení (VDZ). Dalším bezpečnostním prvkem doplňujícím dopravní značení jsou světelná signalizační zařízení.

Realizace DZ v rámci projektu Rezidentního parkování

Systém rezidentního parkování byl v roce 2025 rozšířen o oblasti 16-01 Medlánky, 5-05 Krásného, 5-06 Slatinská, 5-07 Viniční, 12-01 Jundrov, 15-01 Kníničská, 15-02 Absolonova, 3-10 Kolejní, 15-03 Chaloupky, 3-11 Kociánka, 3-12 Křižíkova a 4-07 Lesná.

Strojní pokládka VDZ – „modrá zóna“.

V návaznosti na toto rozšíření „modrých zón“ bylo na území MČ Brno-Medlánky instalováno 772 ks nového dopravního značení, v MČ Brno-Židenice 666 ks, v MČ Brno-Jundrov 406 ks, v MČ Brno-Komín 720 ks, v MČ Brno-Královo Pole 239 ks a v MČ Brno-sever bylo instalováno 1 091 ks nového dopravního značení. Souběžně probíhala obnova VDZ v již zavedené „modré zóně“, a to v oblasti na území MČ Brno-Královo Pole. Konkrétněji bylo toto dopravní značení renovováno na 13 ulicích. Postupně jsou v brněnských ulicích doplňovány zóny s omezením nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h. Pro zdůraznění tohoto opatření a zvýšení bezpečnosti silničního provozu bylo značení doplněno 64 ks symbolů VDZ v jedenácti již zavedených zónách.

Od 3. listopadu 2025 vstoupila v platnost nová dopravní úprava v historickém centru Brna. Na vybrané ulice a náměstí byl zakázán vjezd osobních přepravníků. Do této skupiny patří zejména jednokolky (monokolky), hoverboardy, segwaye a podobná vozítka. V návaznosti na to bylo doplněno a vyměněno zónové značení v městské památkové rezervaci v centru města, a to v počtu 64 kusů SDZ.

Podpora alternativní dopravy

Podpora rozvoje cyklistické sítě byla zaměřena zejména na zavádění obousměrného pohybu cyklistů v jednosměrných komunikacích. Celkem byla změna dopravního značení realizována u 33 úseků v městských částech Brno-střed, Brno-Královo Pole, Brno-sever, Brno-Žabovřesky, Brno-Maloměřice a Obřany, Brno-Tuřany, Brno-Bystrc, Brno-Židenice a Brno-Nový Lískovec.

Tato opatření přispívají ke zvýšení bezpečnosti pohybujících se cyklistů a také ke zlepšení návaznosti jednotlivých cyklotras, a tím i k zatraktivnění cyklistické dopravy.

Cykloopatření – oboustranný provoz.

Světelná signalizační zařízení

V souvislosti s údržbou a modernizací světelných signalizačních zařízení (SSZ) byla loni v rámci sjednocení systému vyměňována výzvová tlačítka pro chodce a signalizační akustická zařízení pro nevidomé a slabozraké. Dále proběhla modernizace softwarových systémů řadičů některých světelně řízených křižovatek včetně upgradu systému. Rovněž byla provedena roční komplexní kontrola stavu strategických detektorů.

V neposlední řadě pokračovala u křižovatek se žárovkovými návěstidly jejich postupná náhrada za energeticky šetrnější LED svítidla. Z pohledu ochrany stožárů SSZ bylo 52 z nich opatřeno novým ochranným plastovým nátěrem odolným proti korozi. Z hlediska ochrany proti sprejerům bylo nově 5 řadičů SSZ opatřeno „antigraffiti“ nátěrem a u 12 řadičů došlo k jeho obnově. I loni pokračovala spolupráce BKOM s externími subjekty na významných stavbách města Brna, a to při realizaci úprav SSZ.

Jednalo se o stavby Velkého městského okruhu VMO Tomkovo nám., VMO Žabovřeská, VMO Bauerova, opravy povrchu na úsecích VMO Hladíkova, VMO Svatoplukova a II/642 Rokytova, opravy povrchu převáděných komunikací do majetku statutárního města Brna na ulicích Palackého třída, Husitská, Skácelova a Křižíkova a o stavbu protipovodňových opatření.

Odtahy vozidel

Odtahy vozidel jsou prováděny ve spolupráci s MP Brno a PČR. Z veřejných komunikací jsou odtahována vozidla, která tvoří překážky silničního provozu dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a vozidla „technicky nezpůsobilá k provozu“ (absence platné STK). V roce 2025 bylo odtaženo celkem 2 232 vozidel (tzv. překážek provozu) a 105 vozidel technicky nezpůsobilých provozu.

Další činností jsou tzv. technické úkony v průběhu blokových čištění nebo při pokládce VDZ. Technické úkony neboli zpětné odtahy představují naložení odtahovaného auta na odtahové vozidlo, které odjede z místa blokového čištění na jiné vhodné místo v okolí, počká na provedení čištění a následně vozidlo složí na původní místo. Nezbytnou součástí tohoto úkonu je i pořízení fotodokumentace, písemného záznamu i videozáznamu a oznámení o manipulaci s vozidlem. V průběhu loňského roku byly technické úkony provedeny u 4 979 vozidel, z toho u 209 vozidel byl úkon tzv. zahájený.

Flotilu odtahových vozů BKOM tvořilo po převážnou část roku 2025 celkem osm speciálních odtahových vozidel s plošinou a hydraulickým nakládacím jeřábem. Dva vozy byly určeny pro samotné odtahy vozidel a šest pro bloková čištění a pokládku VDZ (technické úkony). Od října byl vozový park rozšířen o šest nových vozidel s hydraulickým jeřábem a jednu menší plošinu, která umožňuje lepší dostupnost v ulicích.

Odtahové vozidlo s plošinou a HNJ.

11

PROJEKTY EU V ROCE 2025 V OBLASTI DOPRAVY

11.1 Projekty EU v roce 2025 v oblasti dopravy

Investiční záměr Rozvoj dopravní telematiky v letech 2021–2027

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

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

II. Dohledový subsystém

III. Parkovací subsystém

IV. Centrální technický dispečink a sběr dopravních dat

V. Rekonstrukce a rozšíření přenosových cest řízení dopravy

VI. Rozvoj C-ITS Brno

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

Průběžně probíhá projektová i majetkoprávní příprava a zajištění územních rozhodnutí nebo vyjádření stavebního úřadu. V roce 2025 pokračovala také příprava a realizace investičního záměru.

Podání prvních žádostí o dotaci v rámci nového programového období proběhlo v průběhu roku 2023. Žadatelem o podporu a příjemcem dotace je statutární město Brno. K financování jednotlivých etap realizace investičního záměru je využíván Program Doprava 2021–2027 v rámci výzvy ITS ve městech, který je určen pro celkem 13 aglomerací / metropolitních oblastí.

Projekt Rozvoj ITS v Brně, 2. etapa

V září roku 2023 došlo k podání žádosti o dotaci v rámci opatření „ITS ve městech“ Programu Doprava 2021–2027. V roce 2025 byla realizace projektu dokončena.

Celkové náklady projektu jsou 76,3 mil. Kč, z toho dotace 54,4 mil. Kč.

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

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

Křižovatka 5.09 Karlova – Provazníkova, rekonstrukce světelné signalizace je součástí projektu Rozvoj ITS v Brně, 2. etapa.

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

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

2.33 Heršpická – Jihlavská

8.31 Pod Kaštany – Šumavská

PS 475 Rekonstrukce SSZ 5.05 Tomkovo nám. – Dukelská

PS 476 Výstavba SSZ 5.22 Cacovická – Tomkovo nám.

PS 477 Rekonstrukce SSZ 5.09 Karlova – Provazníkova

PS 491 SSZ 5.23 Rokytova – rampa VMO

II. Kamerový dohled

KD SSZ 5.05 Tomkovo náměstí – Dukelská

KD SSZ 5.22 Cacovická – Tomkovo náměstí

KD SSZ 5.09 Karlova – Provazníkova

KD SSZ 5.23 Rokytova – rampa VMO

III. Rekonstrukce a rozšíření přenosových cest řízení dopravy

PS 468 Přeložka koordinačních kabelů na ulici Provazníkova

PS 468.1 Přeložka koordinačních kabelů na ulici Provazníkova – multikanál

PS 469 Přeložka koordinačního kabelu spojujícího R405 a R406

PS 469.1 Přeložka koordinačního kabelu spojujícího R405 a R406 – multikanál

PS 470 Přeložka koordinačního kabelu spojujícího R406 a R407

PS 470.1 Přeložka koordinačního kabelu spojujícího R406 a R407 – multikanál

PS 479 Výstavba koordinačního kabelu spojujícího R407 a SSZ Rokytova – Kulkova – 1. část

PS 479.1 Výstavba koordinačního kabelu spojujícího R407 a SSZ Rokytova – Kulkova – 1. část – multikanál

PS 490 Koordinační kabel mezi R407 a SSZ Rokytova – Kulkova - 2. část

Křižovatka 5.22 Cacovická – Tomkovo náměstí, rekonstrukce světelné signalizace je součástí projektu Rozvoj ITS v Brně, 2. etapa.

Projekt Rozvoj ITS v Brně, 3. etapa

V lednu roku 2024 došlo k podání žádosti o dotaci v rámci opatření „ITS ve městech“ Programu Doprava 2021–2027. V roce 2025 byla 3. etapa realizována.

Celkové náklady projektu jsou 324,7 mil. Kč, z toho předpokládaná dotace 200 mil. Kč.

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

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

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

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

Křižovatka 7.17 Purkyňova – Skácelova, rekonstrukce světelné signalizace je součástí projektu Rozvoj ITS v Brně, 3. etapa.

Křižovatka 8.22 Technická – Královopolská, rekonstrukce světelné signalizace je součástí projektu Rozvoj ITS v Brně, 3. etapa.

Projekt Rozvoj ITS v Brně, 4. etapa

V roce 2025 začala příprava 4. etapy v rámci nového investičního záměru. Projekt byl v červnu roku 2025 schválen ve výzvě nositele „Rozvoj telematiky a ITS v BMO (OPD)“ a v říjnu téhož roku došlo k podání žádosti o dotaci v rámci opatření „ITS ve městech“ Programu Doprava 2021–2027.

Termín ukončení realizace je plánován v roce 2028.

Celkové náklady projektu jsou 265,7 mil. Kč, z toho dotace 111 mil. Kč.

Rozvoj ITS v Brně, 4. etapa je projektem zaměřeným na zlepšení infrastruktury ITS a zvýšení efektivity dopravy ve městě Brně. Tento projekt zahrnuje tři hlavní aktivity:

- **Dopravní informační centrum Brno – 3. etapa**
  Předmětem je realizace třetí etapy dopravního informačního centra pro zpracování, analýzu a poskytování dopravních informací, včetně expertního modulu pro potřeby analýzy vývoje dopravní situace a optimalizaci řízení dopravy na světelných signalizačních zařízeních na křižovatkách.

- **Sběr dopravních dat pro dopravní analýzu v Brně**
  Předmětem je instalace a provoz kamerového systému pro sběr a analýzu dopravních dat na 35 lokalitách na Malém městském okruhu a Středním městském okruhu v Brně.

- **Navádění na vybraná parkoviště**
  Předmětem je realizace pevného dopravního značení a proměnného značení pro účely navádění na parkovací objekty, včetně řídicí části a datového propojení proměnného dopravního značení s Centrálním technickým dispečinkem společnosti Brněnské komunikace a.s.

Projekt Rozvoj ITS v Brně, 5. etapa

V roce 2025 začala příprava 5. etapy v rámci nového investičního záměru. Projekt byl v červnu roku 2025 schválen ve výzvě nositele „Rozvoj telematiky a ITS v BMO (OPD)“ a v září téhož roku došlo k podání žádosti o dotaci v rámci opatření „ITS ve městech“ Programu Doprava 2021–2027.

Termín ukončení realizace je plánován v roce 2028.

Celkové náklady projektu jsou 218,6 mil. Kč, z toho dotace 139,8 mil. Kč.

Přehled akcí zařazených v projektu Rozvoj ITS v Brně, 5. etapa

I. Stavby a rekonstrukce SSZ včetně preference MHD

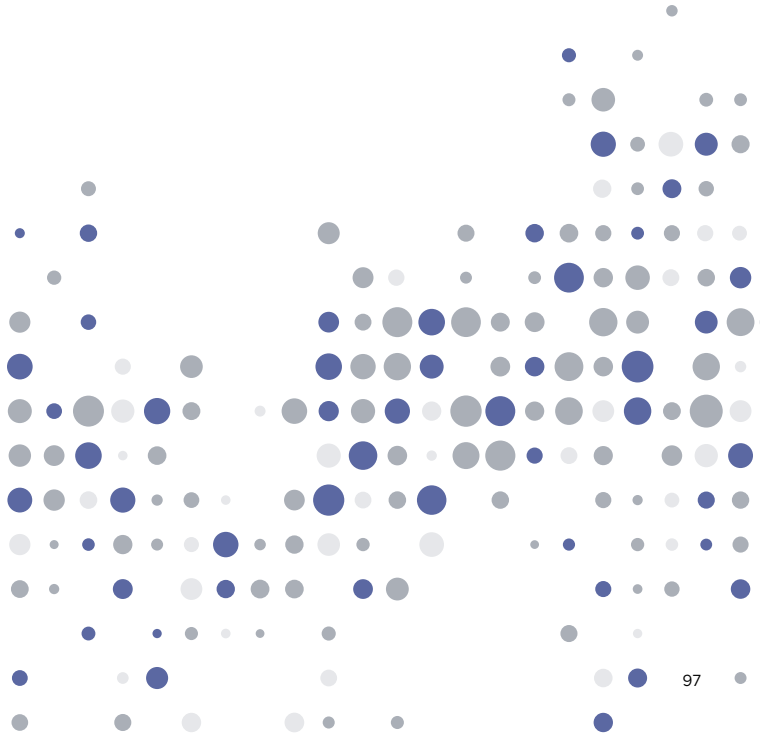
7.61 Bayerova – Kotlářská
4.05 Olomoucká – Tržní
4.28 Olomoucká – Těžební
4.25 Černovická – rampa Olomoucká
2.37 Heršpická – Bidláky
0.12 Moravské nám. – Rooseveltova
6.02 Příkop – M. Horákové
4.56 Žarošická – Vlčnovská
4.19 Jamborova – Táborská
7.69 Křižíkova – Sportovní
7.60 Křižíkova – Kociánka (přechod)
3.60 Černovická – Lomená
8.91 Kníničská – Bystrcká
1.19 Provazníkova – Gen. Píky
2.04 Jihlavská – Vídeňská
2.10 Jihlavská – Dlouhá
2.34 Rybnická – Kamenice

II. Rozšíření SW pro navrhování SSZ

Předmětem projektu je rekonstrukce 17 světelných signalizačních zařízení na území města Brna vč. řešení kamerového dohledu a preference MHD a IZS. Projektem dojde k úpravě dopravního řešení dotčených křižovatek, rozvoji dynamického řízení dopravy a funkcí preference vozidel MHD a IZS při průjezdu křižovatkami řízenými světelným signalizačním zařízením. Dále je předmětem projektu rozšíření stávajícího softwaru pro navrhování SSZ.

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

Spolufinancováno Evropskou unií
Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury



Lávka Táborského nábřeží

Projekt řeší problém bezpečnosti trasy přes lávku, která vede přes řeku Svratku mezi ulicemi Táborského nábřeží a Poříčí. Lávka zvýší bezpečnost pohybu chodců a cyklistů vybudováním trasy oddělené od automobilové dopravy.

Technické řešení lávky bylo koordinováno s projektem na výstavbu světelného signalizačního zařízení křižovatky 1.30 Rybářská – Poříčí a se stavebními úpravami této křižovatky. Stavební úpravy a světelné signalizační zařízení včetně ostrůvku k přechodu pro chodce a chodeckého stožáru a návěstidla křižovatky Rybářská – Poříčí byly již realizovány v lednu 2022, v roce 2025, po dokončení související stavby protipovodňových opatření, byl doplněn chybějící chodecký stožár SSZ na straně řeky. Na tyto úpravy a přechod pro chodce dále navazoval projekt nové lávky. Byl vytvořen nový úsek infrastruktury pro bezpečnou nemotorovou dopravu.

K ukončení projektu a zprovoznění lávky došlo v září 2025.

Celkové náklady projektu jsou 43,3 mil. Kč, z toho dotace 23,7 mil. Kč.

Spolufinancováno Evropskou unií

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

Projekt SCHOOLHOODS

SCHOOLHOODS – "Schools as the focal point of an integrated planning approach for 15-minute neighbourhoods and a green urban mobility transition" je realizován v rámci Action planning Networks (Integrovaných akčních plánů) operačního programu URBACT IV.

Doba realizace projektu byla od června 2023 do prosince 2025.

Statutární město Brno se projektu účastní jako partner s finančním příspěvkem. Projekt byl podpořen rozhodnutím Monitorovacího výboru programu URBACT IV ze dne 31. 5. 2023.

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

Cílem projektu je prostřednictvím vzájemné výměny znalostí a zkušeností vytvořit akční plán školní mobility připravený k realizaci, který navrhuje vhodná řešení a úpravy.

https://brnoinmotion.cz/projekt-schoolhoods

12

FINANCOVÁNÍ

12.1 Financování

Rozpočet statutárního města Brna k 31. 12. 2025 dosáhl na výdajové straně 23 055 mil. Kč, z toho výdaje v odvětví dopravy činily 5 910 mil. Kč. Výdaje na dopravu tak byly i v roce 2025 nejvyšší ze všech odvětví (25,6 %).

Na provozních výdajích statutárního města Brna se doprava podílela 28 %, ve výdajích kapitálových činil podíl dopravních investic 21 %. Z celkové částky, kterou obsahovala kapitola Doprava (5 910 mil. Kč), bylo 4 299 mil. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 1 611 mil. Kč na výdaje kapitálové. Na čerpání běžných výdajů se v dopravě každoročně podílí rozhodující měrou výdaje spojené s kompenzací za závazek veřejné služby, tedy zajišťování provozu veřejné hromadné dopravy osob. Na tento účel bylo v rozpočtu vyčleněno 2 774,9 mil. Kč. Na správu, údržbu a provoz komunikací bylo určeno 1 488,1 mil. Kč a 36 mil. Kč bylo vyčleněno na krytí dalších nutných výdajů.

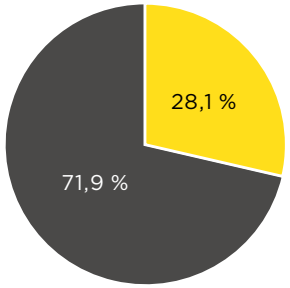
Mezi významné stavby, na kterých pokračují práce, patří například VMO Žabovřeská a také VMO Tomkovo náměstí a Rokytova. V kapitálových výdajích v rozpočtu převažovaly výdaje určené pro zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 1 611,6 mil. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno 397,9 mil. Kč, na investice do komunikační sítě 1 213 mil. Kč. Z celkových výdajů, určených v rozpočtu na rok 2025, činil podíl výdajů na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob přibližně 54 %, podíl výdajů na zajištění provozu silniční dopravy a rozvoje komunikační sítě města 45 % a 1 % na ostatní výdaje.

V porovnání s rokem 2024 došlo v roce 2025 k navýšení celkového rozpočtu města Brna i výdajů na dopravu. Výdaje v dopravě vzrostly o 220,8 mil. Kč, což představuje nárůst o 3,9 %. Zvýšení rozpočtu se projevilo především v kapitálových výdajích, které vzrostly o 87,4 mil. Kč (+ 5,7 %), zatímco běžné výdaje narostly o 133,4 mil. Kč (+ 3,2 %).

Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2025
(k 31. 12. 2025)

Celkové výdaje	výdaje v mil. Kč	procent %
Doprava	5 910,0	25,64 %
Státní správa a územní samospráva	2 968,8	12,87 %
Sport a zájmová činnost	2 331,9	10,11 %
Bydlení, komunální služby a územní rozvoj	2 192,6	9,51 %
Kultura, církve a sdělovací prostředky	2 142,4	9,29 %
Ochrana životního prostředí	1 642,6	7,12 %
Sociální péče a služby	1 638,6	7,11 %
Vzdělávání a školské služby	1 526,50	6,62 %
Vodní hospodářství	1 014,3	4,40 %
Bezpečnost a veřejný pořádek	623,6	2,70 %
Zdravotnictví	337,2	1,46 %
Finanční operace	365,6	1,59 %
Ostatní činnosti	361,0	1,57 %
CELKEM	**23 055,1**	**100 %**

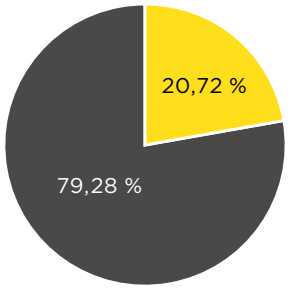
Podíl dopravy na provozních výdajích



Doprava
28,1 % | 4 299 048 000 Kč

Ostatní
71,9 % | 10 982 563 000 Kč

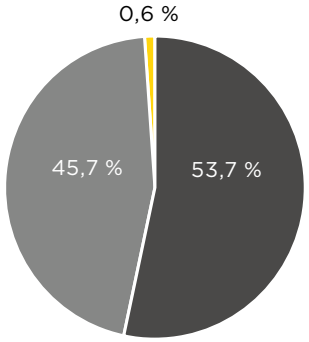
Podíl dopravy na kapitálových výdajích



Doprava
20,72 % | 1 610 962 000 Kč

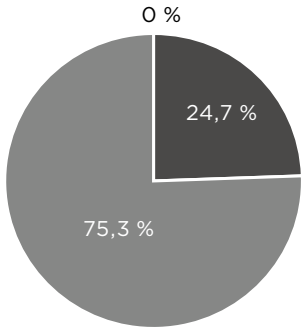
Ostatní
79,28 % | 6 162 531 000 Kč

Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2025



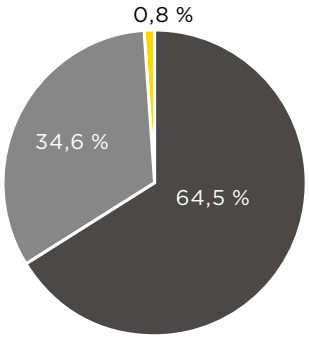
Celkové výdaje

Hromadná doprava
53,7 % | 3 172 861 000 Kč
Komunikace
45,7 % | 2 701 183 000 Kč
Ostatní výdaje
0,6 % | 35 966 000 Kč



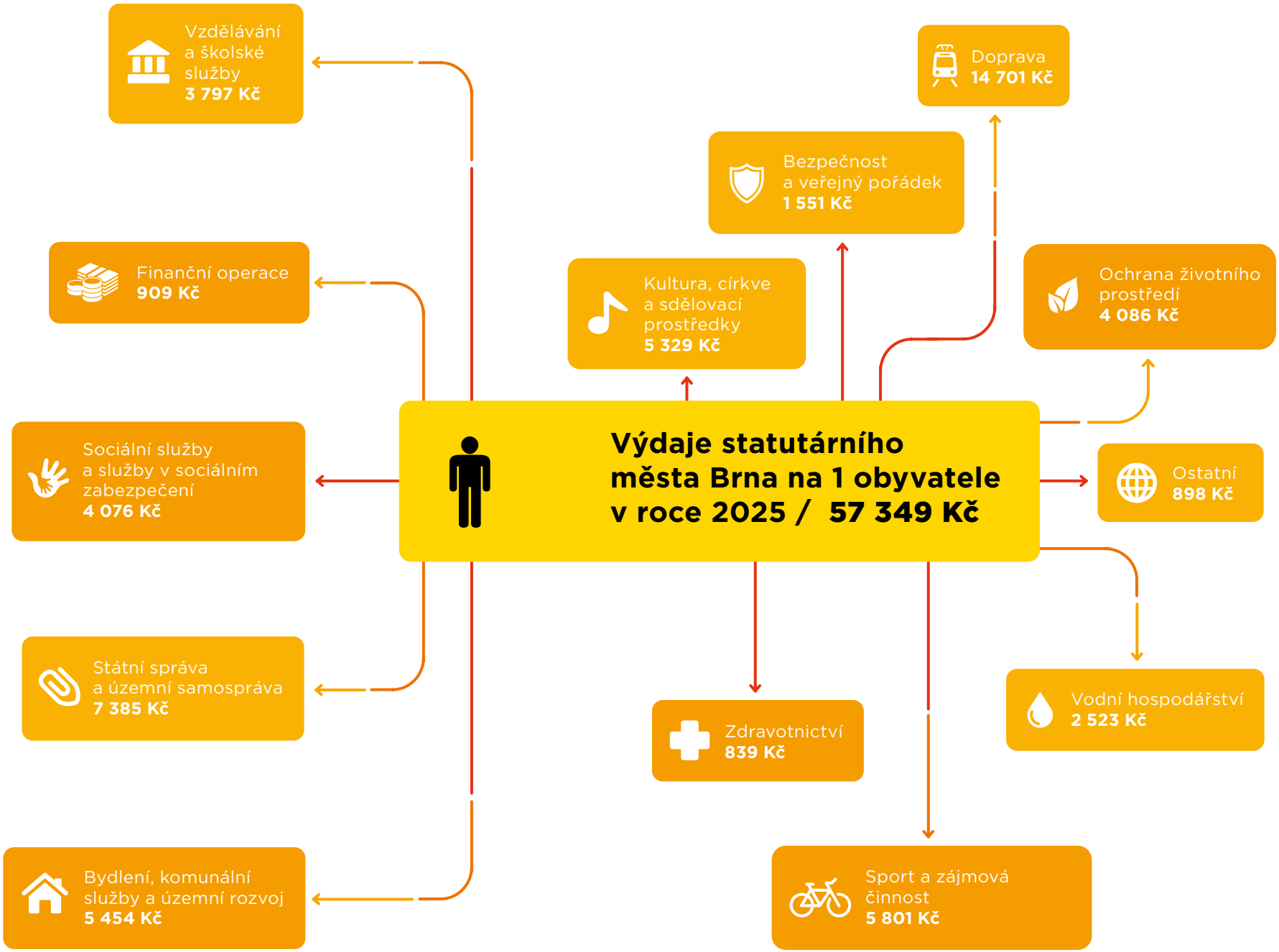
Kapitálové výdaje

Hromadná doprava
24,7 % | 397 916 000 Kč
Komunikace
75,3 % | 1 213 046 000 Kč
Ostatní výdaje
0 % | 0 Kč



Běžné výdaje

Hromadná doprava
64,5 % | 2 774 945 000 Kč
Komunikace
34,6 % | 1 488 137 000 Kč
Ostatní výdaje
0,8 % | 35 966 000 Kč


Vzdělávání a školské služby 3 797 Kč
Doprava 14 701 Kč
Bezpečnost a veřejný pořádek 1 551 Kč
Finanční operace 909 Kč
Kultura, církve a sdělovací prostředky 5 329 Kč
Ochrana životního prostředí 4 086 Kč
Sociální služby a služby v sociálním zabezpečení 4 076 Kč
Výdaje statutárního města Brna na 1 obyvatele v roce 2025 / 57 349 Kč
Ostatní 898 Kč
Státní správa a územní samospráva 7 385 Kč
Zdravotnictví 839 Kč
Vodní hospodářství 2 523 Kč
Bydlení, komunální služby a územní rozvoj 5 454 Kč
Sport a zájmová činnost 5 801 Kč

13

OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY

13.1 Letecká doprava

Letiště v Brně v roce 2025 odbavilo 739 323 cestujících, tedy obdobně jako v předchozím roce, kdy byl jejich počet o 1,3 % vyšší. Rekordní však bylo množství nabízených destinací: letiště jich nabídlo 38 na třech kontinentech, což je nejvíce v historii.

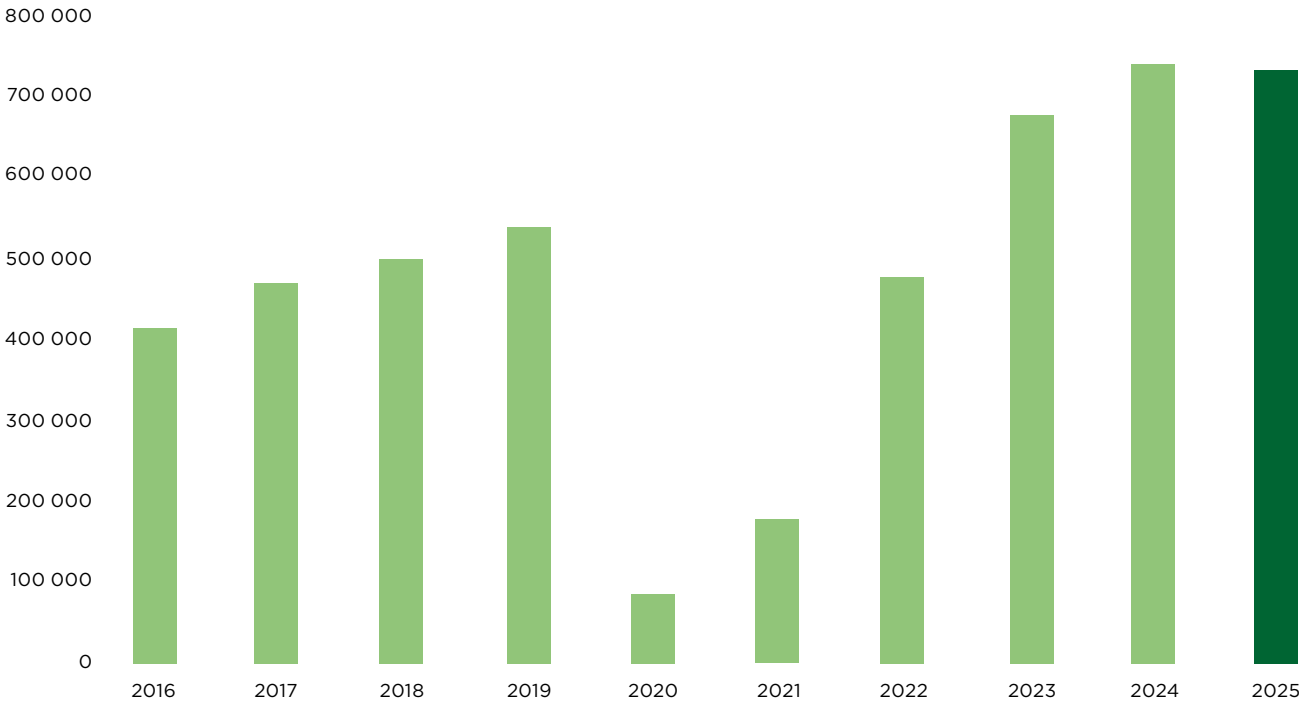
Mezi nejvytíženější destinace patřil i v roce 2025 tradičně Londýn. Pravidelnou linku do Stanstedu využilo od ledna do prosince 86 816 cestujících. Druhou nejoblíbenější destinací byla turecká Antalya, kam během roku odcestovalo 80 194 lidí, následovaná egyptskými letovisky Marsa Alam a Hurghada a bulharským Burgasem. Charterové lety přepravily v roce 2025 celkem 595 579 lidí, tedy zhruba 81 % všech odbavených cestujících.

Na pravidelných linkách bylo přepraveno celkem 143 744 cestujících, což představuje zhruba 19 % všech odbavených cestujících. Druhou nejvytíženější pravidelnou linkou byla Málaga, která od svého spuštění na jaře 2025 přepravila celkem 29 086 cestujících. Vedle ní a Londýna mohli cestující v roce 2025 využít také spojení do Bergama a Říma. Řím byl spolu s Málagou druhou novou linkou spuštěnou na jaře 2025.

Provoz v Tuřanech neustal ani v zimním období, kdy linku do Londýna a Málagy doplnil thajský Phuket. Ten je od listopadu do dubna obsluhován letadly Boeing 787-9 Dreamliner s kapacitou 359 osob.

Obliba mimosezonních letů dokládá změnu sezonního rozložení provozu brněnského letiště. Zatímco v roce 2024 byly červenec a srpen výrazně dominantní, v roce 2025 se provoz rozložil rovnoměrněji do delší části roku. Letní vrchol sice opět připadl na červenec, kdy letiště odbavilo více než 159 tisíc cestujících, silné však byly také měsíce duben, listopad a prosinec.

Odbavení cestující



Boeing 757-500(PCF).

Boeing 787-9.

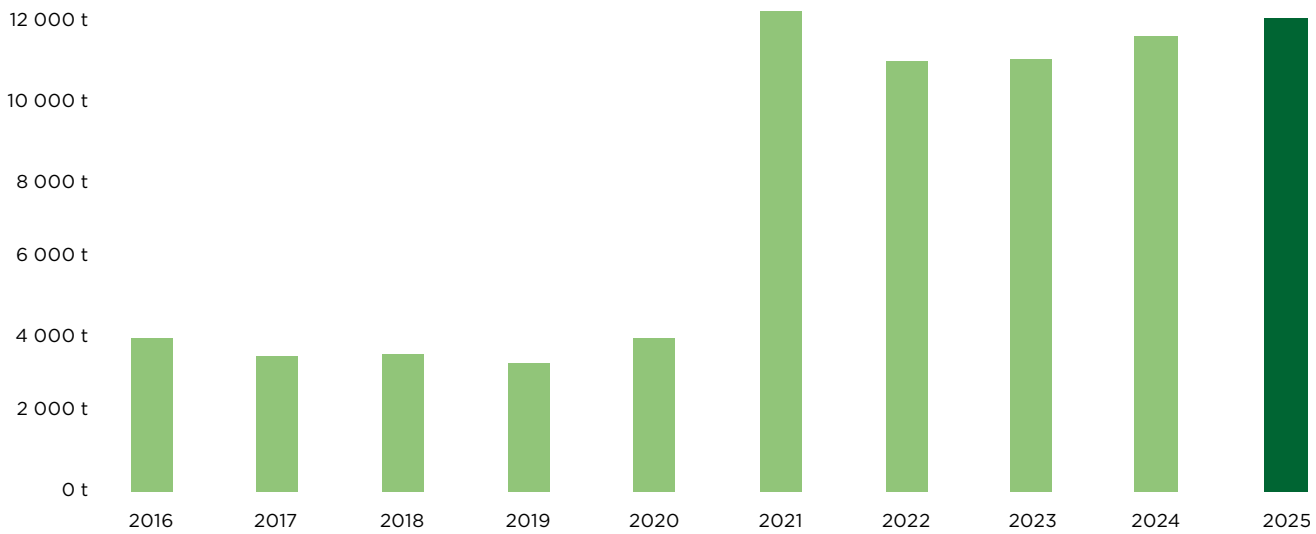
Celkový počet pohybů letadel v roce 2025 činil 25 419. Vedle pravidelných a charterových letů se na celoročním provozu letiště podílelo také všeobecné letectví, tedy výcvikové lety, privátní lety a tzv. business aviation.

V rámci nákladní dopravy bylo na Letišti Brno v roce 2025 odbaveno 12 797 tun nákladu (o 8 % více než v předchozím roce), přičemž pravidelné cargo linky společností DHL a FedEx zajišťují každodenní napojení regionu na hlavní evropská logistická centra.

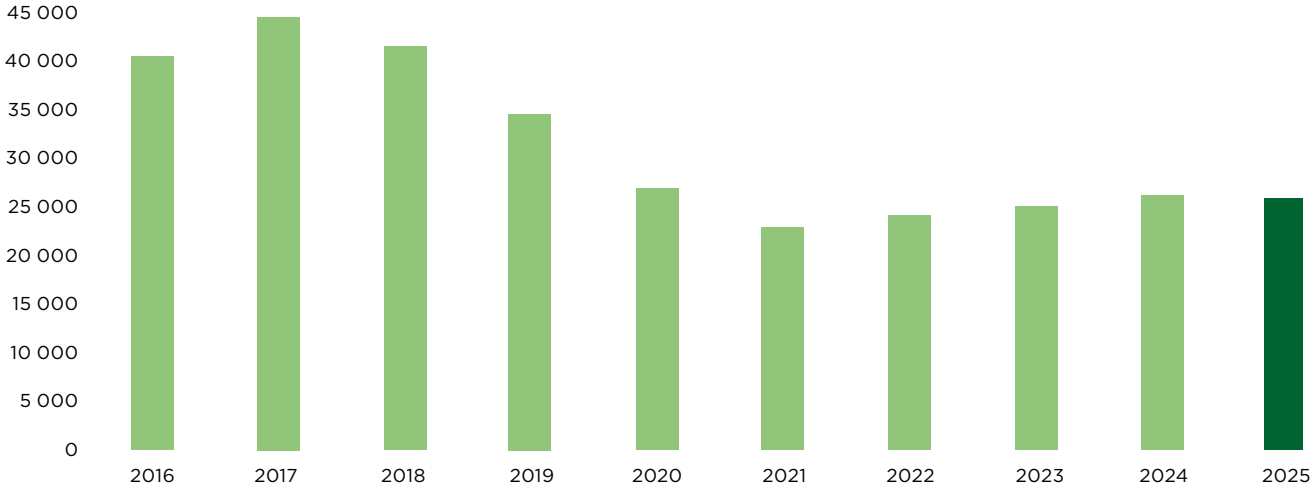
Bombardier Global 6000.

Letní charterový provoz.

Odbavený náklad



Pohyby letadel



13.2 Železniční doprava

Brno a železniční nákladní doprava ČD Cargo

Brno je významným železničním uzlem, ze kterého vychází řada důležitých železničních tratí. Zatímco trať z Brna směrem na Havlíčkův Brod prochází v posledních letech rozsáhlou modernizací spojenou s omezeními provozu, trať údolím Svitavy z Brna do České Třebové je nákladními dopravci využívána ve stále větší míře. Velký význam si zachovává trať mířící z Brna do Břeclavi a ke státní hranici s Rakouskem a Slovenskem. Výluky na trati z Brna do Zastávky provoz nákladních vlaků ve větší míře neovlivnily.

Společnost ČD Cargo jako nejvýznamnější tuzemský železniční nákladní dopravce zajišťovala i v roce 2025 přepravu ve dvou základních produktech – v ucelených vlacích a formou jednotlivých vozových zásilek. Ty představují variantu ke kamionové přepravě. K rozřazování a sestavování vlaků složených z „jednotlivek" je jako jedna z hlavních seřaďovacích stanic využívána stanice Brno-Maloměřice. Provoz na tratích v okolí jihomoravské metropole je zabezpečován Oblastním provozním ředitelstvím východ. S ohledem na zahájení výhradního provozu pod dohledem vlakového zabezpečovače ETCS na tratích Adamov – Česká Třebová a Modřice – Břeclav v lednu 2025 jsou na dálkové vlaky na těchto tratích nasazovány nejmodernější lokomotivy ČD Cargo řad 383 (Vectron), 388 (TRAXX) nebo 363. Provoz na trati přes Vysočinu zůstává v režii lokomotiv střídavé trakce řad 230, 240 nebo zmodernizovaných „plecháčů" řady 242. Na manipulační vlaky v okolí Brna jsou nasazovány moderní dieselové lokomotivy řady 744 splňující náročné emisní limity. V Brně má ČD Cargo zázemí v podobě opravny kolejových vozidel, resp. nákladních vozů.

Počty vlaků ČD Cargo v roce 2025 výchozích, končících a tranzitních manipulujících v nejdůležitějších brněnských stanicích

Stanice	Výchozí	Končící	Tranzitní
Brno-Maloměřice	6 230	6 386	3 837
Brno dolní nádraží	357	354	143

Uzel Brno – výkony ŽST v roce 2025

	Vozy		Tuny	
	podej	dodej	podej	dodej
Blažovice	5 117	8 252	241 159	305 634
Brno-Chrlice	54	56	2 324	1 951
Brno hlavní nádraží	448	290	14 267	10 971
Brno-Královo Pole	80	342	1 727	16 270
Brno-Maloměřice	1 166	1 387	22 854	45 087
Brno-Slatina	579	637	8 764	30 418
Terminal Brno	2 401	2 520	48 947	88 257
Modřice	1 545	419	68 586	18 449
Sokolnice-Telnice	784	5	39 807	194
Střelice	1	1 348	54	76 770
Celkový součet	**12 175**	**15 256**	**448 489**	**594 002**

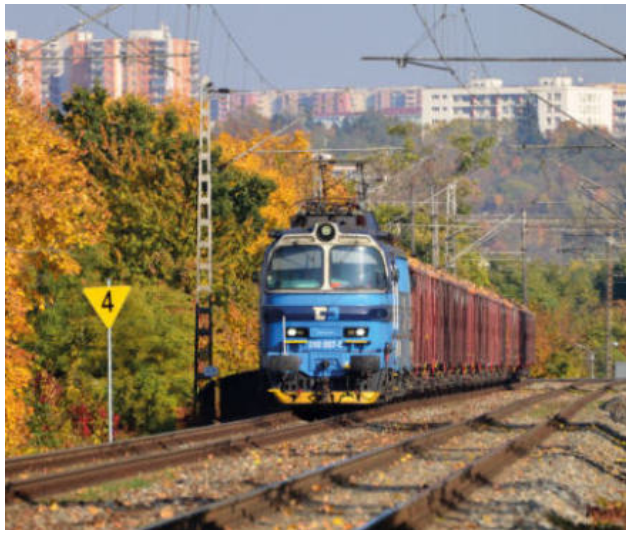
Ve stanici Brno-Maloměřice jsou rozřazovány vlaky ČD Cargo s jednotlivými vozovými zásilkami.

Struktura obchodních případů realizovaných v Brně a přilehlé městské aglomeraci zůstala i v roce 2025 podobná jako v předcházejících letech. V Terminalu Brno byly manipulovány námořní kontejnery z/do terminálů Vídeň-Freudenau a Bratislava-Pálenisko. Nejvýznamnější relaci však představovalo spojení s terminálem v Mělníku. Přepravy mezi Brnem a řeckým přístavem Pireus nebyly v loňském roce realizovány. Areál byl využíván nejen pro manipulaci s kontejnery, ale také například pro zpracování ucelených vlaků s balenými hnojivy, které sem v průběhu roku přijely z polských přístavů a širokorozchodných překladišť. Výkonnost tohoto zařízení v roce 2025 lze ilustrovat následujícími údaji: do železniční stanice Brno-jih přijelo pro vlečku Terminal Brno 17 ucelených vlaků s průměrným počtem 22 vozů, hmotností 1 235 tun a délkou 496 metrů.

Z této vlečky pak odjelo 16 ucelených vlaků s průměrným počtem 27 vozů, hmotností 880 tun a délkou 582 metrů. Na vlečku letiště Brno-Tuřany, odbočující ze stanice Brno-Slatina, bylo v roce 2025 dopraveno cca 15 tisíc tun leteckého paliva Jet A-1, což představuje objem srovnatelný s rokem 2024. Do stejné stanice mířily také odvalovací kontejnery ACTS ložené komunálním odpadem ze Svitav a Zábřehu na Moravě. Příjemcem těchto zásilek je zařízení pro energetické využití odpadů SAKO Brno. V závěru roku 2025 uzavřelo SAKO smlouvu na projekt „Modernizace ZEVO společnosti SAKO Brno“, v jehož rámci by měla být obnovena také železniční vlečka. Dokončení projektu je plánováno do května 2028. Investice do modernizace a rozšíření zařízení pro energetické využívání odpadu je klíčová pro to, aby Brno bylo dostatečně připraveno na blížící se zákaz skládkování.

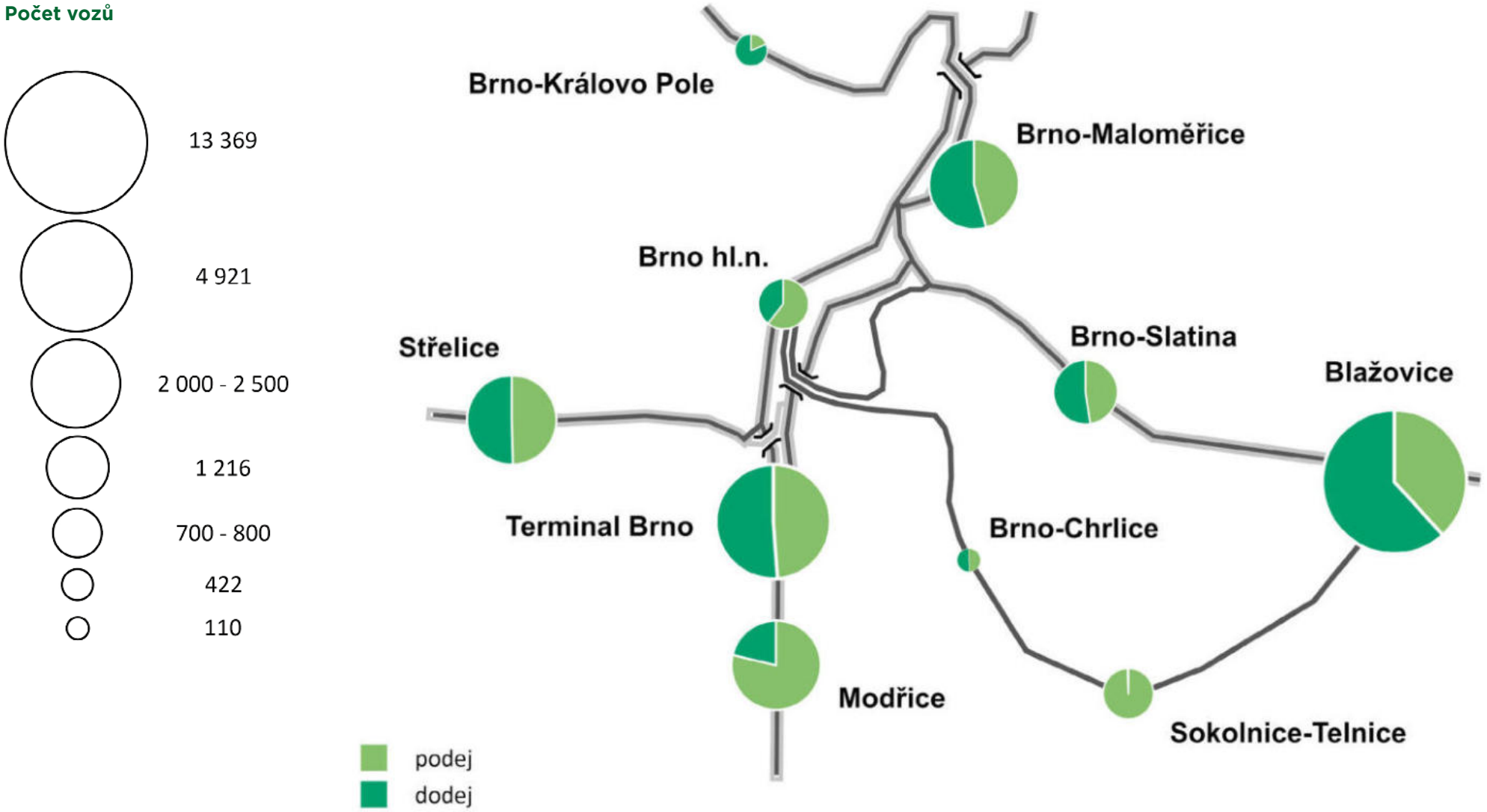
Manipulace s vozy loženými biomasou na vlečce teplárny Brno-Sever.

Na začátku října 2025 byly zahájeny přepravy biomasy, resp. dřevní štěpky, ze stanice Rájec-Jestřebí na zmodernizovanou vlečku Tepláren Brno, a.s., provoz Sever. Ročně by s využitím nástaveb Innofreight mělo být do teplárny přepraveno cca 90 tisíc tun biomasy. Nástavby pro přepravu biomasy jsou zakryty speciálním víkem, aby při přepravě nedocházelo k jakémukoli úletu materiálu. Také odpadní popílek bude z teplárny odvážen po železnici s využitím již osvědčených kontejnerů ACTS.



„Laminátky“ řady 230 jsou na výkonech na hlavních tratích postupně nahrazovány modernějšími vozidly.

Další významní zákazníci se nacházejí v brněnské městské aglomeraci, resp. v těsné blízkosti jihomoravské metropole. Vlečka cementárny Mokrá společnosti Heidelberg Materials CZ odbočuje ze stanice Blažovice. Zásilky cementu odtud putovaly tradičně do Berouna a Prahy-Radotína. Zajímavé byly i přepravy cementu určeného pro modernizaci dálnice D5 do stanice Plzeň-Koterov. Do skladů společnosti ČEPRO ve Střelicích bylo vlaky ČD Cargo přepraveno téměř 80 tisíc tun pohonných hmot. Pro akciovou společnost Ferona v Modřicích byly přepravovány zásilky s hutním materiálem, významné byly rovněž přepravy železného šrotu, zejména ze stanic Modřice a Sokolnice-Telnice. V rámci doplňkových služeb zajišťovalo ČD Cargo v brněnském uzlu v roce 2025 obsluhu celkem 27 vleček, z nichž 18 bylo aktivních.


Počet vozů
13 369
4 921
2 000 - 2 500
1 216
700 - 800
422
110
Brno-Královo Pole
Brno-Maloměřice
Brno hl.n.
Střelice
Brno-Slatina
Blažovice
Terminal Brno
Brno-Chrlice
Modřice
Sokolnice-Telnice
podej
dodej

14

STRATEGICKÉ PROJEKTY

14.1 Železniční uzel Brno, nové hlavní nádraží a čtvrť Trnitá

V roce 2025 pokračovaly přípravné práce na projektu modernizace Železničního uzlu Brno, které navazovaly na schválený záměr projektu. Přestavba železničního uzlu byla rozdělena do tří hlavních etap: Horní Heršpice a osobní nádraží, Černovice a Židenice. V průběhu roku probíhaly přípravy na vypsání výběrového řízení na zhotovení projektové dokumentace a povolení záměru pro etapu Horní Heršpice a osobní nádraží a etapu Černovice, u níž bylo výběrové řízení vypsáno v polovině roku. Současně probíhal proces povolovacích řízení staveb Klíny – Nevrklova a modernizace mostu Bubeníčkova, realizace této stavby je plánovaná v průběhu roku 2027.

Na území nové čtvrti Trnitá pokračovala výstavba prvních ulic, které v budoucnu zajistí napojení nového nádraží i jednotlivých městských bloků. Z projektů městské infrastruktury Železničního uzlu Brno byla dokončena stavba ulice Uhelná v úseku od Opuštěné směrem k novému nádraží. V souvislosti s vrcholící přípravou severní části Bulváru, jehož realizace bude zahájena na začátku roku 2026, proběhla demolice čerpací stanice Shell v místě křížení budoucího Bulváru s ulicí Opuštěná. Současně pokračovala projektová příprava jižní části Bulváru, v úseku od ulice Opuštěná k novému nádraží. Dále byla zahájena projektová příprava ulice Nová Rosická 0. etapa, dočasné odstavné plochy pro autobusy mezi ulicemi Plotní – Dornych, demolice rampy na střechu ÚAN Zvonařka a demolice bývalého opravárenského areálu ČSAD.

Další přípravy probíhaly v lokalitě kolem budoucího nádraží – přednádraží, zanádraží a navazujícího povodňového parku. V návaznosti na dokončení rekonstrukce ulice Komárovská byla zahájena stavba prodloužení ulice Kalová. S výhledem na plánovanou realizaci protipovodňových opatření na řece Svratce, konkrétně etap IX, X, XI, byla na konci roku zahájena demolice objektu bývalé železniční polikliniky.

Pohled budoucím bulvárem směrem k historickému centru.

Na rozvoji území se podíleli také soukromí investoři. V sousedství již dokončených objektů Palác Trnitá a Rezidence u Vaňkovky byla zahájena výstavba městského bloku Trnitá II Bulvár. Současně byly zahájeny stavební práce na budovách K, X a Y městského areálu Vlněna a na projektu Na Promenádě v ulici Železniční. Zatímco probíhaly demolice bývalého objektu Tesco, byl na ulici Nové sady dokončen komplex Centropolis a na ulici Komárovská polyfunkční dům Meridiem.

Od září byly veřejnosti zpřístupněny prohlídky modelu nového hlavního nádraží a jeho okolí ve virtuální realitě v prostorách pavilonu H na brněnském výstavišti. Návštěvníci se mohli projít prostory nádraží a jeho okolím v měřítku 1 : 1. V průběhu roku 2025 tuto možnost využilo více než 1 500 osob. Prohlídky budou pokračovat i v roce 2026, nově v prostorách pavilonu E na brněnském výstavišti.

Ve stejném měsíci bylo otevřeno Informační centrum rozvojových projektů v přízemí parkovacího domu DOMINI PARK na ulici Panenská. Každý všední den od 9 do 18 hodin se zde návštěvníci mohou dozvědět o strategických projektech statutárního města Brna Správy železnic a Ředitelství silnic a dálnic. Součástí stálé expozice je model nové čtvrti Trnitá s novým hlavním nádražím v měřítku 1 : 200, grafické panely a audiovizuální prezentace. Centrum bylo také využíváno pro přednášky s odborníky ze Správy železnic.

URBAN CENTRUM BRNO věnovalo již potřetí svou poslední výstavu v roce tématu strategických projektů. Výstava s názvem VRT // ŽUB: Rychlovlaky v Brně představila veřejnosti plánovanou přestavbu železničního uzlu a jeho zapojení do systému vysokorychlostních tratí. Prostřednictvím grafických a audiovizuálních materiálů se návštěvníci mohli seznámit nejen s podobou nového hlavního nádraží, ale také s přestupními terminály v Černovicích a Židenicích, související městskou infrastrukturou či proměnou navazujících veřejných prostranství. Doprovodný program nabídl komentované prohlídky, tematické přednášky i možnost vydat se na procházku přímo podél budoucího železničního uzlu.

Bulvár propojí nové hlavní nádraží s centrem města pro chodce, cyklisty, auta i MHD

© **2026 Brněnské komunikace a.s.**
Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:
Brněnské komunikace a.s.

• **Redakce:** Bc. Veronika Jágerová • **Prameny:** Brněnské komunikace a.s.,
Český statistický úřad, Dopravní podnik města Brna, a.s., KORDIS JMK, a.s., Magistrát města Brna,
ČD Cargo, a.s., LETIŠTĚ BRNO a.s., Městská policie Brno

• **Fotografie:** Magistrát města Brna, Dopravní podnik města Brna, a.s., KORDIS JMK, a.s., Městská policie Brno,
LETIŠTĚ BRNO a.s., ČD Cargo, a.s., Brněnské komunikace a.s.

• **Výroba:** REEV s.r.o. • Vydáno v nákladu 80 ks • Brno 2026

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

B R N O

kordis jmk

DPMB
Dopravní podnik města Brna a.s.

Brněnské komunikace

B R N O