



## KAPITOLA II.

# BRNĚNSKÁ STORY

Téměř každý jistě zná pověst o brněnském kole. Ta vypráví o tom, jak se kolařský mistr Georg Birck neuváženě jednoho květnového dne roku 1635 v lednické hospodě vsadil o 12 tolarů, že v jednom dni, od východu slunce do jeho západu, porazí v lese strom, udělá z něj kolo a dokutálí ho do Brna. Podle originálního znění pověsti celý tento úkol kolařský mistr opravdu zvládl a před západem slunce dokutálel kolo na Starou radnici. Vyrobit kolo, a ještě ho dokutálet z Lednice do Brna, se lidem zdálo jako nadlidský úkol, a tak lidé věřili, že mu s úkolem pomáhal čert.

Tato pověst má však i jiné, pragmatičtější, vysvětlení. Kolařský mistr si ráno po probuzení uvědomil, jak neuvážlivě se předchozího večera v hospodě choval, a tak podle svých předchozích návrhů rychle sestrojil primitivní jízdní kolo. Nedokonalý stroj se mu však těsně před Brnem rozpadl, do Brna dokutálel jen samotné kolo. Málo známý vynálezce je mezi odborníky často přezdíván jihomoravský Da Vinci.

Co když je Brno ve skutečnosti zapomenutou kolébkou cyklistiky a primitivní kolo zde bylo vynalezeno o 200 let dříve, než jak je obecně uznáváno?



# VŽDYŤ TO NEMÁ CENU, V BRNĚ STEJNĚ NIKDO JEZDIT NEBUDE, PROTOŽE



## TO TU JE PŘÍLIŠ KOPCOVITÉ



**JEN MÁLO  
BRNĚNSKÝCH  
ULIC MÁ  
STOUPÁNÍ  
VĚTŠÍ NEŽ 6 %**

Kopcovitost není pro cyklo dopravu tak významný faktor, jak si většina lidí myslí. Jen málo brněnských ulic má stoupání větší než 6 %, což je sklon, který se obecně považuje za bezproblémový. Kromě toho je mnoho kopcovitých měst, které mají velmi podobný podíl cyklo dopravy jako naše rovinaté Pardubice. Cyklisté jezdí i tam, kde jsou kopce, pokud jim je vyhrazen bezpečný prostor. Kromě toho je dnes navíc možné tento problém velmi elegantně vyřešit elektrokolem, jako to vyřešil např. Stuttgart, Bristol, Bern, San Francisco, Lisabon...

## TO TU JE NEBEZPEČNÉ



Cyklisté ohrožují chodce na chodnících a svojí nepředvídatelnou jízdou často i sami sebe nebo osoby v automobilech. To je mnohdy bohužel pravda, ale opět se dostáváme k nedostatečně infrastruktuře. Cyklisté porušují pravidla provozu v případě, že se sami v provozu cítí v ohrožení, a tak volí nelegální jízdu po chodníku.

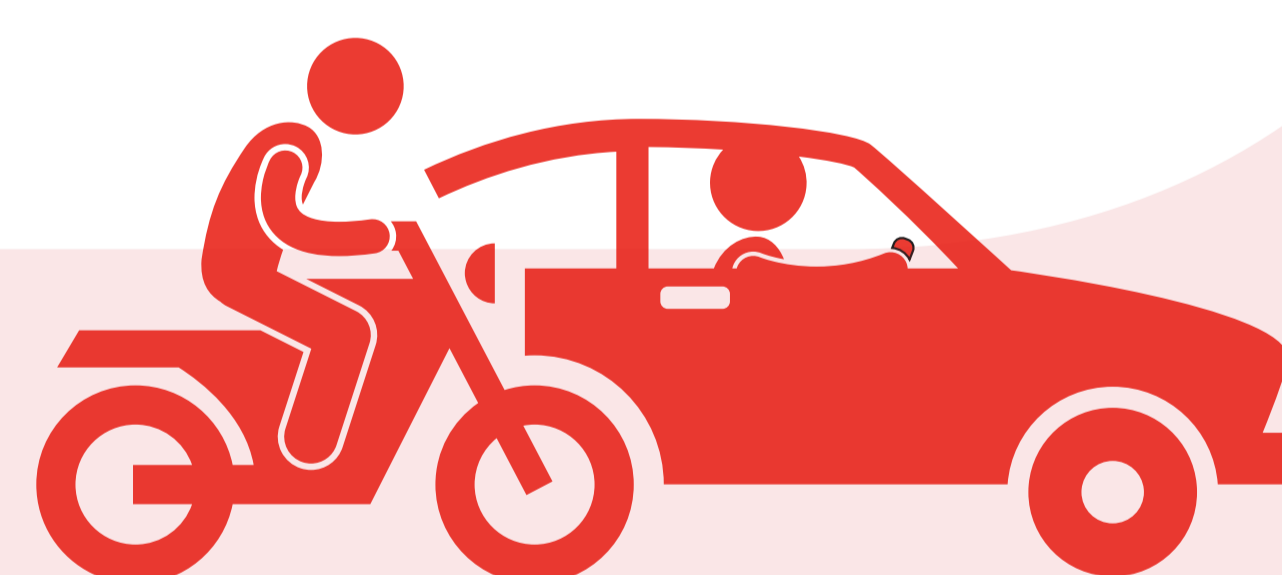
**V IDEÁLNÍM PŘÍPADĚ JE  
PROVOZ CYKLISTŮ ODDĚLEN  
OD CHODCŮ I AUTOMOBILŮ  
A CYKLO DOPRAVA TAK PRO  
NIKOHO NENÍ NEBEZPEČÍM.**

## JSOU TU ÚZKÉ ULICE A PRO KOLA V NICH NENÍ MÍSTO



Do profilu ulice je často potřeba vměstnat kromě několika módů dopravy i stromořadí, parkování, osvětlení, mobiliář, odvodnění nebo sloupky dopravního značení. Uspořádání pak často komplikují neviditelné inženýrské sítě nebo složité majetkoprávní vztahy. Pravdou je, že brněnské ulice jsou užší než například vídeňské nebo kodaňské. Plánování je tedy o něco komplikovanější, ale v zásadě platí, že místo je v ulicích na všechno, na co se místo udělat chce, jen je potřeba prioritizovat a být kreativní.

## TU NENÍ TRADICE MĚSTSKÉ CYKLISTIKY



Je pravdou, že v Brně byla cyklo doprava mnoho let na okraji zájmu. V době globalizace však poptávka po tomto druhu dopravy vzniká z jiných důvodů – lidé hodně cestují a vnímají příznivou atmosféru měst, kde jsou méně přítomná auta a více lidí využívá aktivní mobilitu. Také chtějí zařadit pohyb do každodenního života, snížit svoji uhlíkovou stopu nebo třeba ušetřit čas nebo peníze.

## TU MOC SNĚŽÍ, PRŠÍ, SVÍTÍ SLUNCE...



Z hlediska podnebí a počasí existuje málo vhodnějších míst pro jízdu na kole než je Brno. Je tu vysoký počet slunečných dní a naopak velmi malý počet dní, kdy prší nebo sněží. Globální oteplování navíc stále snižuje počet dní, kdy teploty klesají pod stupeň mrazu. Na kolech se jezdí i v městech, kde velkou část roku mrzne, sněží, je tropické teplo nebo fouká tak silný vítr, že vám protivítr nahrazuje 8% stoupání.

**PROTIVÍTR  
NAHRAZUJE  
8% STOUPÁNÍ**

## TU STEJNĚ NIKDO NEJEZDÍ



Oblíbený argument spousty lidí – nemá cenu budovat infrastrukturu pro těch pár bláznů. Znovu se vracíme k zákonu dopravní indukce, který jasně říká, že ve chvíli, kdy dáme nějakému dopravnímu módu prostor, bude využit. O to víc, pokud je to pragmaticky výhodný způsob dopravy.

**DÍKY MĚŘENÍ NAPŘÍKLAD VÍME,  
ŽE DÍKY CYKLOPRUHU NA  
ULICI LIDICKÁ SE ZDE PRŮJEZD  
CYKLISTŮ ZVÝŠIL VÍC JAK  
DVOJNÁSOBNĚ.**

# BUDOUCNOST BRNA



## V NEJBLIŽŠÍ DOBĚ NÁS ČEKAJÍ NÁSLEDUJÍCÍ REALIZACE:

- ⊙ stoupací cyklopruh Libušíným údolím do Kohoutovic
- ⊙ v rámci PPO vzniknou další cyklostezky podél Svratky a podjezdy pod vytíženými komunikacemi Vídeňská a Renneská třída
- ⊙ 1. etapa cyklostezky údolím Ponávky
- ⊙ rekonstrukce ulice Údolní s cyklopruhy
- ⊙ společná stezka k přehradě
- ⊙ nové cykloobousměrky

## V HORIZONTU 2-5 LET SE PAK MŮŽETE TĚŠIT NAPŘÍKLAD NA:

- ⊙ podjezd pod ulicí Pisárecká
- ⊙ cyklostezku do Bosonoh a Soběšic
- ⊙ cykloopatření na ulicích Veveří a Křenové i s podjezdem pod komunikací
- ⊙ cyklostezku podél Holzovy a směrem pod Stránskou skálu
- ⊙ další rozšíření cyklostezek kolem Svratky v rámci PPO
- ⊙ cyklostezka Žebětín-Bosonohy-Kohoutovice
- ⊙ nové cykloobousměrky

## V DELŠÍM ČASOVÉM HORIZONTU PLÁNUJEME:

- ⊙ páteřní cyklotrasy Veveří - Vídeňská a Sportovní - Plotní
- ⊙ cyklostezku údolím Bobravy
- ⊙ cyklostezka kolem přehrady
- ⊙ cyklostezka podél Leskavy
- ⊙ cyklostezka podél Jihlavské
- ⊙ cyklostezka Brno-Kuřim
- ⊙ cyklostezka podél ulice Řípská

## Plánovaná cykloopatření

horizont realizace

— Stávající cykloopatření

--- realizace do 2 let

--- realizace od 2 do 5 let

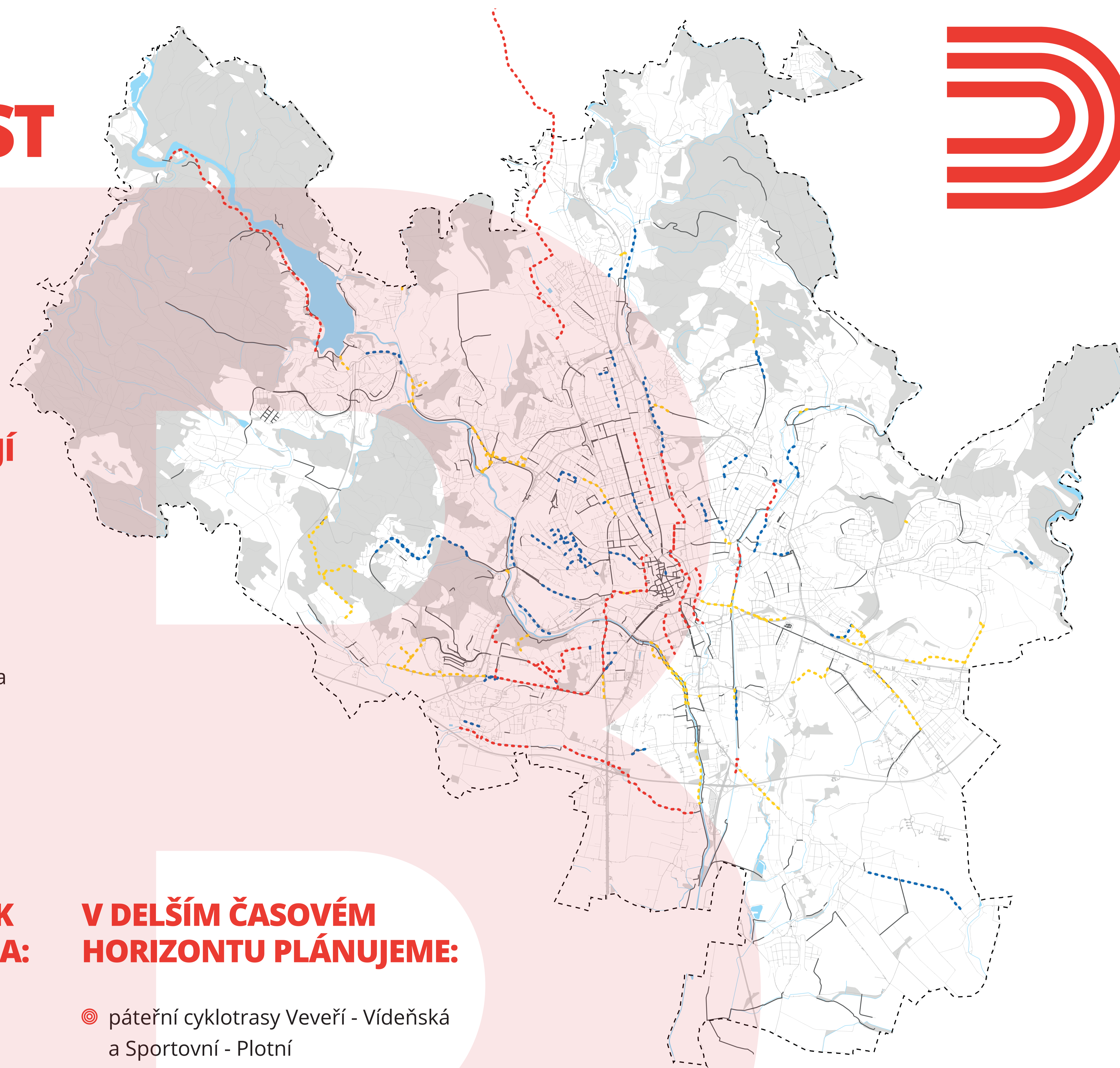
--- realizace od 5 do 10 let

## A PROČ TO VŠECHNO TAK DLOUHO TRVÁ?

Plánování města je velmi komplexní záležitost. Vstupuje do něj mnoho aktérů s mnoha zájmy a dojit shody je vždy běh na dlouhou trať. To, co je vidět na povrchu jako finální výsledek, je jen zlomek celé

problematiky. Za každou rekonstrukcí ulice nebo jiným stavebním projektem jsou roky a roky příprav, vyjednávání a hledání kompromisů mezi samosprávou, správci sítí a technické infrastruktury, policí,

složkami IZS, politiky, aktivisty... Cyklistická infrastruktura ještě není tak zažitá a není automatickou součástí všech návrhů, a tak se je často do návrhů dodělávána dodatečně.

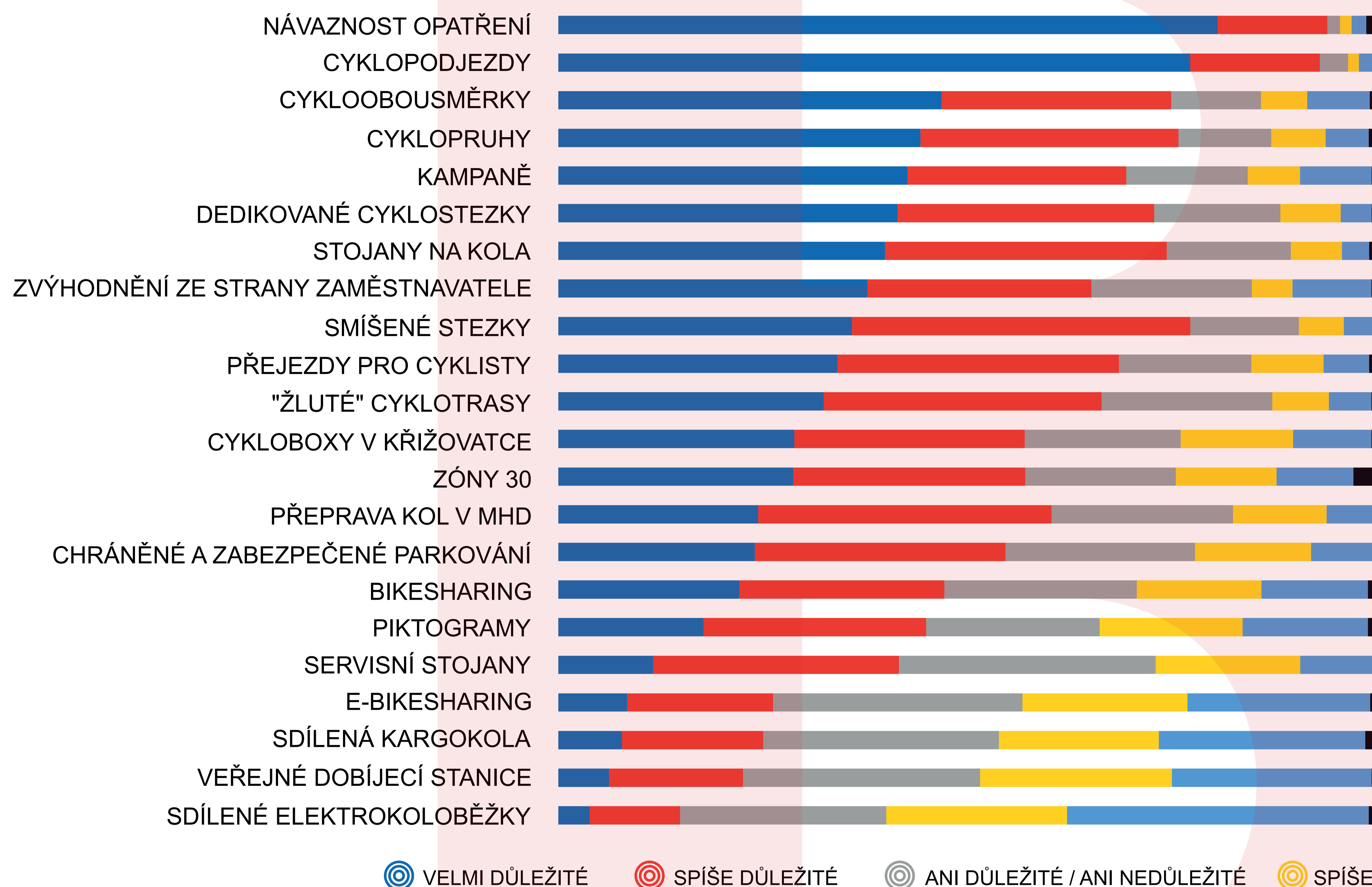


# VÝSLEDKY CYKLOANKETY



Během dvou měsíců na jaře letošního roku byla v rámci přípravy nové cyklostrategie spuštěna první městská anketa na téma cyklo dopravy v Brně. Anketu vyplnilo 3114 respondentů a my máme poprvé k dispozici materiál, který nám přibližuje různé zkušenosti s jízdou na kole po městě.

## JAKOU DŮLEŽITOST PŘIKLÁDÁTE JEDNOTLIVÝM OPATŘENÍM

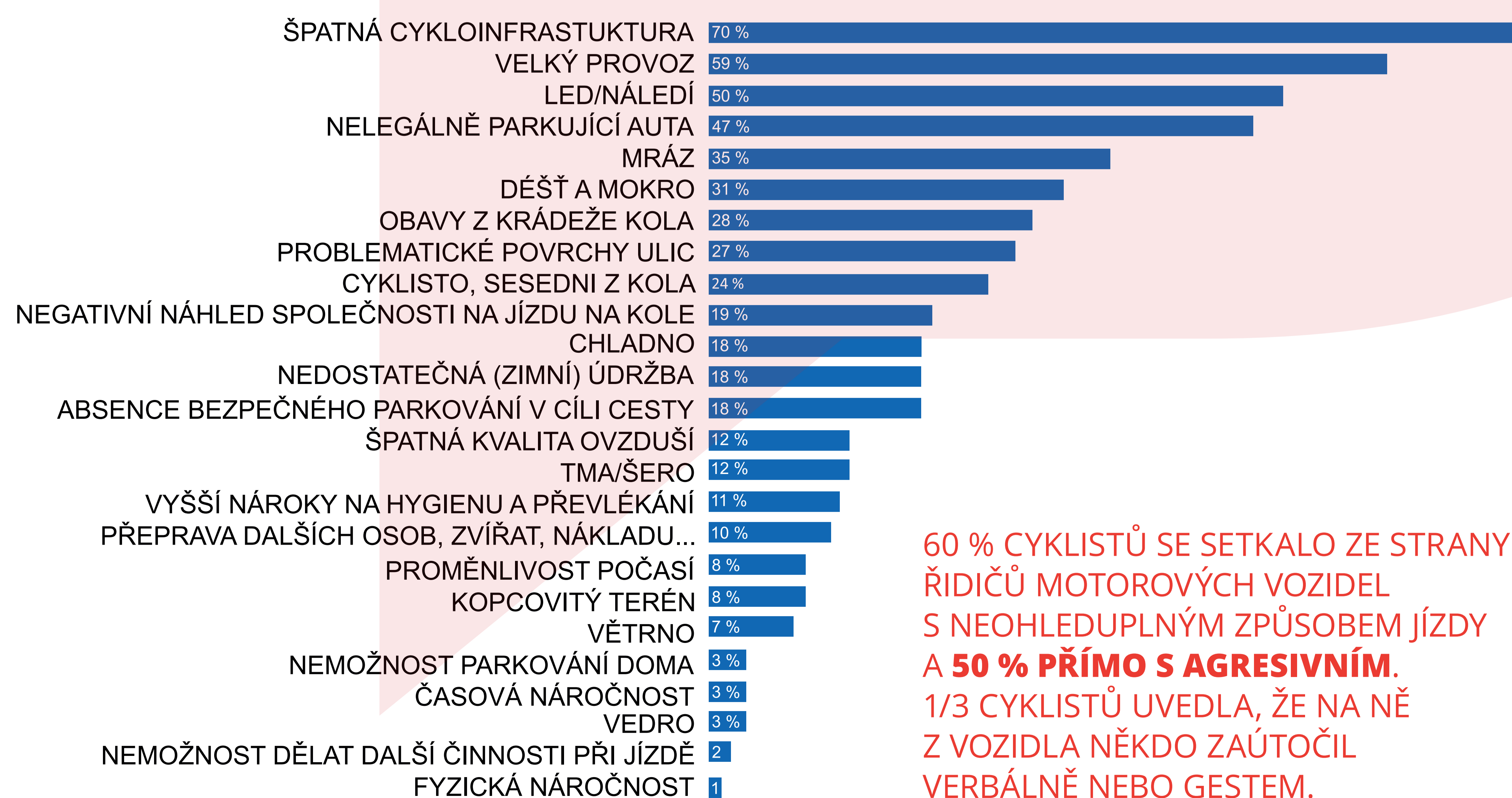


PŘEKVAPIVĚ SILNĚ PALČIVÝM TÉMATEM V BRNĚ JSOU PODJEZDY POD VYTÍŽENÝMI KOMUNIKACEMI. K RADOSTI NEJEN CYKLISTŮ V NÁSLEDUJÍCÍCH LETECH **VZNIKNOU** **PODJEZDY POD ULICEMI VÍDEŇSKÁ, RENNESKÁ TŘÍDA, PISÁRECKÁ A KŘENOVÁ.**

cyklista 50–100 kg      auto 1,5–2 t

PRO KOHO Z NICH MŮŽE BÝT JAKÝKOLIV STŘET **FATÁLNÍ?** BERME OHLEDY NA ZRANITELNĚJŠÍ ÚČASTNÍKY PROVOZU.

## CO VÁM NEJVÍCE VADÍ PŘI JÍZDĚ NA KOLE V BRNĚ (anebo vám brání ve větším využití kola)



NA HLAVNÍCH DVOU PROBLÉMECH S JÍZDOU NA KOLE PO BRNĚ SE SHODNOU CYKLISTI I NECYKLISTI. PŘIBLIŽNĚ 60 % NECYKLISTŮ SHODNĚ **VADÍ VELKÝ PROVOZ AUT A ŠPATNÁ CYKLOINFRASTRUKTURA.**

60 % CYKLISTŮ SE SETKALO ZE STRANY ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL S NEOHLEDUPLNÝM ZPŮSOBEM JÍZDY **A 50 % PŘÍMO S AGRESIVNÍM.** 1/3 CYKLISTŮ UVEDLA, ŽE NA NĚ Z VOZIDLA NĚKDO ZAÚTOČIL VERBÁLNĚ NEBO GESTEM.

# VÝVOJ BIKESHARINGU V BRNĚ OD ROKU 2017



První sdílená kola (Velonet) se v Brně objevila v roce 2017 s omezeným počtem vlastních stanic. Postupně se přidaly společnosti Rekola a Nextbike, které využívaly veřejná prostranství a nabídly více stanic, což vedlo k odchodu Velonetu a možnosti odkládání kol prakticky kdekoli.

V roce 2019 město podepsalo s poskytovateli Memorandum o porozumění v rozvoji cyklistické dopravy, zaměřené na systémy sdílených kol. Následně město zahájilo budování stojanů a odkládacích míst, čímž vznikla hustá síť pro sdílená kola.

## KTERÝ VÝROK NEJVÍCE VYSTIHUJE VÁŠ VZTAH KE SDÍLENÝM KOLŮM



## ZNÁTE ČI VYUŽIL/A JSTE V POSLEDNÍCH DVOU LETECH PŘI SVÝCH CESTÁCH PO BRNĚ SDÍLENÁ KOLA?



TÉMĚŘ 40 % RESPONDENTŮ SLUŽBU SDÍLENÝCH KOL NEVYUŽÍJE, PROTOŽE PRIMÁRNĚ JEZDÍ NA VLASTNÍM KOLE.

# PODPORA SDÍLENÉ MOBILITY V BRNĚ

## SEZONA 2022

V roce 2022 Brno spustilo pilotní projekt podpory sdílených kol ve spolupráci s Nextbike a Rekola. Město nabídlo uživatelům 2 jízdy po 30 minutách denně zdarma, což bylo v ČR unikátní. Získalo také přístup k anonymizovaným datům o jízdách, která potvrdila vhodnost volby 30 minutového limitu.

## VÝSLEDKY 2022 (duben–září)

**102 000** jízd

**9 800** nových uživatelů

**16 min.** průměrná délka výpůjčky

**Středa** nejčastější den výpůjček

## SEZONA 2023

Po úspěšném pilotním projektu město prodloužilo podporu bikesharingu. Smlouvy s poskytovateli byly uzavřeny až do roku 2026. Občané opět dostávají 2× 30 minut jízdy zdarma denně v období od března do listopadu.

## VÝSLEDKY 2023 (květen–listopad)

**148 000** jízd

**8 700** nových uživatelů

**15 min.** průměrná délka výpůjčky

**Středa** nejčastější den výpůjček

**Celkově bylo při všech jízdách najeto 276 000 kilometrů, a to při průměrné délce 2 km na jednu jízdu.**

**Zcela nejdelší jízdy vedly od nákupního centra Olympia k Brněnské přehradě. Dva uživatelé, kteří tuto trasu absolvovali, si udělali výlet přes město a kola měli půjčená více než 2 hodiny.**



Chybí vám v blízkosti domova nebo v cíli cesty prostor pro bikesharing nebo bezpečný stojan? Dejte nám o tom vědět přes novou webovou aplikaci, kde je možné podat podnět na zřízení nových míst pro parkování osobních i sdílených jízdních kol.