

VÁŠ DOPIS ČJ.:

ZE DNE:

NAŠE ČJ.:

SPIS. ZN.:

MMB/ 0268810/2015

5400/OD/MMB/0268810/2015

Dle rozdělovníku

VYŘIZUJE:

TEL.:

FAX:

E-MAIL:

Ing. Tomáš Burian

542 174 446

542 174 211

burian.tomas@brno.cz

DATUM:

POČET LISTŮ:

2015-07-14

2 (při oboustr. kopii 1)

MĚSTSKÁ ČÁST BRNO TUŘANY	
Datum doručení:	20-07-2015
Číslo jednací:	4424
Počet listů:	1
Počet listů příloh:	5

Preference opatření pro cyklistickou dopravu z pohledu Městských částí Statutárního města Brna

Vážení,

jedním z cílů dopravní politiky města Brna je podpora cyklo dopravy, její rozvoj a dosažení zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě dopravní práce ve městě. Město Brno se snaží o podporu cyklistické dopravy a vyvážení potřeb všech účastníků silničního provozu. Jako základní materiál pro rozvoj cyklistické dopravy byl zpracován v roce 2010 Generel cyklistické dopravy ve městě Brně. Město Brno podporuje cyklistickou dopravu nejenom naplňováním tohoto Generelu (dokladem je rozšiřující se oblast různých cykloopatření), ale také rozpracováním cílů a opatření Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR do koncepčních a rozvojových materiálů města Brna. Město Brno se hlásí k základnímu cíli Cyklostrategie – zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrační součástí dopravního systému ve městě – především na kratší vzdálenosti.

V oblasti cyklistické dopravy v současnosti probíhá postupná příprava a realizace jak liniových, tak plošných opatření pro cyklisty v souladu se zpracovaným materiálem „Studie návrhu cykloopatření pro období 2015 s výhledem na další roky“. Tato studie metodicky vychází z Generelu, který je postupně naplňován a zpřesňován v rámci samostatných akcí, a zároveň sleduje i dlouhodobý záměr týkající se postupného zpřístupňování území cyklistům. V rámci přijatého plánu oprav a údržby komunikací jsou koncepčně prověřovány všechny připravované stavební akce z pohledu prostupnosti pro cyklisty i v dalších lokalitách na území všech městských částí.

Odbor dopravy Magistrátu města Brna Vás tímto žádá o sdělení nejdůležitějších preferencí opatření pro cyklistickou dopravu z pohledu vaší Městské části.

S pozdravem

Ing. Vladimír Bielko
vedoucí odboru

Příloha: Studie návrhu cykloopatření pro období 2015 s výhledem na další roky

Obdrží:

Statutární město Brno, Městské části:

Brno-střed

Brno-Žabovřesky

Brno-Královo Pole

Brno-sever

Brno-Židenice

Brno-Černovice

Brno-jih

Brno-Bohunice

Brno-Starý Lískovec

Brno-Nový Lískovec

Brno-Kohoutovice

Brno-Jundrov

Brno-Bystře

Brno-Kníničky

Brno-Komín

Brno-Medlánky

Brno-Řečkovice a Mokrá Hora

Brno-Maloměřice a Obřany

Brno-Vinohrady

Brno-Líšeň

Brno-Slatina

Brno-Tuřany

Brno-Chrlice

Brno-Bosonohy

Brno-Žebětín

Brno-Ivanovice

Brno-Jehnice

Brno-Ořešín

Brno-Útěchov

Na vědomí:

OD – oddělení koncepce dopravy, spis

Studie návrhu cykloopatření pro období 2015 s výhledem na další roky

(studie)



Vypracoval: Ing. Dušan Vokoun

Květen 2015

Obsah:

ÚVOD	4
2 OPATŘENÍ PRO CYKLISTRY (OBECNĚ)	5
2.1 Opatření liniová	5
2.1.1 Hlavní dopravní koridory	5
2.1.2 Základní rekreační koridory	5
2.2 Opatření plošná	5
2.2 Opatření bodová	5
2.3 Doprovodná infrastruktura	5
3 POPIS NĚKTERÝCH OPATŘENÍ PRO CYKLISTRY	6
3.1 Vyhrazený pruh pro cyklisty v HDP	6
3.2 Cyklopiktogramový koridor v HDP	6
3.3 Společná nebo samostatná stezka pro cyklisty v HDP nebo přidruženém dopravním prostoru	6
3.4 Cykloobousměrky a komunikace s dovoleným vjezdem cyklistů	6
3.4.1 Cykloobousměrky	6
3.4.2 Komunikace s dovoleným vjezdem cyklistů	6
4 OPATŘENÍ PRO CYKLISTRY PRO ROK 2015	7
4.1 Liniová opatření na radiálách města Brna (vyhrazené pruhy pro cyklisty, piktokoridory)	7
4.1.1 Zpracované projekty připravené k realizaci	7
4.1.2 Projekty ve fázi přípravy	7
4.2 Liniová opatření mimo radiály (společné nebo samostatné stezky pro cyklisty) – fáze přípravy	7
4.3 Plošná opatření (cykloobousměrky, Zóny 30)	7
4.4 Opatření bodová	7
4.5 Infrastruktura pro cyklisty	7
5 STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA LINIOVÝCH OPATŘENÍ	8
5.1 Zpracované projekty připravené k realizaci	8
5.1.1 Ulice Jihlavská (II/602) – obousměrný piktogramový koridor	8
5.1.2 Ulice Novolíšeňská (MK) – obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty	8
5.1.3 Ulice Pisárecká (MK) – stoupací vyhrazený pruh pro cyklisty	8
5.2 Projekty ve fázi přípravy	8
5.2.1 Ulice Olomoucká (II/430 a MK) – obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty	8
5.2.2 Ulice Těžební (MK) – obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty	8



5.3 Liniová opatření mimo radiály (společné nebo samostatné stezky pro cyklisty)	9
5.3.1 Stezky pro pěší a cyklisty	9
6 STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA PLOŠNÝCH OPATŘENÍ	9
6.1 Zóna 30 – oblast Grohova	9
6.2 Zóna 30 – oblast Antonínská	9
6.3 Zóna 30 – oblast Centrum	9
7 OPATŘENÍ BODOVÁ	9
7.1 Podjezd ulice Hladíkova (I/42) – úsek č. 12	9
7.2 Přejezd pro cyklisty na ulici Křenová (MK)	9
8 INFRASTRUKTURA PRO CYKLISTY	10
8.1 Bikesharing – systém sdílení jízdních kol	10
8.2 Biketower – parkovací dům pro kola	10
8.3 Stojany pro kola	10
ZÁVĚR	10

Úvod

Tato studie obsahuje návrh opatření pro rok 2015 s výhledem na další roky, přičemž se jedná o realizaci jak liniových opatření (vyhrazené pruhy pro cyklisty, piktogramové koridory), tak i opatření plošných (protisměrné pruhy pro cyklisty) a opatření bodových (podjezdy a přejezdy pro cyklisty).

2 Opatření pro cyklisty (obecně)

Opatření pro cyklisty lze v zásadě dělit:

- opatřená liniová
- opatření plošná
- opatření bodová
- doprovodná infrastruktura

2.1 Opatření liniová

2.1.1 Hlavní dopravní koridory

- hlavní dopravní koridory (= důležité městské radiály)
- dopravní význam (= rychlé a bezpečné dosažení cíle cesty)
- vzájemné propojení míst nabídky a poptávky
- vyhrazené pruhy pro cyklisty (samostatné) v HDP
- vyhrazené pruhy pro cyklisty v kombinaci s vozidly BUS nebo taxi v HDP
- cyklopiktogramové koridory pro cyklisty v HDP
- víceúčelové pruhy (v budoucnu)

2.1.2 Základní rekreační koridory

- základní rekreační koridory (= stezky a trasy kolem řek)
- převažující rekreační význam (= i samotná cesta je cíl)
- odlišné kategorie uživatelů a rozdílné prostorové nároky (cyklisté, pěší, in-line bruslaři)
- stezky pro chodce a cyklisty smíšené i segregované

2.2 Opatření plošná

- opatření na všech ostatních komunikacích (zejména místních komunikacích v zastavěných obytných celcích)
- zajištění plošné prostupnosti území (skrže stávající jednosměrné komunikace)
- vazba na postupnou realizaci ucelených zklidněných zón v Brně (Zóny 30)
- cykloobousměrky (obvykle se společným provozem cyklistů a ostatních vozidel na společné vozovce)
- komunikace s dovoleným vjezdem cyklistů

2.2 Opatření bodová

- opatření na všech komunikacích
- odstranění bodových závad pro cyklisty na komunikaci
- zejména se jedná o křížení cyklistických koridorů (cyklotras, cyklostezek) s ostatní necyklistickou infrastrukturou

2.3 Doprovodná infrastruktura

- stojany pro kola
- parkovací domy pro kola
- parkovací boxy pro kola
- systémy B+R
- systém sdílení kol (Bikesharing)

3 Popis některých opatření pro cyklisty

3.1 Vyhrazený pruh pro cyklisty v HDP

Stručná charakteristika:

- pohyb cyklisty vůči ostatní dopravě je plně oddělen (segregován)
- vhodné opatření na komunikacích s vyšší intenzitou dopravy
- vyhrazený pruh pro cyklisty může být realizován jako společný s vozidly BUS, případně TAXI
- vyhrazený pruh je vyznačen svislým (SDZ č. IP 20a,b) a vodorovným dopravním značením (VDZ č. V 1a nebo V 2b)
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je nejvýše 50 km/h (obvykle dle obecné úpravy provozu na PK)
- v místech světelně řízených křižovatek se obvykle zřizují i čekací prostory pro cyklisty (VDZ č. V 19)
- opatření může být v některých místech z důvodů nedostatečné šířky komunikace mezi obrubami částečně nahrazeno realizací cyklopiktogramového koridoru

3.2 Cyklopiktogramový koridor v HDP

Stručná charakteristika:

- pohyb cyklisty vůči ostatní dopravě není nijak oddělen (segregován)
- cyklista se pohybuje na vozovce společně s ostatními vozidly
- vodorovným dopravním značením (VDZ č. V 20) je na vozovce opticky podkreslen doporučený pohyb cyklisty
- pro řidiče ostatních vozidel přímo nevyplývají v místě realizace piktokoridoru žádné zvláštní povinnosti (platí ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. v platném znění)
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je nejvýše 50 km/h (obvykle dle obecné úpravy provozu na PK)
- na komunikaci se nenachází směrové oblouky malých poloměrů, podélný sklon je příznivý, existuje pohledový vztah mezi cyklistou a protijedoucím řidičem
- intenzita dopravy na komunikaci se pohybuje řádově do 12-14 tis. vozidel/24 hod.)

3.3 Společná nebo samostatná stezka pro cyklisty v HDP nebo přidruženém dopravním prostoru

Stručná charakteristika:

- pohyb cyklisty vůči ostatní dopravě je plně oddělen (segregován) a vedený buď v HDP nebo častěji v přidruženém dopravním prostoru nebo mimo komunikaci
- vhodné opatření na komunikacích s vysokou intenzitou dopravy (více než 20 tis. vozidel/24 hod.) a nejvyšší dovolenou rychlostí vyšší než 50 km/h (obvykle 90 km/h a více)
- stezka slouží buď pouze cyklistům, nebo umožňuje i užití chodci (společný provoz)
- je použito vždy příslušné svislé dopravní značení (C 8a,b resp. C 9/10) příp. v kombinaci s vodorovným dopravním značením (VDZ č. V 1a nebo V 2b)
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je nejvýše 50 km/h (obvykle dle obecné úpravy provozu na PK)

3.4 Cykloobousměrky a komunikace s dovoleným vjezdem cyklistů

3.4.1 Cykloobousměrky

Stručná charakteristika:

- pohyb cyklisty vůči ostatní dopravě buďto není nijak oddělen nebo je naopak plně oddělen (segregován)
- cyklista se pohybuje na vozovce buď společně s ostatními vozidly (v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb.) nebo ve svém segregovaném jízdním pruhu
- nejvyšší dovolená rychlost všech vozidel je nejvýše 50 km/h při segregovaném provozu cyklistické dopravy nebo nejvýše 30 km/h (resp. 20 km/h v obytných a pěších zónách) při společném provozu cyklistické a ostatní dopravy
- svislé DZ č. IP 4b a č. B 2 je doplněno dodatkovými tabulkami č. E 12a,b na kterých je vyznačeno skutečné uspořádání jízdy cyklisty vůči ostatním vozidlům
- v celé délce nebo jen na začátku a na konci, příp. v místech příčných vazeb může být doplněn piktokoridor (VDZ č. V 20) nebo je vyznačen souvislý segregovaný (ochranný) cyklopruh (VDZ č. V 14)

3.4.2 Komunikace s dovoleným vjezdem cyklistů

Stručná charakteristika:

- všechny místní a účelové komunikace (obecně)
- dovolený vjezd na komunikaci je obvykle umožněn všem vozidlům (včetně cyklistů) nebo je instalována svislá dopravní značka, která cyklistům vjezd dovozuje v souladu s platnou legislativou (SDZ č. B 11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“)

4 Opatření pro cyklisty pro rok 2015

4.1 Liniová opatření na radiálách města Brna (vyhrazené pruhy pro cyklisty, piktokoridory)

Opatření tohoto typu jsou realizována v hlavním dopravním prostoru (dle ČSN 73 6110) a jsou rozdělena do dvou kategorií:

4.1.1 Zpracované projekty připravené k realizaci

- Ulice Jihlavská (II/602) – obousměrný piktogramový koridor
- Ulice Novolíšeňská (MK) – obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty
- Ulice Pisárecká (MK) – stoupací vyhrazený pruh pro cyklisty

4.1.2 Projekty ve fázi přípravy

- Ulice Olomoucká (II/430 a MK) – obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty
- Ulice Těžební (MK) – obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty

4.2 Liniová opatření mimo radiály (společné nebo samostatné stezky pro cyklisty) – fáze přípravy

Opatření tohoto typu jsou realizována v hlavním nebo přidruženém dopravním prostoru (dle ČSN 73 6110)

- Stezka pro pěší a cyklisty – paralelní větev cyklotrasy č. 1 (úsek Vomáčkova – Sokolova)

4.3 Plošná opatření (cykloobousměrky, Zóny 30)

- Zóna 30 (oblast Antonínská)
- Zóna 30 (oblast Grohova)
- Zóna 30 (oblast Centrum)
- Celodenní vjezd cyklistů do MPR

4.4 Opatření bodová

- Podjezd ulice Hladíkova (I/42)
- Přejezd pro cyklisty na ulici Křenová (MK)

4.5 Infrastruktura pro cyklisty

- Bikesharing
- Biketower
- Stojany pro kola

5 Stručná charakteristika liniových opatření

5.1 Zpracované projekty připravené k realizaci

5.1.1 Ulice Jihlavská (II/602) – obousměrný piktogramový koridor

Ulice Jihlavská (II/602) je důležitá čtyřpruhová radiální komunikace II. třídy s intenzitou dopravy v řešeném úseku přibližně 23 000 vozidel za 24 hodin (z toho je 6 % vozidel těžkých). Předmětný úsek délky přibližně 530 m je součástí uceleného tahu pro cyklisty vedoucího z Nového Lískovce do centra, který byl realizován v roce 2010. Intenzita cyklistické dopravy v tomto úseku se pohybuje dle zdrojů BKOM-ÚDI v rozmezí 300 – 350 cyklistů za 24 hodin ve všední den. S ohledem na jejich bezpečnost a zároveň bezpečnost všech účastníků provozu na PK je zde navržen obousměrný piktogramový koridor. Opatření je v souladu s Generelem cyklistické dopravy ve městě Brně.

5.1.2 Ulice Novolišeňská (MK) – obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty

Ulice Novolišeňská (MK) je čtyřpruhová dopravně významná sběrná komunikace města Brna situovaná v MČ Brno – Líšeň s intenzitou dopravy přibližně 6 000 vozidel za 24 hodin (z toho je 10 % vozidel těžkých). Předmětný úsek délky přibližně 1 250 m propojuje ulici Mífkovu – na které bylo již realizované cykloopatření dříve - s ulicí Jedovnickou a zajišťuje tak jejich vzájemné cyklistické propojení dle požadavku MČ Brno – Líšeň. V řešeném úseku je navržen obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty. Opatření je v souladu s Generelem cyklistické dopravy ve městě Brně.

5.1.3 Ulice Pisárecká (MK) – stoupací vyhrazený pruh pro cyklisty

Ulice Pisárecká (MK) je dvoupruhová dopravně významná sběrná komunikace vzájemně propojující Pisárky s MČ Brno – Nový Lískovec s intenzitou dopravy v řešeném úseku přibližně 10 000 vozidel za 24 hodin (z toho je 6 % vozidel těžkých). Skrze navazující ulici Rybnická tvoří vzájemné propojení místních komunikací, na kterých již byla v minulosti realizována cyklistická opatření. Na komunikaci v délce přibližně 900 m je navržen stoupací vyhrazený pruh pro cyklisty. Opatření je v souladu s Generelem cyklistické dopravy ve městě Brně.

5.2 Projekty ve fázi přípravy

5.2.1 Ulice Olomoucká (II/430 a MK) – obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty

Ulice Olomoucká (II/430 a MK) je důležitá dvoupruhová (v části čtyřpruhová) radiální komunikace města Brna. Komunikace spojuje zejména MČ Brno – Slatina s centrem města a velkým městským okruhem. Intenzita dopravy činí cca. 15 000 vozidel/24 h. Dle dat BKOM-ÚDI činí intenzita cyklistů na této komunikaci cca. 150 cyklistů/24 hodin ve všední den. Na komunikaci v délce přibližně 2 200 m je navržen obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty v kombinaci s piktokoridorem. Návrh realizace opatření je spojen mimo jiné s požadavkem společnosti Honeywell, která požádala město Brno o prověření a realizaci vhodného cykloopatření, které by propojovalo Černovické terasy s centrem města a částečně i se stávající cyklotrasou č. 5 (Svitavskou). Opatření je v souladu s Generelem cyklistické dopravy ve městě Brně.

5.2.2 Ulice Těžební (MK) – obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty

Ulice Těžební (MK) je důležitá dvoupruhová komunikace města Brna zajišťující obchvat a zároveň napojení průmyslové zóny Černovická terasa. Na komunikaci v délce přibližně 350 m v mezikřižovatkovém úseku Olomoucká – Vlastimila Pecha je navržen obousměrný vyhrazený pruh pro cyklisty v kombinaci s piktokoridorem. Navržené opatření propojuje stávající stezku pro cyklisty a pěší na ulici Vlastimila Pecha a zároveň komunikaci Olomouckou, na které je připravované cykloopatření.

5.3 Liniová opatření mimo radiály (společné nebo samostatné stezky pro cyklisty)

5.3.1 Stezky pro pěší a cyklisty

V přípravě je výstavba paralelní větve cyklotrasy č. 1 (Svratecké), konkrétně se jedná o úsek Vomáčkova – Sokolova. Délka úseku je přibližně 1 250 m.

6 Stručná charakteristika plošných opatření

Realizací plošných opatření je myšlena zejména realizace cykloobousměrek, a to jak na stávajících, tak i na nově navrhovaných jednosměrných komunikacích. Dále se ze strany OD MMB předpokládá ve městě Brně postupná realizace zklidněných ucelených zón, tzv. Zón 30 po vzoru moderních evropských metropolí.

V roce 2015 by měla být zpracována projektová dokumentace tří ucelených zklidněných zón 30 – oblast Antonínská, oblast Grohova, oblast Centrum. Tyto zóny by měly být řešeny dle tzv. Metodiky pro řešení zón 30 v Brně, která byla zpracována BKOM-ÚDI.

V současnosti BKOM-ÚDI připravuje projektovou dokumentaci, která by měla cyklistům umožnit celodenní vjezd do MPR bez časového omezení s výjimkou ulice Česká. V současnosti je tento vjezd pro cyklisty časově omezen v době od 17:00 – 9:00 hod.. Tento záměr byl odsouhlasen RMB dne 3. 2. 2015.

6.1 Zóna 30 – oblast Grohova

Tato zóna se nachází v MČ Brno-střed a je tvořena těmito ulicemi: Čápkova, Jiráskova, Jana Uhra, Grohova, Gorkého, Jaselská, Obilní trh. Obsahuje celkem 11 vjezdů. Naprostá většina komunikací v zóně jsou jednosměrné komunikace. Na vybraných jednosměrných komunikacích s ohledem na stávající statickou dopravu (parkování) budou zřízeny cykloobousměrky. Zároveň zde bude plošně zavedena rychlost 30 km/h a parkování bude možné pouze na místech vyznačených vodorovným dopravním značením.

6.2 Zóna 30 – oblast Antonínská

Tato zóna se nachází v MČ Brno-střed a je tvořena těmito ulicemi: Antonínská, Smetanova, Burešova, Bayerova, Botanická, Tučkova, Sušilova, Sokolská, Mezírka. Obsahuje stejný počet vjezdů jako předchozí zóna Grohova a stejně tak i zde je většina komunikací jednosměrných. Opatření zde navržená jsou identická s předchozí zónou.

6.3 Zóna 30 – oblast Centrum

Tato zóna se nachází v MČ Brno-střed a je tvořena těmito ulicemi: Opletalova, Solniční, Veselá, Dominikánské náměstí, Dominikánská, Šilingrovo náměstí, Biskupská, Benešova, Orlí, Měnišská, Novobranská, Rooseveltova, Za Divadlem, Malinovské náměstí, Kozi, Beethovenova, Vachova, Sukova, Mozartova, Moravské náměstí. Obsahuje celkem 9 vjezdů. Navržená zóna sousedí z jedné strany s malým městským okruhem a z druhé strany se stávající pěší zónou v centru. Na vybraných jednosměrných komunikacích s ohledem na stávající statickou dopravu (parkování) budou zřízeny cykloobousměrky. Opatření zde navržená jsou opět identická s předchozí zónou.

7 Opatření bodová

7.1 Podjezd ulice Hladíkova (I/42) – úsek č. 12

Křížení frekventované cyklotrasy č. 5 (Svitavské) a zároveň trasy Eurovelo č. 9 s ulicí Hladíkovou (I/42), která je zároveň součástí VMO se po mnoha letech diskuse začíná připravovat k realizaci. Rada města Brna schválila v březnu tohoto roku aktualizaci investičního záměru „Cyklistická stezka Hladíkova, úsek 12“ s celkovými náklady 16,1 mil. Kč. Dojde tak k propojení dvou stezek ze severu vedené stezky od ul. Křenová a jižním směrem až k ul. Černovická, a to pomocí nově vybudovaného úseku v podjezdu pod silničním a železničním mostem v korytu řeky Svitavy. Součástí investice je také úprava chodníků a přilehlých ploch včetně veřejného osvětlení. Předpoklad realizace je 21 měsíců.

7.2 Přejezd pro cyklisty na ulici Křenová (MK)

Vybudování přejezdu pro cyklisty přes ulici Křenovou (MK) je jednou z priorit OD MMB – podobně jako vybudování podjezdu pro cyklisty na ulici Hladíkova. Jedná se opět o křížení frekventované cyklotrasy č. 5 (Svitavské) a zároveň Eurovelo č. 9 s ulicí Křenovou (MK). Přejezd pro cyklisty by zde měl být výhledově zrealizován změnou stávajícího svislého a vodorovného dopravního značení.

8 Infrastruktura pro cyklisty

8.1 Bikesharing – systém sdílení jízdních kol

V Brně se připravuje systém sdílení jízdních kol Bikesharing – byla již zpracována technická studie tohoto systému a následně byla zpracována i tzv. Studie proveditelnosti. Systém by měl být budován ve dvou etapách, přičemž v první etapě se předpokládá umístění celkem 84 dokovacích stanic.

8.2 Biketower – parkovací dům pro kola

Biketower je název pro parkovací věž umožňující parkování až 118 jízdních kol. Skelet je tvořen ocelovou konstrukcí rámu ve tvaru dvanáctiúhelníku se skleněnou výplní umístěnou na železobetonové základové desce. Technologie je tvořena zakládacím výtahovým systémem s řídicí jednotkou a platebním terminálem s jazykovými mutacemi. Každé jízdní kolo má přiřazenu vlastní jedinečnou pozici pro příjem a výdej s názorným návodem umístěným na monitoru při vstupu. Platit za pakování kola lze platební kartou nebo pomocí SMS-zprávy. Věž nabízí možnost vzdáleného monitorování, případně připojení na pult centrální ochrany. Prvotní instalace věže proběhla v Hradci Králové – jednalo se o pilotní projekt. Věž je de facto průmyslově chráněný strojní výrobek – modifikace nejsou možné.

8.3 Stojany pro kola

V centrální části města Brna - na okraji stávající pěší zóny - je v současnosti rozmístěno celkem 29 cyklostojanů, umožňujících parkování 59 jízdních kol. S ohledem na plánovanou změnu dopravního režimu cyklistů v centru, kdy jim zde nově dle rozhodnutí RMB má být umožněn celodenní vjezd bez časového omezení, lze předpokládat potřebu možného zvýšení počtu stávajících stojanů pro kola v centru. Vytipování vhodných lokalit ani určení počtu instalace nových stojanů pro kola však dosud neproběhlo.

Závěr

U liniových opatření doporučujeme realizaci opatření na těch komunikacích, na kterých již byla dříve BKOM-ÚDI projekčně zpracována, ale nebyla z různých příčin doposud realizována. Konkrétně se jedná o ulice Jihlavská (II/602), Novolíšeňská a Pisárecká. Dále doporučujeme realizovat - po příslušné přípravě projektové dokumentace BKOM-ÚDI - opatření pro cyklisty na ulici Olomoucká a Těžební.

U plošných opatření doporučujeme postupně ve městě Brně realizovat tzv. zklidněné zóny – Zóny 30. V rámci těchto nově zřizovaných zón navrhuje pokračovat v postupném zřizování cykloobousměrek, a to pochopitelně i s ohledem na stávající statickou dopravu v těchto zónách tak, aby byla zajištěna plošná prostupnost území pro cyklisty. Tuto plošnou prostupnost je potřebné zajistit i v centru města – zejména s ohledem na plánovanou realizaci systému sdílení jízdních kol (Bikesharing).

U opatření bodových je z pohledu cyklistické veřejnosti především nezbytné zrealizovat podjezd ulice Hladíkova (I/42) a dále přejezd pro cyklisty na ulici Křenová (MK). Tato dvě frekventovaná křížení silničních komunikací se silně zatíženou cyklotrasou jsou dnes velice problémová, a to jak pro cyklisty, tak pro řidiče motorových vozidel.

Na straně cyklistické infrastruktury je ze strany města Brna důležitou akcí příprava realizace systému sdílení jízdních kol (Bikesharing) a dále se uvažuje i s umístěním parkovacího domu pro kola (Biketower) v lokalitě v blízkosti stávajícího železničního uzlu.