

# Strategie rozvoje tramvajové sítě v Brně

B | R | N | O |

březen 2026

**DTMB**  
Dopravní podnik města Brna a.s.

Jezdíme pro vás 

Systém drážní tramvajové dopravy je svým rozsahem druhý největší v České republice. V případě města Brna se jedná o páteří systém celé městské hromadné dopravy. Tramvajový systém je uspořádán jako radiální s tím, že v jednotlivých přestupních bodech je nabízen přestup na navazující napaječové a tangenciální busové linky. Struktura tramvajové sítě odpovídá době vzniku v jednotlivých historických etapách – základem kolejové sítě je poměrně malý centrální tramvajový okruh v místě bývalých městských hradeb, z něhož vycházejí jednotlivé radiály do celého města. Centrální okruh je nejzatíženější částí tramvajového systému a jeho propustnost je vzhledem k absenci tangenciálních propojení velmi limitující pro tvorbu stávající a zejména budoucí přepravní nabídky na jednotlivých radiálách.

Aktuálně platný územní plán zahrnuje dlouhodobě stabilizovanou síť tramvajových tratí a návrh nových tratí především do rozvojových lokalit města Brna. V souvislosti s předpokládaným rozvojem města Brna, nejen co do rozlohy území Brna, ale také jeho hustotou (např. využití brownfields), je nezbytný trvalý rozvoj a podpora páteřního systému, tj. tramvajové dopravy. Aktuální pozitivní zkušenosti většiny evropských měst potvrzují tramvaje jako městotvorný prvek, systém s největší nabídkou kapacity, ale proti tomu s nejmenšími prostorovými nároky v území, nejjednoduššími možnostmi preference a v neposlední řadě z pohledu ekonomiky provozu jde o nejlevnější typ dopravy ve vztahu k ceně za jednotku přepravního výkonu. Tramvajové provozy jsou rozvíjeny i v případě měst, které disponují vyšším systémem veřejné dopravy v podobě metra nebo městských S-bahnů.

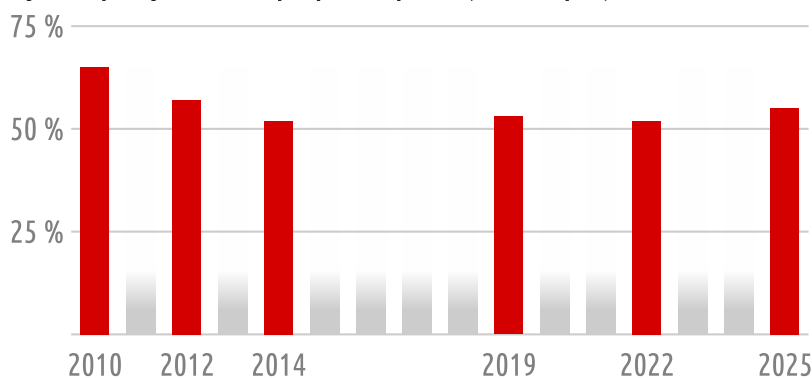
Rozvoj tramvajových tratí dle tohoto materiálu je plně v souladu se strategickými cíli Plánu udržitelné městské mobility, zejména:

- zvýšit podíl cest veřejné, cyklistické a pěší dopravy (tzv. modal split)
- zvýšit integraci udržitelných druhů dopravy (podíl multimodálních cest) a zrychlit veřejnou dopravu (cestovní rychlost na referenčních cestách MHD o 15 % vyšší v roce 2030)
- zvýšit počet domácností nevlastnících auto (o 20 % do roku 2050)

Z hlediska dělby přepravní práce si Brno dlouhodobě udržuje vysoký podíl veřejné hromadné dopravy nad 50 % a naplňuje tak cíl zmíněného Plánu udržitelné městské mobility v roce 2030 (54 %). Právě tramvajový subsystém generuje největší objem přepravních výkonů – zatímco individuální automobilová doprava čelí narůstajícím kongescím na hlavních tazích, tramvajová doprava na separovaných tělesech nabízí stabilní alternativu, která je klíčová pro celkovou propustnost sítě.

V souvislosti s plánem mobility a v návaznosti na schválený územní plán je nezbytné aktivně přistupovat k zakládání tramvajových tratí do nově urbanizovaných oblastí již v prvopočátku, posílení síťovosti a stability systému vytvořením spojovacích tramvajových tratí. V případě nových tramvajových tratí lze obecně konstatovat, že pokud není odůvodněn výrazný časový rozdíl mezi zástavbou rozvojových území a realizací tramvajové tratě, např. v řádu desetiletí, pak je z pohledu místní zátěže vhodné realizovat trať současně nebo dříve, byť i etapově. Dodatečná realizace tramvajové tratě v již dokončené nové ulici přináší zátěž území, což může také sekundárně přinášet negativní vnímání městské hromadné dopravy jako celku.

**Podíl uživatelů veřejné dopravy na dělbě přepravní práce (modal split):**



Jak již bylo uvedeno v úvodu, většina evropských měst aktuálně výrazně rozvíjí svoje tramvajové systémy. V této části uvádíme příklady hlavních měst České republiky a Rakouska a také druhého největšího města našeho jižního souseda, města Grazu. U jednotlivých měst jsou zde uvedeny v nedávné minulosti zprovozněné projekty na tramvajové síti a dále aktuálně realizované nebo další projekty ve vysokém stupni přípravy, tj. na prahu realizace.

## PRAHA

již v provozu:

- Pankrác
- smyčka Zahradní Město
- Libuš
- Slivenec
- Dědina

ve vysokém stupni přípravy, příp. již v stavbě:

- Dvorecký most
- Jarov (s jednokolejnými úseky)
- Václavské náměstí
- Strahov
- Malešice
- Nové Dvory



smyčka Zahradní město



TT Dědina



TT Pankrác



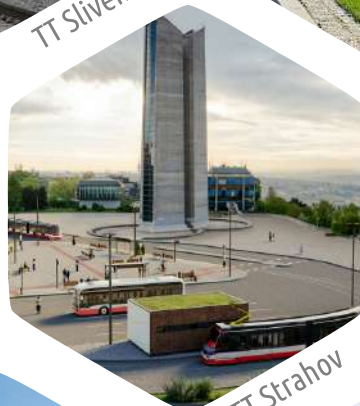
TT Slivenec



TT Libuš



TT Malešice



TT Strahov



TT Jarov



TT Dvorecký most



TT Nové Dvory



TT Václavské nám.

## WIEN

již v provozu:

- Hauptbahnhof-Ost – Hlawkagasse – Absberggasse
- Rebhanngasse – Nordbahnviertel – Hillerstraße
- Prinzgasse – Berresgasse – Aspern Nord

ve vysokém stupni přípravy, příp. již v stavbě:

- Oberdorfstraße – Aspern Seestadt – Aspern Nord
- Schlachthausgasse – Stadion
- Prandaugasse – Donaufeld – Fultonstraße
- Rauscherstraße – Traisengasse
- Schedifkaplatz – Stefan-Fadinger-Platz – Raxstraße – Altes Landgut
- Troststrasse – Gussriegelstrasse
- Siebeckstrasse – Donaustadstrasse
- Taborstrasse – Untere Augartnerstrasse
- Hernals – Liebknechtgasse
- Rodaun



Aspern Nord



Nordbahnviertel



Aspern Seestadt



Hlawkagasse

## GRAZ

již v provozu:

- Aspernmgasse – Smart City / Peter-Tunner-Gasse
- Alte Poststraße – Reininghaus
- Jakominiplatz – Neutorgasse – Rosseggerhaus

ve vysokém stupni přípravy, příp. již v stavbě:

- Jochen-Rindt-Platz – Don Bosco – Karlauergürtel
- Reininghaus – Straßgang
- Volksgartenstrasse – Gösting
- Radetzkystrasse – Griesplatz – Karlauergürtel



Stadion



Gussriegelstrasse

Jak je patrné, nejedná se pouze o tratě v extravilánu, resp. prodloužení tratí v okrajových částech měst, ale také o doplnění nových tratí přímo v centrech měst, a to i ve stísněných uličních profilech, za účelem stabilizace systému a odlehčení přetížení tratí a uzlových bodů sítě. Právě to je jeden ze základních problémů brněnské tramvajové sítě.



Neutorgasse



Smart-City



Reininghaus

Aktuálně platný územní plán zahrnuje dlouhodobě stabilizovanou síť tramvajových tratí a návrh nových tratí především do rozvojových lokalit města Brna. Ve schématu (na vnitřní dvojstraně) jsou tratě rozděleny do tematických kategorií/skupin (nové tratě dle územního plánu ve výčtu níže s kódovým označením v závorce).

#### A. stávající tratě

#### B. nové tratě v územním plánu, které již byly prověřeny studií nebo projektem

- Bosoňohy (By/31): studie SMB (OD MMB – VUT), investiční záměr v přípravě
- Kamechy (Bc/31): v realizaci DPMB, a.s.
- Lesná, nádraží (Le/31) a Poliklinika Lesná (Le/32): projekt DPMB, a.s.
- Líšeň, Holzova (stabilizovaná stávající): projekt DPMB, a.s.

#### C. nové tratě v územním plánu, které by měly být prověřeny a připravovány s prioritou

- Bulvár (Tr/31): prověřuje BKOM, a.s., včetně dočasného napojení na síť v křižovatce Hybešova × Nové sady
- Cejl – Křenová (Tr/34): ideově prověřeno KAM, p. o.
- Křenová – Plotní (Tr/33): zadání studie v přípravě (úsek v ul. Masné realizačně BVaK)
- Plotní – Nové hlavní nádraží (Tr/32)
- Vozovna Medlánky (propojovací trať): prověřeno DPMB, a.s.

#### D. nové tratě v územním plánu s předpokladem budoucí přípravy / realizace

- Černovický triangl (C/31)
- Hněvkovského (Kv/31)
- Juliánov – Líšeň (Zi/32)
- Nová Hybešova (SB/31)
- Nové hlavní nádraží – Vídeňská (Sty/31)
- přeložka Křížová – Pekařská (SB/32)
- Přízřenice (Pr/31)
- Řečkovická kasárna (R/31)
- Seifertova (Le/33)
- Stará osada – Juliánov (Zi/31): bude prověřeno KAM, p.o. v rámci soutěže Stará osada
- Technologický park – Medlánky (Me/31)
- Vodařská (HH/31)

#### E. nové tratě uvedené v územním plánu jako rezerva:

- Dělostřelecká – Šumavská
- Sochorova
- tunel Špilberk
- Vinohrady

#### F. nové tratě, které nejsou v územním plánu, ale s ohledem na nové impulsy v území jsou prověřovány nebo je vhodné uvažovat o jejich budoucím prověření:

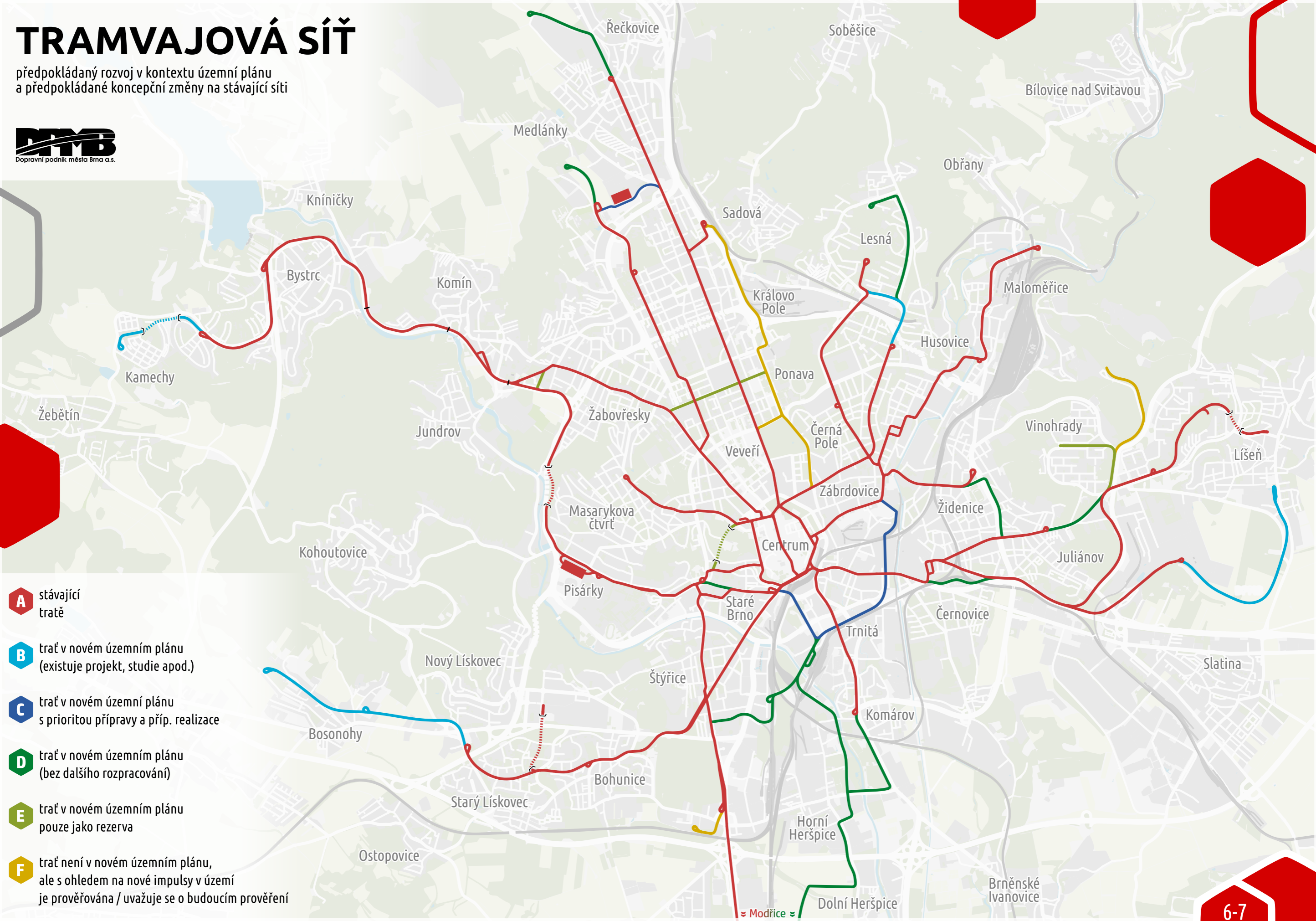
- terminál VRT Vídeňská: aktuálně prověřeno PKO s.r.o.
- Pod Hády (rozvojové území s možností napojení na rezervu Vinohrady, resp. Líšeň): prověřeno PKO, s.r.o., a v přípravě návrh změny územního plánu
- Ponava (změna funkce území, prověření propojení s rezervou Dělostřelecká): prověřováno KAM, p.o. v rámci soutěže Revitalizace území Ponava

# TRAMVAJOVÁ SÍŤ

předpokládaný rozvoj v kontextu územní plánu  
a předpokládané koncepční změny na stávající síti



Dopravní podnik města Brna a.s.



- A** stávající tratě
- B** trať v novém územním plánu (existuje projekt, studie apod.)
- C** trať v novém územní plánu s prioritou přípravy a příp. realizace
- D** trať v novém územním plánu (bez dalšího rozpracování)
- E** trať v novém územním plánu pouze jako rezerva
- F** trať není v novém územním plánu, ale s ohledem na nové impulsy v území je prověřována / uvažuje se o budoucím prověření

Územní plán předpokládá poměrně velký počet rozvojových lokalit a při jejich současné aktivaci bez usměrnění nebo regulace by to vyžadovalo výstavbu několika tramvajových tratí současně, což není reálné. Definování priorit je již naznačeno kategorizací v předcházejícím textu. Nové tratě ve skupině C tvoří ucelený soubor a základ jižní tramvajové tangenty (příp. také s tratí Sty/31 Nové hlavní nádraží – Vídeňská). Tyto tramvajové tratě jsou nezbytné nejen pro přirozený rozvoj dotčeného území, ale především pro obsluhu Nového hlavního nádraží Brno a musí být jako jeden funkční celek v provozu nejpozději k termínu zprovoznění nového nádraží, tj. i s dočasným vedením v místech stávající a v budoucnu rušené železniční infrastruktury (propojení Koželužská – Tkalcovská a tzv. Malá Amerika). Stávající uzly Nové sady × Hybešova, a především viadukt Křenová, mají vyčerpanou propustnou kapacitu a nelze je zatížit dalšími doplněnými spoji z tzv. jižního centra po stávající síti. Nové tratě jsou proto nezbytnou podmínkou pro obsluhu jižního centra zejména proto, že z časového hlediska nebude současně realizován severojižní kolejový diametr.

Priorita dalších tratí by měla být definována významem, resp. připraveností dotčených rozvojových lokalit z pohledu dalších investorů. Specifickým případem je pak prodloužení tratě k terminálu VRT Vídeňská, doposud nezahrnuté do územního plánu. Posledním faktorem v případných prioritách je dosažení technické životnosti na stávajících tratích, resp. kolejových uzlech jako například Malinovského náměstí nebo křižovatka Moravské náměstí. Tedy je zde rozhodovací problém, zda v těchto místech realizovat prostou rekonstrukci ve stávajícím stavu 1 ku 1, anebo volit cílové řešení, které však může být limitováno připraveností dalších subjektů.

DPMB, a. s., připravoval nebo připravuje z pověření Statutárního města Brna akce, uvedené v průběžně aktualizovaném dokumentu Strategické projekty DPMB. Z výše uvedených tramvajových tratí se jedná jen o projekty uvedené ve skupině B, mimo trať ze St. Lískovce do Bosonoh. Další tramvajové projekty v něm zařazeny nejsou.

Tento nový předkládaný materiál má za cíl akcelarovat koordinovanou přípravu a následující realizaci těchto jednotlivých dílčích projektů – akcí:

- **Bulvár** (Tr/31): cca 1,1 km, s možnou etapizací
  - **Cejl – Křenová** (Tr/34): cca 1,1 km, s možnou etapizací
  - **Křenová – Plotní** (Tr/33): cca 1,0 km
  - **Plotní – Nové hlavní nádraží** (Tr/32): cca 0,4 km
  - **Líšeň, Holzova** (stabilizovaná stávající): cca 2,8 km
  - **Vozovna Medlánky** (propojovací trať): cca 0,4 km
  - **terminál VRT Vídeňská**: cca 0,6 km
  - **Bosonohy** (By/31): cca 1,8 km, s možnou etapizací
- V této skupině se celkově jedná o osm projektů v celkové délce 9,2 km tratí.

Jako další skupinu lze v logické návaznosti na předcházející identifikovat:

- **Nové hlavní nádraží – Vídeňská** (Sty/31)
- **Černovický triangel** (C/31)
- tratě do některých z prioritních rozvojových lokalit (ze skupin B a D)

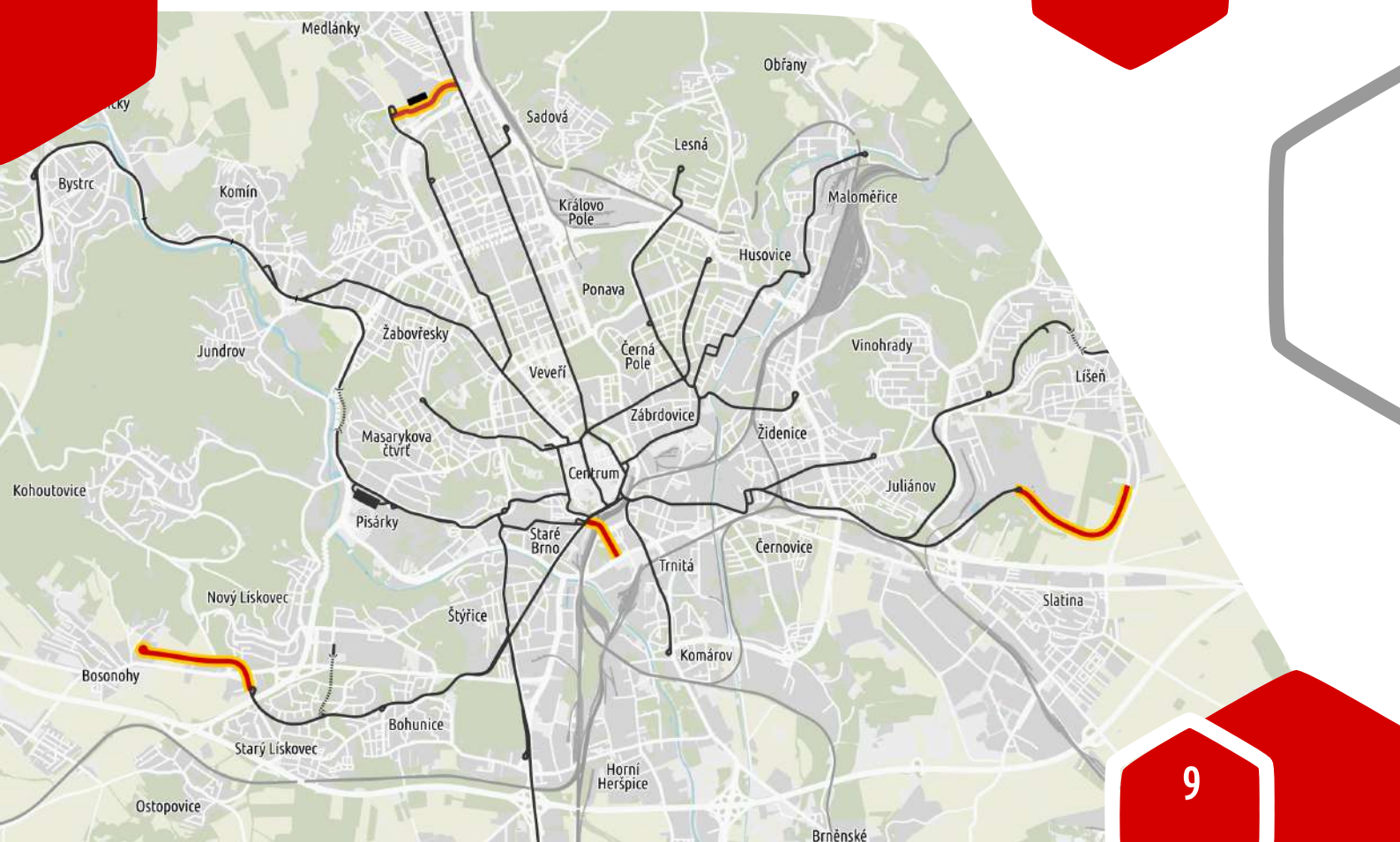
Stejně tak je z pohledu DPMB, a. s., nezbytné, aby pro zajištění provozuschopnosti dráhy bylo přijato koordinované rozhodnutí pro akce celoměstského významu, jako je navýšení remízovací kapacity **vozovny Medlánky** nebo rekonstrukce uzlových bodů tramvajové sítě – například **Benešova** (minimálně kolejový uzel Malinovského náměstí) či křižovatka **Moravské náměstí** (celý kolejový uzel).

Jednotlivé projekty je nezbytné zasadit do časové prioritizace, zejména z pohledu etapizace, která by měla příslušný efekt pro dotčené lokality. Obdobný postup v podobě „úvratové etapizace“ je aplikován například v hlavním městě Praze (např. tramvajové tratě Libuš, Pankrác, Slivenec).

### Akční plán pro období do roku 2030 (realistické minimum):

- **Bulvár (Tr/31)** – úsek po ulici Opuštěnou: cca 0,6 km  
Ukončení nové dvojkolejné tramvajové tratě úvratově před ul. Opuštěnou, obsluha rozvojové oblasti kolem Bulváru, včetně dočasného napojení na stávající síť pod Petrovem.
- **Líšeň, Holzova** – úsek po ulici Drčkovu: cca 1,8 km  
Obnovená tramvajová trať pouze v jednokolejném provedení zakončená úvratově před ulicí Drčkovou. Místo druhé traťové koleje bude zřízena cyklostezka.
- **Vozovna Medlánky** (propojovací trať): cca 0,4 km  
Nultá etapa projektu rozvoje areálu DPMB Medlánky. Vytvoření spojovací jednokolejné tramvajové trati areálem vozovny Medlánky určené pro pravidelný tramvajový provoz, bez vlivu na technologii vozovny.
- **Bosonohy (By/31)** – etapový úsek: cca 1,1 km  
Dvoukolejná tramvajová trať vedená novou městskou třídou, ukončená etapově smyčkou při ulici Skalní.

V této prioritní skupině se celkově jedná o čtyři projekty v celkové délce 3,9 km tratí.

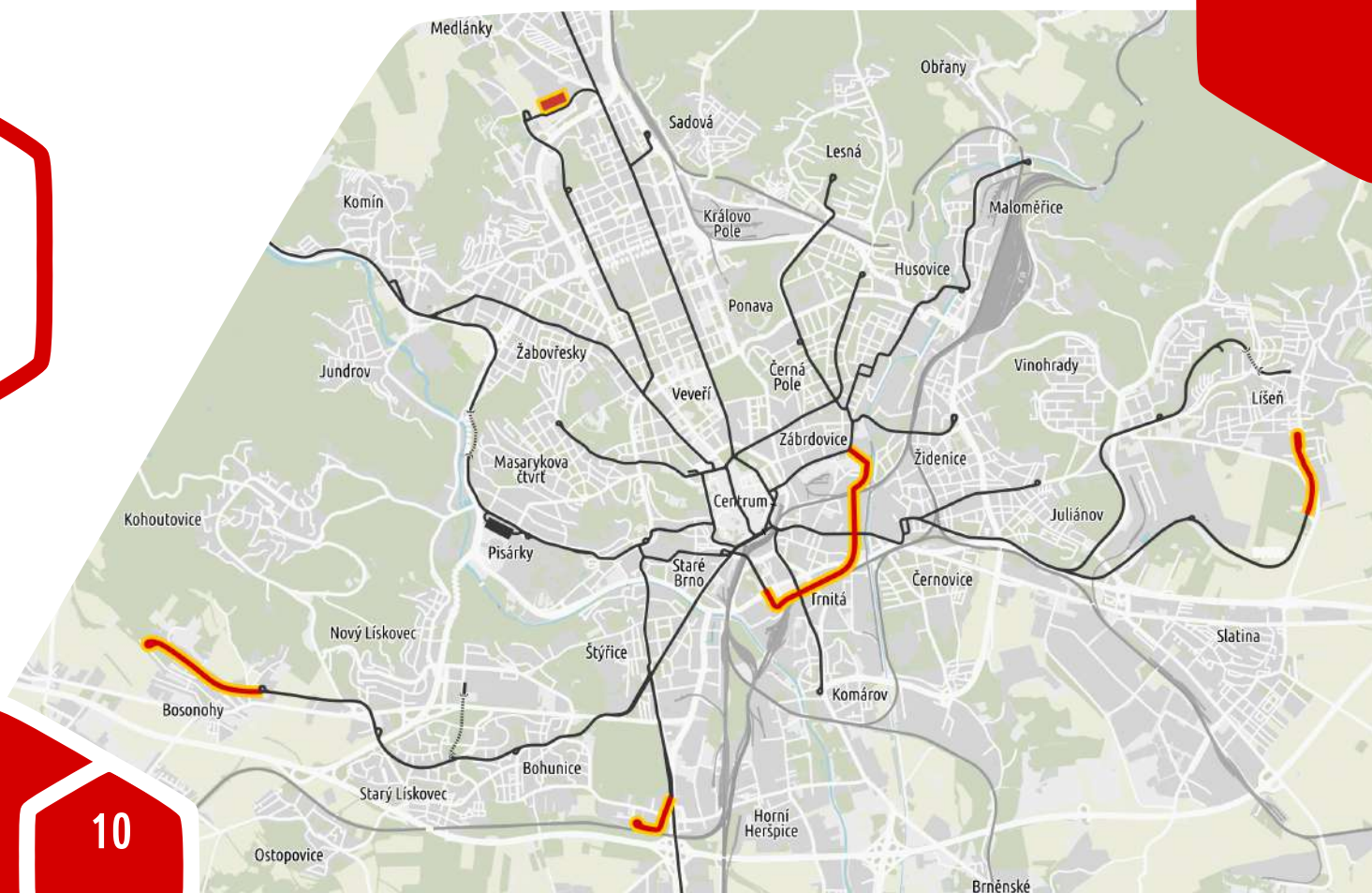


## Přímo navazující plán pro období do roku 2035:

- **Bulvár (Tr/31)** – zbývající úsek a **Plotní – Nové hlavní nádraží (Tr/32)**: cca 0,9 km  
Vytvoření nového centrálního uzlu Nové hlavní nádraží včetně smyčky a terminálu.
- **Cejl – Křenová (Tr/34)**: cca 1,1 km, s možnou etapizací  
Nové dvojkolejné propojení radiálních tratí Cejl a Křenová. V kolizním místě se stávající železniční trati dočasně jednokolejně s využitím vlečkového podjezdu u řeky Svitavy.
- **Křenová – Plotní (Tr/33)**: cca 1,0 km  
Nové dvojkolejné propojení radiálních tratí Křenová a Plotní, které společně s Tr/34 umožní odlehčení uzlového bodu viadukt Křenová a je podmínkou poptávaného navýšení kapacity do nového jižního centra.
- **Líšeň, Holzova** – zbývající úsek: cca 1,0 km  
Pokračování obnovené tramvajové trati opět pouze v jednokolejném provedení až do smyčky Muzeum dopravy (v místě předcházející úvrati Drčkova zřízena výhybna). Místo druhé traťové koleje bude zřízena cyklostezka s obslužnou komunikací.
- **terminál vysokorychlostní trati Vídeňská**: cca 0,6 km  
Prodloužení dvojkolejné tramvajové trati a přesun smyčky Ústřední hřbitov k novému terminálu VRT s vytvořením dopravního uzlu.
- **Bosonohy (By/31)** – zbývající úsek: cca 0,7 km  
Dokončení nové dvoukolejné tramvajové trati do cílového stavu zakončeného smyčkou, alternativně úvraťově.

**V této navazující skupině se celkově jedná o šest projektů v celkové délce 5,3 km tratí.**

- **Vozovna Medlánky** – rozvoj areálu DPMB, a. s.  
Modernizace současného areálu a zvýšení remízovací kapacity vozovny (možnost až o 76 %) je nezbytnou podmínkou pro zajištění provozu na rozšířené tramvajové síti.





### ANKETA O TRATI DO LÍŠNĚ

V lednu 2026 proběhla ve spolupráci s městskou částí Brno-Líšeň online anketa ohledně obnovení tramvajové trati ze Stránské skály k Muzeu dopravy, které se účastnilo **1407 respondentů**. Její výsledky hovoří zcela jednoznačně ve prospěch stavby:

1293 pro 92 % | 47 spíše pro 3,3 % | 3 nevím 0,2 % | 11 spíše proti 0,8 % | 52 proti 3,7 %



Anketa byla anonymní, ale respondenti v ní mohli uvést ulici svého bydliště. Tuto možnost využilo přes 1100 z nich a proto lze okruh odpovědí zúžit jen na několik bezprostředně dotčených ulic v okolí stavby (Borkovcova, Bratří Pelíšků, Bratří Šmardů, Drčkova, Holzova, Letecká, Leskauerova, Otiskova a Poslušného). I v tomto užším výběru drtivě převažují příznivci obnovení trati:

403 pro 87,6 % | 10 spíše pro 2,2 % | 1 nevím 0,2 % | 8 spíše proti 1,7 % | 38 proti 8,2 %



Celkem 181 respondentů pak bylo přímo z řad obyvatel ulice Holzovy, která k tramvajové trati přiléhá, a i mezi nimi jsou zastánci stavby ve značné většině:

144 pro 79,6 % | 3 spíše pro 1,7 % | 1 nevím 0,6 % | 7 spíše proti 3,9 % | 26 proti 14,4 %



### ZÁVĚREČNÉ DOPORUČENÍ:

Nejen výše uvedená reálná zpětná pozitivní vazba veřejnosti potvrzuje potřebu aktivního řešení problematiky rozvoje systému tramvají jako jednoznačného pilíře brněnské městské dopravy. Stabilizace a rozvoj tramvajových tratí jsou jedněmi z podmínek zachování dělby přepravní práce – modal splitu – ve prospěch dlouhodobě udržitelné městské mobility, což je jeden z hlavních atributů kvality života v moderním evropském městě. Rozšiřování tramvajové infrastruktury navíc působí jako významný akcelerační prvek, který stimuluje další rozvoj území a zahušťování městské zástavby v souladu s principy města krátkých vzdáleností. Konkrétní kroky k postupnému naplňování těchto cílů jsou uvedeny v tomto materiálu v částech Akční plán pro období do roku 2030 (na str. 9) a v Přímo navazujícím plánu do roku 2035 (na str. 10).



Odbor dopravy MMB: Mgr. Iva Rorečková  
DPMB, a. s. : Michal Hlaváček, Ing. Jan Seitl  
grafické zpracování: Mgr. Milan Richter Vocílka

B | R | N | O |

**DPMB**  
Dopravní podnik města Brna a. s.