

JAK SE RUŠÍ PARKOVACÍ MÍSTA V OKOLÍ FILOZOFICKÉ FAKULTY

Vydal Brno autem | 25. 6. 2017 |

Ve čtvrtek 22. června 2017 se náš zástupce zúčastnil veřejného představení projektu rekonstrukce ulic Gorkého a Arna Nováka. Podařilo se nám vyvolat zájem místních, nakonec přišlo více než 30 občanů.

Prezentaci odstartoval pan starosta Landa (Žít Brno), podle kterého půjde o *vzorový projekt*, můžeme tedy čekat další podobné. Pokračoval pan Adolf Jebavý z [Alternativního dopravního studia](#) (všimněte si personální provázanosti [s Jakubem Kutílkem](#) a s lidmi z Brno na kole), dle vlastních slov autor myšlenky projektu.

Totíž původně mělo dojít jen k výměně vodovodní a kanalizační sítě a povrchů, což tak pochopila většina místních a na základě toho proti stavbě nikdo nic nenamítal. Takhle vypadá vyhláška o územním rozhodnutí, název stavby je „Brno, Gorkého I, Arne Nováka – rekonstrukce kanalizace a vodovodu“:

4

Úřad městského obvodu Brno
Brno-střed

Stavební úřad
Domažlická 2, 601 69 Brno
Pracoviště: Mlýnská 4, 601 92 Brno

Číslo jednací: MČBS/2017/0005993/PL13A
K poště: MČBS/2016/0155582
Spisová značka: 3300/MČBS/2016/0155582
Oprávněná úřední osoba: Ing. Andrea Pleštilová, tel.: 542 526 415

Brno 10.06.2017

Statutární město Brno, IČO 44992785, Domažlické nábřeží 196/1, 601 67 Brno

Územní rozhodnutí o umístění stavby s názvem: „Brno, Gorkého I, Arne Nováka – rekonstrukce kanalizace a vodovodu“, na pozemcích par. č. 389, 420, 92, 30, 72, 421, 503, 505, 280/1, 521, k. ú. Veverčí, obec Brno

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA
ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ č. 291

Úřad městského obvodu Brno, Brno-střed, Stavební úřad (dále jen stavební úřad), přídatně podle ust. § 13 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění (dále jen stavební zákon), obdržel dne 27.09.2016 žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby s názvem: „Brno, Gorkého I, Arne Nováka – rekonstrukce kanalizace a vodovodu“, na pozemcích par. č. 389, 420, 92, 30, 72, 421, 503, 505, 280/1, 521, k. ú. Veverčí, obec Brno. Žadatelem je Statutární město Brno, IČO 44992785, Domažlické nábřeží 196/1, 601 67 Brno, zastoupené na základě mandátní smlouvy společnost Brněnské vodárny a kanalizace, a.s., IČO 46347273, Pustevná 555/1a, 603 00 Brno. Stavební úřad posoudil v územním řízení vliv uvedenou žádost podle ust. § 90 stavebního zákona a na základě tohoto posouzení vydává podle ust. § 79 odst. 1 a § 92 odst. 1 stavebního zákona

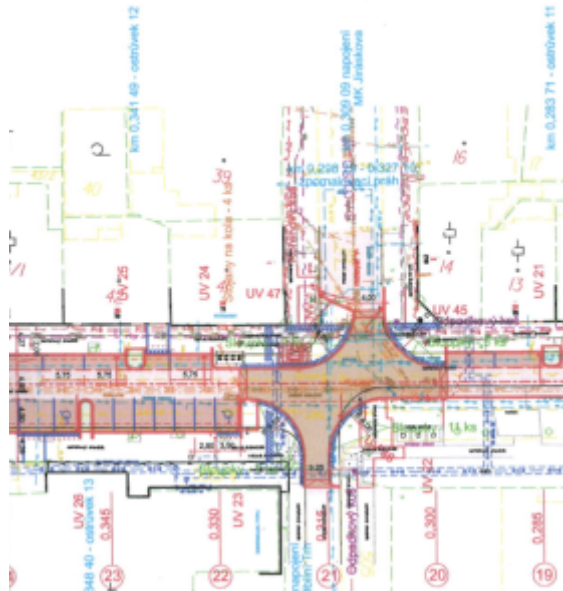
Avšak to bylo autorům projektu málo, protože podle nich by další půlstoletí ulice vypadala jako dnes. Pokusili se z ní proto udělat *něco jiného*. Vzorem byla moderní města jako Vídeň nebo Berlín. Cílem je dostat tam sdílená kola, sdílená auta a další super sdílené věci. Prostor by se dle nich mohl *kultivovat*.

Takže se chtějí pustit do větších úprav, jak již bylo avizováno v červnovém zpravodaji Brna-středu.



Ponechání 30 km/h bylo očekávané, nás hlavně zaujalo toto tvrzení: „/ přes tato opatření se množství míst pro parkování sníží.“ Chtěli jsme vědět, jak toho autoři projektu docílí.

Dnes je na těchto dvou ulicích nějakých 262 parkovacích míst plus nějakých 15 ne úplně legálních. Celkem **277 míst**. Vzali jsme proto do ruky zveřejněnou dokumentaci projektu (která není úplně kompletní, ale chybějící části se dají jednoduše odhadnout) a počítali:



Došli jsme k nějakým **215 místům**. Toto číslo nám potvrdili i na diskuzi. Jak je to sakra možné?

Zjevný rozdíl v číslech zdůvodnil pan Jebavý tím, že do počtu parkovacích míst po rekonstrukci jsou započtena i místa v podzemních garážích Filozofické fakulty Masarykovy univerzity (cca 45 míst). Na otázku, proč nejsou tato místa započtena i do stavu před rekonstrukcí, pan Jebavý odpověděl, že v době úvah o projektu garáže pod fakultou nebyly, kdežto v době rekonstrukce tam budou.

Nevíme nic o přístupnosti parkovacích míst pod Filozofickou fakultou pro širokou veřejnost (doplnění: dle místních je vjezd povolen pouze na povolení Masarykovy univerzity), ale víme, že ta vznikla už **někdy okolo roku 2014** v rámci první etapy rekonstrukce budovy fakulty. Takže započítávat místa z fakulty do celkového počtu míst po rekonstrukci ulice je z našeho pohledu přinejmenším manipulativní.

Způsoby, kterými bylo dosaženo omezení počtu parkovacích míst, jsou:

1. Vybudování ostrůvků, které tam dnes nejsou a které od sebe oddělují bloky parkovacích míst a samozřejmě samy zabírají určitou šířku, navíc rozdělují dnes průběžný úsek do několika menších bloků a tím znemožňují zaparkovat těsněji k sobě (na místě pro 10 aut může zaparkovat i 11, ale na místě pro 4 jen nanejvýš 4). Většina ostrůvků je v projektu zřejmě kvůli stromům, které jsou dnes na chodníku (chodník ovšem bude zúžen).
2. Ostrůvky – místa pro přecházení. Ačkoliv naprosto nejsou potřeba, protože ulici Gorkého lze bez problémů přejít již dnes po celé délce bez problémů. Tyto ostrůvky byly v prezentaci odůvodněny bezpečností dětí (i když tam má být současně třicítka).
3. Stavebně technické řešení, které znemožňuje parkovat u křižovatek.

Během prezentace jsme se několikrát dozvěděli, že asi 30 % aut patří studentům, respektive že jde o delší dobu odstavené vozy. Na dotaz z publika, jaký je zdroj těchto dat, pan starosta přiznal, že město nemá žádná tvrdá data podporující závěr, že 70 % jsou auta rezidentů a 30 % nejsou rezidenti, ale odstavená auta. Pan Jebavý prý provedl místní šetření (rozumějte: šel se projít po těch ulicích) a určil to na základě registračních značek. Přitom sám pan Landa uvedl, že registrační značky již dnes nejsou spolehlivý ukazatel vlastnictví vozu. Odmítl námitku, že letáky roznesené za stěrače z 90 % zmizí do druhého dne.

Zdroj jsme se nedozvěděli ani pro několikrát opakované tvrzení, že „*i kdybychom vybudovali 100 (nebo 150) nových míst, stejně by to nestačilo*“.

Mluvila také paní Koutná z Veřejné zeleně. V těchto dvou ulicích je dnes 95 stromů, dle projektu jich tam nově bude 53. Snížení počtu stromů odůvodnila paní Koutná tím, že jde o druhy, které dorostou větší velikosti a celkově tedy půjde o více zeleně. Neumíme to úplně přijmout, ale asi v tomhle ohledu máme malou představivost.

Nejvíce nás však pobavilo vyjádření pana Jebavého, že Gorkého je již dnes ulice, kde je život. Zvláště když se ve článku ve zpravodaji píše tohle:

- ulice Gorkého a Arne Nováka rozkvetou a otevřou se lidem;
- pulsující veřejný prostor plný barev;
- lidé se zde setkávají a odpočívají;
- cílem je návrat života a těchto ulic lidem;
- budování přátelských, živých ulic cíleně nabízí lidem možnost k setkávání a relaxace;
- celkové zklidnění a zpřehlednění dopravy.

Tak jak to je ve skutečnosti? Nemalují náhodou současnou situaci zelení z různých stran a neziskovek příliš černě a jejich projekty příliš

PETICE ZA LEPŠÍ PARKOVÁNÍ V ULICÍCH GORKÉHO A ARNA NOVÁKA

Vydal Brno autem | 7. 2. 2018 |

V červnu 2017 jsme upozorňovali na [záměr rušení cca 50 parkovacích míst v okolí Filozofické fakulty](#). Je to místo, kde se parkovacích míst nedostává a městská část Brno-střed chce ve spolupráci s magistrátem přetvořit pětinu parkovací kapacity na vybudování zbytečných parkovacích ostrůvků, míst k přecházení a parkovacích zábran.

Cílem je rovněž nahradit auta místních a návštěvníků sdílenými koly a sdílenými auty a celkově prostor přebudovat na hipsterský skanzen. Je také v plánu pokácet stávajících stromů a vysazení nových, čímž dojde ke snížení jejich počtu na polovinu. To vše pod záminkou výměny vodovodní a kanalizační sítě a povrchů.



Stejně jako my, ani dlouholetí obyvatelé rekonstruovaných ulic nesouhlasí s tímto krokem, a proto jsme se společně vytvořili petici. Pokud se vyskytujete v okolí, najděte si minutu času a podepište v nejbližších dnech petiční arch.

PETICE

Statutární město Brno
Dominikánské náměstí 196/1, Brno
k rukám primátora Ing. Petra Vokřála

V Brně 20.11.2017

Petice za lepší parkování v ulicích Gorkého a Arne Nováka

My, níže podepsaní občané, jsme znepokojeni plánovanou rekonstrukcí ulic Gorkého a Arne Nováka. V těchto ulicích je již dnes velmi kritická situace v souvislosti s parkováním. Místní obyvatelé mají problém najít místo k zaparkování v kterémkoliv denní a zejména večerní/noční dobu. Neutěšený stav ještě zhoršuje absence parkování pro návštěvníky porodnice na Obilním trhu.

V roce 2018 se má povrch ulic Gorkého a Arne Nováka rekonstruovat. Z projektové dokumentace je zřejmé, že tato rekonstrukce sníží počet parkovacích stání na veřejných komunikacích v dotčené lokalitě o 20% (cca 50 míst). Pro místní obyvatelé neexistuje v blízkém okolí žádná alternativa. Nemají si kde parkovací místo koupit či pronajmout. Snížení počtu parkovacích stání v lokalitě s jejich dlouhodobým nedostatkem považujeme za bezohledné.

My, níže podepsaní občané požadujeme, aby Statutární město Brno přijalo opatření ke změně projektové dokumentace a to zejména ve smyslu zachování parkovacích míst oproti stávající situaci.

Petiční výbor:

- JUDr. Zuzana Pechtorová, Gorkého 38, Brno 60200 - oprávněna jednat
jménem petičního výboru

- Brno autem, z.s., IČO: 04873793, se sídlem Merhautova 428/2, 613 00 Brno.
Pro komunikaci užívejte e-mail: info@bmo-autem.cz nebo datovou schránku s
ID: bf6zxs4s

Petiční archy si nemusíte tisknout, lze je podepsat na jednom z těchto petičních míst:

- [Kadeřnictví GARDIN](#), Úvoz 88
- [Prodejna SEASON](#), Gorkého 46

S podpisem prosím neotálejte, **uzávěrka sběru petic je na konci tohoto týdne**, poslední možnost podepsání je tedy 12. února.

Jiří Duchoň

Šéfredaktor Automobilu a člen jury COTY (Car of the Year)

Otevřený dopis Matěji Hollanovi k vyhlášení rezidentního parkování

Bc. Matěj Hollan
náměstek primátora pro oblast sociálně kulturní a dopravu
Dominikánské nám. 1
Brno, 602 00

Otevřený dopis k vyhlášení rezidentního parkování a zdražení parkování

Vážený pane náměstku,

na Radě města Brna jste v pátek 22. prosince, tedy jen dva dny před Štědrým dnem a ve vsí tichosti, vyhlásili zóny rezidentního parkování. Překvapením to bylo z mnoha důvodů. Jde o nejtvrďší a pro obyvatele Brna nejdrtivější ze zvažovaných variant, k níž jste nedali řádnou příležitost vyjádřit se ani opozici na radnici, ani veřejnosti. Pochybný projekt jste schválili i přes to, že vám jej v létě v rámci žádosti o dotaci 80 mil. Kč smetlo ze stolu ministerstvo dopravy s tím, že je špatně připravený a nebyli jste v něm schopni nijak doložit, že by systém čemukoli pomohl. Nejsm politik (ze své pozice jím ani být nesmím), takže nerozumím tomu, když volený zástupce, potažmo celá jedenáctičlenná Rada města Brna, nejen že nepracuje pro blaho občanů, ale působí přímo proti němu. V Brně jsem se narodil, v Brně bydlím, v Brně vychovávám své děti, a i když zde z pracovních důvodů trávím stále méně času, budoucnost Brna a Brňanů mi není lhostejnou.

Rozhodnutí zřídit zóny rezidentního parkování obhajujete usnadněním parkování osobám bydlícím ve středu města (je třeba zdůraznit, že za toto „usnadnění“ bude každý z nich tvrdě platit). Jelikož, jak je obecně známo, patříte (bez jakékoli ironie) k lidem zcestovalým a světa znalým, předpokládám vaši obeznámenost s dopravní situací v jiných městech a velkoměstech. Z neznalosti si vás pane Hollane tedy nařknout nedovoluji, nicméně jako náměstek pro dopravu bez řidičského průkazu, pozorující provoz ze sedadla služebního vozu s vyhrazeným parkovacím místem před radnicí, vnímáte zřejmě realitu poněkud jinak než my, obyčejní lidé. My totiž automobily používáme jako dopravní prostředky, nejsou to tedy bezduché čoudící krabice zabírající veřejný prostor. Mimochodem jak marginálně se automobily

podílejí na znečištění ovzduší je poměrně přesně dokumentováno a dostatečně známo, takže nepovažuji za důležité se tím zde zabývat; pouze poznamenám, že svými opatřeními plošně postihujete i elektromobily, PHEV a další vozidla schopná pohybu bez přímých emisí, jež se na provozu ve městech podílejí stále větším procentem. Chci především deklarovat, že vaše stanovisko o rezidentech není relevantním argumentem, a pokud ne vyslovenou lží, tak „jen“ účelovým a nesmyslným pseudoproblémem.

Z mých zkušeností ze světových velkoměst plyne, že doprava (automobily, bicykly, motocykly, autobusy atp.) jsou samostatným „ekosystémem“, jenž se po staletí přirozeně přizpůsobuje potřebám obyvatel, nikoli fantaziím aktuálních politických elit. Málo místa k parkování? Koupím si místo velkého auta malé. Není kudy projet nebo parkovat? Dobře, pořídím si kolo, skútr nebo budu jezdit metrem. Je to snadné a jednoduché a nechtěl bych být v kůži úředníka, který by si třeba na Pasteurově bulváru nad Eiffelovou věží dovolil nařizovat místním, aby neparkovali v aleji...

Vaše rezidentní zóny otevírají Pandořinu skříňku a nepřinesou nic prospěšného, jako ostatně nic, co se opírá o nařízení a zákazy. Nalijme si čistého vína pane Hollane: jediným účelem vašich rezidentních zón je zkomplikovat Brňanům užívání automobilů a znechutit je do té míry, aby se svých vozů časem sami zbavili. Kdo zná třeba třídu Kapitána Jaroše, dobře ví, že zde přes den, kdy jsou místně příslušní rezidenti v práci, parkují zaměstnanci okolních firem, aby odpoledne opět plynule uvolnili místo bydlícím (18 let jsem žil v Jeřábkově ulici, takže to dobře vím). Za vaše zahrnutí tř. Kpt. Jaroše mezi zóny rezidentního parkování vám mimochodem jistě „poděkují“ i rodiče žáků „Kvapilky“, nejstarší a dodnes jedné z nejvýznamnějších uměleckých škol v Brně.

Váš koncept je postaven na nepravdě a demagogii, a nejen že nezlepší situaci Brňanů, ale jde přímo proti jejich zájmům a svobodám. Z automobilistů se stávají občané druhé, pronásledované kategorie a před hotovou věc postavené dojně krávy, které pro vaši představu již nyní kromě parkovného odvádí DPH z nákupu vozu a pohonných hmot a platí dálniční známky či silniční daň. V důsledku vaše rezidentní zóny samozřejmě povedou k dalšímu vylidňování středu města a poklesu tržeb firem v něm sídlících: kdo dosud jezdil ke svému oblíbenému krejčímu či lazebníkovi do centra, bude vámi donucen nově navštěvovat bezejmenná periferní nákupní centra odvádějící své tržby nadnárodním koncernům. Je to zkrátka hrůza budící záseh nedotknutelného establishmentu do každodenního života pracujících lidí.

To nás plynule přenáší do oblasti zdvojnásobení poplatků za parkování na 60 Kč za hodinu, jímž se Brno stává smutným rekordmanem nejen v České republice a děsivým mementem novodobých sociálních experimentů. Brňané už do centra samozřejmě nepojedou, ale pokud třeba bude chtít příležitostný návštěvník strávit

den v jihomoravské metropoli, musí si přivést spořicí prasátko: za osmihodinový pobyt bude nucen zaplatit 480 Kč v mincích, protože automaty nepřijímají ani bankovky, ani platební karty, ani platby přes SMS, což je dnes běžnou praxí i v balkánských zemích. Je to neskutečná ostuda Brna a Brňanů, protože jen málokterý z návštěvníků si bude bohužel schopen potíže spojit přímo s vaší osobou nebo pány Vokřálem či Anderem. A vámi zmiňované celé tři (!) parkovací domy pro střed Brna? Jako neřidiči vám musím oznámit, že s ohledem na normu ČSN 736056 z roku 1987 (např. šířka automobilu 1,75 m, přičemž třeba aktuální Škoda Octavia má bez zrcátek 1814 mm...) do nich moderní, bezpečné a ekologické automobily střední třídy často zkrátka nevmanévrují.

Zároveň bych vás pane Hollane jako Brňan rád upozornil na skutečnost, že ty desetitisíce lidí dojíždějící každý den do Brna za prací nejsou ohavný hmyz, jenž je třeba z našeho města vymýtit, ale naši vítání sousedé, kteří se efektivně podílejí na růstu národního HDP ve druhém největším městě České republiky. Svými zásadními opatřeními v oblasti radikálního zdražení parkování a zavedení rovněž tvrdě placených rezidentních zón neřešíte žádný problém, protože nenabízíte alternativy například v podobě rozvoje adekvátních parkovacích prostor ani/či modernizace infrastruktury v čele s MHD. Šikanujete občany, stávající problémy pouze přenášíte na další městské části a vytváříte problémy nové, s jejichž důsledky se budeme potýkat ještě dlouho po skončení tohoto volebního období.

S pozdravem

Mgr. Jiří Duchoň

šéfredaktor měsíčníku Automobil a zástupce České republiky v jury COTY (Car of the Year)

📅 26.1.2018 👤 jirduch 📁 Nezařazené

Sedm nejhorších opatření, která omezují dopravu ve městech

Od Michal Borský, AUT07 - 19/02/2018



Aniž bych to považoval za nějakou výhodu nebo privilegium, vyrostl jsem v našem hlavním městě. Aut dříve nebylo zdaleka tolik a až na výjimky nehrozil problém s parkováním. Předně se však dalo autem po městě slušně jezdit. Páteřní čtyřproudové komunikace nebyly omezovány nesmyslnými cyklostezkami, samoučelnými zúženími, ostrůvky nebo věčně červenými semafoři.

Ze situace v našich velkých městech dnes nabývám dojmu, že někdo má zvrácený zájem na tom, aby jeho motorizovaným obyvatelům (a nejen jim) pořádně ztrpčoval život. Aut je neporovnatelně více než dřív, ale životní prostor je jim neúměrně zmenšován celou škálou důmyslných omezení. Za údajný veřejný zájem jsou často maskována i zcela absurdní dopravní řešení. Podívejme se na ta nejkřiklavější z nich.

Zúžení, zálivy, ostrůvky: Členité pobřeží



Jedno z čelních míst v hitparádě zlomyslných a nezřídka vyloženě nebezpečných překážek obsazují uměle vybudované vyvýšené útvary vystupující znenadání nad úroveň vozovky. Někdy jsou sofistikované, i s pěkným obrubníkem, jindy jenom namalované nebo ohraničené prefabrikáty. Jejich smysl je však společný – uměle změnit (zpomalit) nejpřirozenější a nejlogičtější směr jízdy vozidel, a když už vyloženě neudělat ze dvou pruhů náhle jeden, tak ten původní zákeřně ohnout nebo zúžit. Omílaná ochrana chodců je v drtivé většině důvodem virtuálním.

Cyklistické stezky: Ved' mě dál, stezko má...



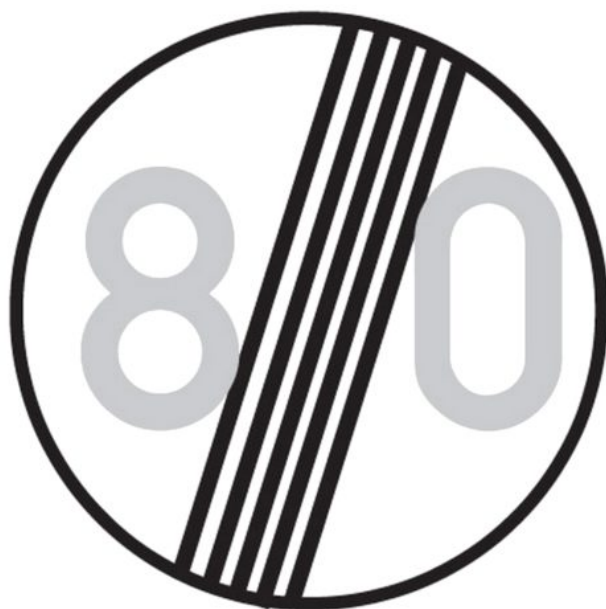
Zatímco přírodní reliéf některých českých měst přímo vybízí k individuální cyklistické dopravě, která tam také příkladně funguje (např. Pardubice či Hradec Králové), ve městech s mnohem méně vhodnými podmínkami jsou cyklisté do akce div ne nuceni. Vrcholným dějištěm této tragédie je samotné hlavní město, kde jsou cyklisté, druhy mírumilovně brázdící parky či vedlejší ulice, úředníky vyháněni do nesmyslných (a absurdně drahých) pruhů vedoucích často odněkud nikam na těch nejbizarnějších úsecích hustě frekventovaných komunikací. Škála souvisejících dopravních opatření bývá až neuvěřitelná.

Zpomalovací prahy: Skok



jednou z nejoblíbenějších hříček městských stratégů je bezuzdné budování zpomalovacích prahů. Na rozdíl od jiných zařízení popsaných na této dvoustraně je jejich původní smysl chvályhodný – účinné zpomalení vozidla na žádoucích místech, jako jsou přechody pro chodce. Nesměli bychom ale žít v České republice, aby se původní bohubilé myšlenky nezneužívalo. Jinak by se asi těžko mohlo stát, že v pražské ulici Na Hřebenkách máme robustních hrbů hned sedm na 431 metrech. To je na zápis do Guinnessovy knihy rekordů!

Doporučujeme: [Sedm dopravních značek, které řidiči nejčastěji ignorují nebo chápou špatně](#)



Vyhrazené jízdní pruhy: Preferenční hlas



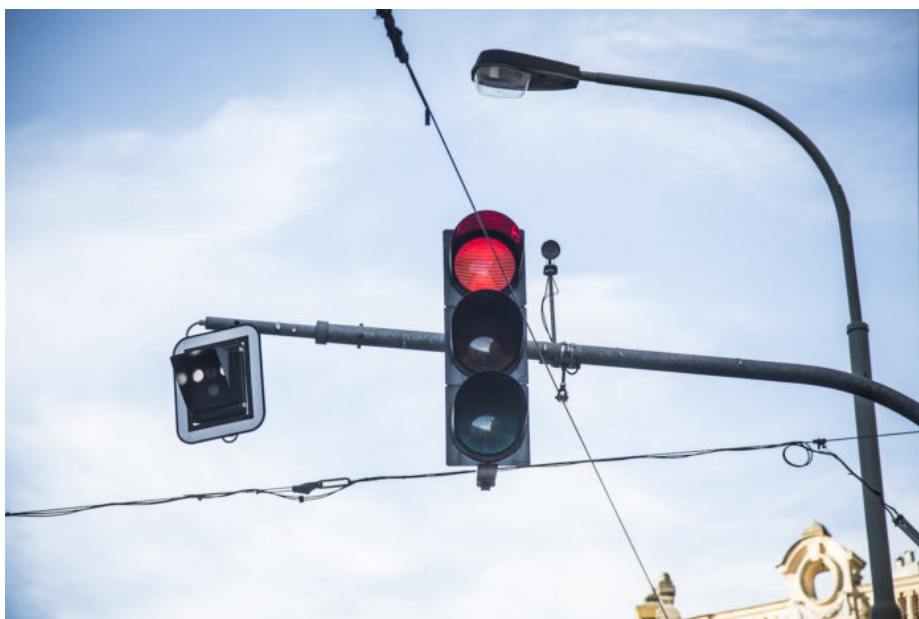
zásadním zásahem do plynulosti dopravy v časech dopravní špičky jsou vyhrazené jízdní pruhy, které se v našich městech začaly objevovat v uplynulém desetiletí. Jejich původní smysl je celkem pochopitelný, tedy preference MHD a jiných potřebných složek. Jenže... úředníci při jejich vytyčování zjevně zapomněli využívat mozek a vyhrazené pruhy často vznikají v podobně nesmyslných místech jako některé cyklostezky. Člověk se pak může uvztekát ve stojící koloně, když kolem vidí jednou za dvacet minut projíždět autobus s deseti lidmi na palubě...

Parkovací zóny: Zaplat' a uvidíme



nic proti zónám placeného parkování v historických jádrech měst, kde bydlí o poznání méně rezidentů než v okrajových čtvrtích. Zavádění těchto zón do míst vzdálenějších centru už ale zavání regulérním výpalem, za které však platící žádnou „ochranu“ v podobě garantovaného místa k stání nedostává. Na mnoha místech jsou zóny pro jistotu vyznačovány i tam, kde by nikdy nikdo nezaparkoval.

Semaforey: Červená vlna



Pamatujte ještě na číselné návěsti za semaforey na hlavních tazích, kde číslice označovaly rychlost, jejíž dodržení znamenalo zelenou na dalších světlech? Kdeže ty loňské sněhy jsou... Dnešní „inteligentní“ semaforey dokážou na jednom kilometru hlavní silnice vykouzlit při dodržení padesátky i pět červených za sebou!

Doporučujeme: 10 ekologických „kazítek“, kvůli kterým vás provoz auta stojí více peněz



Kruhové objezdy: Bloudění v kruhu



Další vítanou zakázkou pro spřátelené stavební firmy magistrátních úředníků je bezesporu nadšené budování kruhových objezdů. Zdá se vám křižovatka zbytečně jednoduchá a přehledná, nebo to dokonce vůbec žádná křižovatka není (doprava do místa vede pouze ze dvou směrů)? Postavme tam kruhák! Podobná „logika“ byla užita u desítek kruhových objezdů v českých městech a četné zářezy do betonu svědčí o tom, že údajný bezpečnostní záměr se mnohdy poněkud mívá účinkem.

Převzato z časopisu [AUTO7](#). Foto: Martin Mičánek



Ohodnoťte tento článek!
3.07 (61.4%) 43 hlasů

Michal Borský, AUTO7

<https://autobible.euro.cz/divize-motor-media/>



Brno, v břiše i v srdci plno



Opera 52 beta: hromadné akce s otevřenými weby a efektivnější blokování reklam



Edna volí nejlepší seriál roku 2017



Nejnovější typy telefonů za skvělé ceny. Šetřete s námi.

Online hry



Komiks ze světa BATTLEGROUND

euro

FINANCE.cz

autobible.cz

knihka.cz

flek.cz

EDNA

VIDEAČESKY

mladá fronta

Vydavatelství se 73letou historií

[Inzerce](#) / [O společnosti](#) / [Kariéra](#) / [Kontakty](#)



Copyright 2018 Mladá fronta a. s.

Publikování nebo další šíření obsahu je bez písemného souhlasu redakce zakázáno.

Zásady používání souborů cookie.