

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO
1. NÁMĚSTEK PRIMÁTORA
Ing. Robert Kotzian, Ph.D.

V Brně dne 23. září 2011
č. j.: MMB/0328910/2011

Vážený pánové,

elektronickou poštou ze dne 30. srpna 2011 jste se na mne obrátili s dotazy souvisejícími s cyklistickou dopravou v městě Brně.

Nově rekonstruovaná ulice Joštova je jedním z největších přestupních uzlů MHD s trvale vysokým počtem chodců bezprostředně navazující na malý městský okruh s vysokými intenzitami individuální automobilové dopravy. Uvedená skutečnost společně s prioritními požadavky na bezpečnost determinovala celkové architektonické řešení zpracované Atelierem RAW s.r.o., které cyklistickou dopravu před FSS MU i na základě stanoviska Policie ČR vyloučilo. Uložil jsem proto Odboru dopravy, aby připravil návrh možných opatření, která by problémy cyklistické dopravy v tomto úseku minimalizovala. Jedním z připravovaných opatření je instalace cyklostanů před FSS MU. Cyklostanby nebyly součástí rekonstrukce, a jsou proto řešeny samostatně.

Úpravy organizace dopravy v křižovatce Jihlavská - Osová reflektují obecně závazný požadavek na zvýšení bezpečnosti silničního provozu, jakož i zvýšení plynulosti provozu na této regionálně významné silnici II. třídy. Rozhodování o těchto úpravách jsou složitá a příslušné orgány musí brát v potaz velké množství faktorů.

Přejezd ulice Hladíkova byl opakovaně projednáván s příslušnými vlastníky komunikací a příslušnými orgány státní správy. Návrh předložený cyklistickými sdruženími nebyl uvedenými subjekty odsouhlasen. Bezpečné překonání ulice Hladíkova cyklistům zajišťuje přechod pro chodce vybavený světelným signalizačním zařízením v křižovatce Hladíkova - Tržní, což představuje prodloužení trasy cca o 300 metrů, ovšem v pěším režimu. Přejetí ul. Hladíkova podél železniční trati při dodržení pravidel silničního provozu není zakázáno. Cyklopruhy na ul. Kounicova budou realizovány tam, kde vytvoří souvislou trasu a kde budou splňovat požadavky bezpečnosti silničního provozu a požadavky na stavebně technické uspořádání. Rekonstrukce ul. Pionýrská je typickým příkladem vodohospodářské stavby, v rámci které není umožněno měnit stávající stav profilu ulice. Na ul. Milady Horákové, obdobně jako na ul. Husova, nelze zřídit cyklopruh mezi chodníkem, předjízdovým pruhem a tramvajovým tělesem. Ul. Minská a Horova jsou obdobou prostorově omezených uličních profilů, bez možnosti vyhrazení samostatných cyklopruhů. A na příkladu problému majetkoprávního vypořádání cyklostezky Krematorní sami demonstujete obtížnost výstavby cyklostezek.

Město Brno nyní projednává s dotčenými orgány státní správy podpoření cesty cyklistů do centra města umístěním nových cyklostanů, ke kterým bude možné dojet v průběhu celého dne bez omezení. V podstatě kamkoliv v historickém jádru města se po instalaci těchto stanů bude možné v každou denní dobu dostat na kole s následnou

docházkou ne delší než několik málo minut. Dodávám, že jízda cyklistů pěší zónou je zakázána pouze v době od 9⁰⁰ do 17⁰⁰.

Nelze bez dalšího porovnávat podmínky provozu v pěší zóně ve městech různé velikosti, různé struktury, s odlišným systémem komunikací a s různou organizací a hustotou provozu. Osobně jsem se seznámil se situací v Hradci Králové, chystám se navštívit Prahu a dle časových možností i další města. Hradec Králové je městem umožňujícím provoz cyklistů v pěších zónách. Hustota pohybu chodců v tamních pěších zónách je i ve všední odpoledne v porovnání s městem Brnem výrazně nižší. V historickém jádru města Brna se po ul. Masarykově navíc pohybuje tramvaj. Mimo uvedené má Hradec Králové další specifika, která jej z hlediska organizace cyklistické dopravy v centrální části města odlišují od Brna.

Co se týká koordinace provádění opatření pro cyklodopravu s investicemi města, jsou rekonstrukce komunikací na území města nebo budování nových komunikací zajišťovány dle vlastnictví komunikace třemi subjekty: Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD) zastupujícím Ministerstvo dopravy ČR, Jihomoravským krajem a městem Brnem. Rekonstrukce prováděné na komunikacích I. a II. třídy jsou v kompetenci ŘSD a Jihomoravského kraje. Jde zpravidla o velmi frekventované silnice krajského nebo celostátního významu, na kterých se požadavky cyklistů málokdy realizují. Na komunikacích, kde investorem je město Brno, je situace jiná, protože budování cyklotras je dle možností realizováno. Nicméně řada ulic, které se mohou jevit jako rekonstruované, jsou hrazeny z prostředků na obnovu vodohospodářské infrastruktury, ze kterých nelze financovat jiné objekty než pouhé uvedení do původního stavu. Obdobně u oprav komunikací, kdy se neprovádí územní a stavební řízení, lze jen opravovat stávající stav bez možnosti budování dalších objektů. U běžných rekonstrukcí a nově budovaných komunikací, kde investorem bylo město Brno, se opatření pro cyklisty dle možností budovala.

V obecné rovině poznamenávám, že jsem otevřen novým myšlenkám, avšak nehodlám svými iniciativami popírat zjevná specifika města Brna. Současně musím a budu vždy respektovat zákonem danou hranici mezi samosprávným rozhodováním a rozhodováním státní správy. I vám je nepochybně známo, co v oblasti organizace cyklistické dopravy a souvisejících opatření spadá do samosprávné působnosti volených zastupitelů a co do působnosti orgánů státní správy, i když jsou zařazeny do MMB. Významnou roli v procesu projednávání sehrává Policie ČR, která vždy preferuje hledisko zajištění bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Předem poznamenávám, že na tomto místě ani jinde se nehodlám vymlouvat na rozhodování státní správy. Hranice mezi samosprávou a státní správou je však skutečná a nelze ji překračovat. Nehodlá-li někdo fakt této podstatné dělicí linie ve svých úvahách a požadavcích respektovat, je to jeho právo, avšak dostává se tím do vážného rozporu s realitou.

Odpovědnou složkou města za koordinaci v oblasti cyklistické dopravy je Odbor dopravy MMB. Domnívám se, že formální zřízení funkce „cyklokoordinátora“ nemůže vyřešit ty nejpodstatnější problémy, které se týkají i cyklistické dopravy: nedostatek finančních prostředků na investice města, nedostatečné šířkové uspořádání řady klíčových ulic aj. Podotýkám rovněž, že řada návrhů pro vytváření cyklistických opatření dle představ vás, aktivistů, naráží na stanoviska orgánů státní správy (tím neříkám nic o tom, zda osobně s těmito stanovisky souhlasím nebo nesouhlasím). Žádný „cyklokoordinátor“ ani žádná pracovní skupina by jejich rozhodování neměli pravomoc ovlivňovat, natož měnit. Byl by vždy (stejně tak jakákoliv pracovní skupina) osobou působící výhradně v samosprávné rovině. To je limit daný právními předpisy, který nikdo z nás nepřekročí. Je evidentní, že reakcí na vnější (i vaše) podněty a vlastní podněty MMB a představitelů města postupně

s ohledem na všechny existující limity dochází ke zlepšování situace. Nepochybně lze vést debatu o rychlosti takového zlepšování. Jako většina jiných infrastrukturních oblastí i zde je dosažení cílového stavu během na velmi dlouhou trať.

Děkuji za nabídku na společnou cestu do práce na kole. Nedomnívám se, že by pro potřeby rozvoje cyklistické dopravy byla potřebná. Nejsem zvyklý se přetvařovat. Proto nebudu zastírat, že jízdu na kole podnikám spíše zřídka. Stejně tak se často nevěnuji řadě dalších činností, které však svým hlasem v samosprávných orgánech rád podporuji. Nebudu tedy hrát žádné „divadlo“, abych pro svou lepší image dělal něco, co mi není vlastní. K pochopení argumentů uplatňovaných v debatě o cyklodopravě, resp. o jejím častém sporu s jinými druhy dopravy, nepotřebuji absolvovat jízdu na kole.

Co se týká srovnání dotací města Brna na provoz hromadné dopravy a na opatření pro cyklodopravu, jedná se z hlediska využívání o nesrovnatelné způsoby dopravy. V roce 2010 přepravil Dopravní podnik města Brna, a.s. celkem 353,5 milionu osob (viz výroční zpráva DPmB za rok 2010), dotace od města byla ve výši 1,6 mld. Kč, tedy na jednu přepravenou osobu 4,7 Kč. Musíme brát v potaz i takové vlivy jako je počasí, kdy například v zimních měsících je na rozdíl od hromadné dopravy, která musí fungovat a funguje stále, provoz cyklistů výrazně omezen. Taková srovnávání trochu připomínají problém slunečních či větrných elektráren a konvenčních elektráren. Zatímco ty první jsou k něčemu, pouze když svítí nebo fouká, břímě kontinuální dodávky dostatku energie musí nést neoblíbené uhelné či jaderné elektrárny. Lidé se dělí na ty, kteří tento fakt respektují a na ty, kteří si za bezvětrných nocí rádi čtou ekologické webové stránky o obnovitelných zdrojích energie.

Cyklodoprava je jistě velmi vhodným dopravním prostředkem, ovšem realita je taková, že méně využívaným než hromadná doprava. Obávám se, že ani při zvýšení financí na cyklodopravu by se tento výrazný nepoměr mezi počtem občanů využívajícím MHD a počtem občanů jezdících na kole radikálně nezměnil. O individuální automobilové dopravě nemluvě. Tím nechci říci nic jiného než to, že nelze jeden druh dopravy označovat za a priori dobrý a jiný za a priori špatný, že je třeba respektovat všechny a to v závislosti na jejich významu.


Prostředky investované do stavby cyklistických stezek nelze považovat pouze za výdaje na cykloturistiku. Ze vzdálenějších městských částí dojíždí občané do centra Brna na kole a ke své cestě využívají také postavených cyklostezek.

Rok 2012 a patrně i rok 2013 budou pro město Brno z rozpočtového hlediska velmi náročné. Nelze neuvést, že v současné době je na vládní a možná i parlamentní úrovni projednáván návrh novely zákona o rozpočtovém určení daní předložený Ministerstvem financí, který by v důsledku znamenal postupné omezování rozpočtu města Brna až o 0,9 mld. Kč. V takové situaci musí město dbát především na to, aby bylo schopno udržet svou infrastrukturu v provozuschopném stavu.

Od příštího roku budou realizovány významné úspory v mnoha oblastech. Řada požadavků musí ustoupit potřebám s vyšší prioritou. To je tvrdá realita, jejíž popírání nikam nevede. Pokud se tedy domníváte, a z vašich sdělení to plyne, že při sestavování rozpočtu na rok 2012 nejsou žádné limitující okolnosti, není to správné domnění. Ano, potíže jsou vždy, i v „dobách hojnosti“. Nicméně rok 2012 bude mimořádně špatný. Konečná podoba rozpočtu bude výslednicí příjmových limitů, trvajících závazků města z uzavřených smluv, politického vyjednávání a faktických potřeb údržby městské infrastruktury. Jedním z velmi významných

limitů je fakt, že město po mnoha letech příprav letos obdrželo téměř miliardovou dotaci na rekonstrukci a dostavbu kanalizace. Přijetí této dotace však současně znamená povinnost finanční spoluúčasti ve výši 1,25 mld. Kč včetně DPH. To je tak velký požadavek na rozpočet města, že nutně musí dojít k významné redukci v téměř všech oblastech – kultura, sport, investice apod. Díky této investiční akci bude přes 3475 občanů Brna napojeno nově na kanalizaci, budou rekonstruovány páteřní stoky a kilometry kanalizační sítě budou opraveny. V této finančně náročné době hledá vedení města možné úspory, kde je to možné, a pečlivě zvažuje všechny výdaje, jejich bezprostřední důležitost a potřebnost. Přesto navýšení prostředků na vybraná opatření pro podporu cyklistické dopravy budu podporovat. Více ovšem slíbit nemohu. Nepatřím mezi politiky, kteří vám slíbí cokoliv.

S pozdravem



Vážení

Dan Bárta
barta.kon@seznam.cz
o.s. Brno na kole
Francouzská 61
602 00 BRNO

Jiří Jedlička
info@bicybo.cz
Klub BICYBO
Panská 7
602 00 BRNO