

Vážený pane Kotziane,

obracíme se opět na vás jako zástupci lidí jezdících na kole, kteří bolestivě pociťují důsledky průběžných změn v ulicích, které na cyklisty nijak nepamatují. Činíme tak již po několikáté přesto, že ve vašich odpovědích zpravidla tvrdíte, jak město usilovně a systematicky pracuje pro cyklisty. Několika drobných úprav k lepšímu si všímáme a publikujeme je na našich stránkách [1]. Avšak na zásadní problémy popisované právě v tomto dopise žádáme zdvořile odpověď činy a také zavazujícími slovy, ze kterých by bylo možno čerpat oprávněnou naději k lepšímu.

1) Rekonstrukce ulice Joštovy II a Údolní

V srpnu 2011 byla dokončena rekonstrukce ulice Joštova za cca 200 mil. Kč. V této věci jsme byli ústně ujištěni OD MMB, že pohyb cyklistů bude umožněn s vozidly MHD bez zvláštních stavebních opatření. Navíc byly přislíbeny i vašimi ústy nové stojany před FSS MUNI. Dnes je však zřejmé, že pohyb cyklistů přes Joštovu ani Údolní (úsek Marešova-Husova) není možný a cyklisté jsou opět nesmyslně vrženi do nebezpečného víru vnitřního městského okruhu; slíbené stojany dosud absentují. Upozorňujeme, že závazný Generel cyklodopravy zcela jednoznačně do ulice Údolní a Joštova umisťuje "hlavní dopravní cyklotrasy". V tomto smyslu žádáme nápravu a jsme si jisti, že úpravou dopravního značení lze minimalizovat nepopulární vícenáklady a naplnit hladce zásady generelu.

2) Věc otevření pěší zóny lidem na kolech

I nadále požadujeme naplnění nejen vašeho předvolebního slibu o vjezdu cyklistů do pěší zóny. Vámi oznámené negativní vyjádření Policie ČR pouze hovoří o tom, že předložený záměr z pohledu Policie nedostatečně prokázal dopady v území. Zadejte vypracování takového projektu, který vyhledá a zhodnotí potencionálně nebezpečná místa a předloží natolik kvalitní řešení, které bude pro Policii ČR akceptovatelné. V tomto smyslu uvádíme, že již léta existuje návrh dílčího otevření staré pěší zóny v osách Masarykova-Rašínova a Starobrněnská-Orlí. Věříme, že pokud do projektu zapojíte skutečné dopravní specialisty, kteří mají zkušenosti z celé republiky či zahraničí, nemůže slib zůstat nesplněn.

O praxi z jiných sídel ČR Vám sdělujeme, že ze 13 krajských měst jich 10 vjezd cyklistů do pěší zóny povoluje. Ze zbylých pak Ostrava k otevření přistoupí na počátku příštího roku, ve Zlíně o tomto tématu probíhají jednání v rámci "Pracovní skupiny pro cyklodopravu". K situaci v Praze rozporujeme stanovisko OD MMB pro potřebu RMB z 13. června 2011, neboť vjezd do většiny pražských pěších zón povolen je (např. Staroměstské nám., nám. Republiky, Anděl). Věříme, že Brno nezůstane raritou, kde se pohyb lidí na kole i nadále vykazuje z centra. V centru mají cyklisté přirozené cíle cest a myšlenka cyklo-parkovacích hnízd okolo pěší zóny je v rozporu se

západními i českými principy fungující bezmotorové dopravy. Takto uzavřené centrum nás zároveň nutí využívat ulice Koliště či Husovu, které dosud nejsou přizpůsobené pro bezpečný pohyb cyklistů.

3) Úpravy křižovatky Jihlavská x Osová

V červenci 2011 se dostalo nákladných úprav křižovatce Osová x Jihlavská, které zřejmě měly zrychlit průjezd motorových vozidel tímto místem. Ovšem v tomto projektu byly opět zohledněny jen dílčí zájmy řidičů motorových vozidel. Za cenu pár sekund pro motoristy získali výrazné ohrožení ti nejslabší. Díky nutnosti sdílet se všemi 10x až 100x těžšími vozidly jediný přímý jízdní pruh v reálných rychlostech nad 50 km/h (ve směru do města navíc vnitřní), dává všanc své zdraví člověk na jízdním kole. To celé je absurdní v kontextu toho, že závazný strategický dokument Generel cyklodopravy popisuje Jihlavskou jako "hlavní dopravní cyklotrasu", která byla doporučena do první etapy opatření. Zároveň se jedná o jednu z nejširších silnic v Brně o šíři 16 metrů, kde výmluvy na nedostatek prostoru lze uplatnit jen těžko. Na základě těchto skutečností žádáme na této křižovatce nápravu, vedoucí ke zvýšení bezpečnosti cyklistů v hlavním dopravním prostoru dle zásad Generelu.

4) CS Krematorní

V dopisu adresovaném veřejnosti jste nám sdělil, že město pracuje na řešení životu nebezpečného místa v okolí Krematoria na ulici Jihlavské. Řešením má být prodloužení CS Krematorní, avšak projekt stojí na nesouhlasu vlastníků pozemků. Je zřejmé, že taková projednávání jsou na léta až několik volebních období. Proto žádáme, aby město přistoupilo k předběžnému řešení realizovaném např. kombinací rozšíření existujícího chodníku a úpravou značení na stávající vozovce dle návrhu Generelu cyklodopravy.

Rozhodně nelze souhlasit s Vaším tvrzením, že by taková investice byla neefektivní, protože současný stav je havarijní a život ohrožující.

5) Koordinace a podpora cyklodopravy městem

Jeden ze závěrů Generelu cyklodopravy je, že efektivně zlepšovat prostředí pro cyklodopravu lze jen úspěšnou koordinací s ostatními investicemi, opravami či údržbou města včetně soukromých investorů. V opačném případě jsou dodatečné změny nákladné a u novostaveb dodatečně téměř neproveditelné.

Proto nás zajímá jakým způsobem bude řešena cyklodoprava v souladu s požadavky Generelu v připravovaných investicích nebo probíhajících stavbách:

- * probíhající práce na rozšíření mostu Vídeňská (řešení přejezdu na národní cyklotrase č. 1, 1300 cyklistů/24h)
- * probíhající práce na Pionýrské ("hlavní dopravní trasa")
- * připravovaná rekonstrukce ulice Milady Horákové ("hlavní dopravní trasa")

* připravovaná rekonstrukce ulice Minské a Horovy ("hlavní dopravní trasa")

Žádáme přijetí takových obecných opatření, která další výstavbu, úpravy a údržbu komunikací ve městě vůbec umožní jen tehdy, pokud bude v souladu s požadavky dle Generelu cyklodopravy. V tomto kontextu připomínáme, že v 10 českých krajských městech existují interní či externí specialisté s vysokou politickou podporou takzvaní cyklo-koordinátoři, kteří se těmto úkolům opravdu systematicky věnují. V některých městech dokonce existují celé pracovní skupiny pro cyklodopravu (např. Praha, Pardubice, Zlín).

V tomto kontextu se opět dotazujeme na stav slíbených ale zjevně spících projektů. Jedná se možná o projekty, kde chybí politický zájem či podpora. Podpora, která nekončí na tiskové zprávě, ale tlačí záměr vpřed k realizaci. Příprava by totiž v běžném tržním prostředí trvala týdny, nikoliv mnoho měsíců či let:

* přejezd Hladíkova (cyklotrasy Eurovelo a Greenways, národní trasa č. 5, 800 cyklistů/24h)

* cyklopruhy na ulici Kounicova (hlavní dopravní trasa dle Generelu, 1. etapa navržených opatření)

6) Rozpočet na rok 2012

V jednom z dopisů jste konstatoval, že výši prostředků na cyklodopravu v rozpočtu MMB na rok 2011 jste fakticky nemohl ovlivnit, neboť v době sestavení koalice nebylo již možné do něj podstatně zasáhnout.

V letošním rozpočtu se jedná o částky v řádech prvních milionů Kč pro cyklodopravu vůči desítkám milionů pro cykloturistiku. Výrazně disproporční je i srovnání příspěvků z rozpočtu MMB na šetrnou dopravu: na jednoho uživatele MHD je vynakládáno až 10x více než na jednoho dopravního cyklisty. Grafické srovnání viz odkaz [2].

Rok 2011 se posouvá směrem k poslední čtvrtině a my očekáváme, jak neomezován okolnostmi navýšíte a v rozpočtu zafixujete, zprůhledníte investice do oblasti cyklodopravy.

7) Pozvání na cestu do práce na kole

Z vašich reakcí, kterých se veřejnosti dostává, je zřejmé, že vnímáte naše stěžování jako oprávněné volání po zvýšení komfortu, na kterém se pracuje, ale nemůže se nám ho dostat hned. Avšak jen na příkladech výše uvedených je zřejmé, že nejde o komfort, ale o naše životy a zdraví a kritická místa k řešení nespějí nebo se na nich vůbec nepracuje.

Myslíme si proto, že osobní zkušenost z jízdy na kole v Brně je pro pochopení problematiky nenahraditelná, a rádi bychom Vás pozvali na jízdu do práce na kole v rámci Evropského týdne mobility (16.9.-22.9.) či přímo Dne bez aut (22.9.). Bezpečnost při cestě bychom vám zajistili zkušenou asistencí a doplnili odborný výkladem dopravního inženýra.

V této souvislosti podotýkáme, že váš protějšek z Pardubic, náměstek pro dopravu Martin Bílek, se takových setkání účastní pravidelně za účelem poskytnutí přímé podpory vedení města pro konkrétní projekty před ostatními orgány státní správy a samosprávy.

Namísto pozdravu použijeme citát z přednášky dánského cyklo-stratéga Mikael Colville-Andersen, který loni do Brna přijel na pozvání města: "Where There's a Will, There's a Cycle Way."

Dan Bárta
barta.kon@seznam.cz
o.s. Brno na kole
Francouzská 61, 602 00 Brno
<http://www.brnonakole.cz/>

Jiří Jedlička
info@bicybo.cz
Klub BICYBO
Panská 7, 602 00 Brno
<http://www.bicybo.cz/>

V Brně, 30. srpna 2011

[1] <http://www.brnonakole.cz/zmeny-v-mozaice-mestskych-ulic/>

[2] http://www.brnonakole.cz/wordpress/wp-content/uploads/graf_vydaje_MMB1.png