



Odpovědi kandidátky Žít Brno Báry Antonové na otázky týkající se kampaně BRNOTOČ za udržitelnou městskou dopravu

Září 2018

Navyšte spravedlivě rozpočet na udržitelnou dopravu

Bez navýšení rozpočtu věnovaného udržitelným formám dopravy oproti individuální automobilové dopravě změny nedosáhneme. Podpora MHD je v Brně na dobré úrovni. Zásadně však chybí investice do pěší a cyklistické dopravy. Investice do infrastruktury pro lidi na kolech byly v posledních čtyřech letech ve výši 0,28 % z dopravního rozpočtu. To neodpovídá ani 2 % podílu na přepravní práci. Vyčleňte proto minimálně 2 % z dopravního rozpočtu s navýšením o další půlprocento každý rok. Do roku 2050 tak navyšte rozpočet na cyklo dopravu minimálně na 12 %. Investice do pěší dopravy by měly být minimálně 6 % se stejným tempem navyšování i cílovým podílem jako u cyklo dopravy.

Odpověď: Žít Brno dlouhodobě podporuje udržitelnou formu dopravy. V době, kdy jsme měli dopravu v gesci, jsme obnovili a zfunkčnili cyklo skupiny, které si vytipovaly prioritně dotáhnout významné radiální směry cyklo opatření. Dále jsme po diskusi a konsenzuálního rozhodnutí nechali prověřit cykloobousměrky v rámci celého Brna (projekt probíhá a bude probíhat z časových důvodů několik měsíců) tak, aby se plošně zlepšila možnost bezpečného pohybu cyklistů po Brně. Byli jsme iniciátory poradního orgánu Rady města Brna pro bezbariérovost a také se nám podařilo navýšit a zkvalitnit dopravu.

K udržitelné mobilitě přistupujeme komplexně. V ulicích totiž většinou nelze řešit jen jeden typ dopravy, ale je třeba řešit všechny módy – pěší, cyklistiku, MHD, VHD a automobilismus. Také se nesmí zapomínat na výsadby stromů, ale také například na zásobování provozoven. S tímto přístupem jsme nechali zadat několik studií zaměřených právě na udržitelné formy dopravy. Vámi popisovaná procenta financí vložených do udržitelné dopravy jsou ve skutečnosti vyšší, neboť jsou finance na opatření pro cyklisty a pěší obsaženy ve velkých investičních akcích. Pokud k tomu přidáme MHD, do které jde bez mála 2 mld. financí ročně, vynakládá tak město na udržitelnou formu dopravy ve skutečnosti více procent než uvádíte (0,28 %).

Nicméně se Žít Brno může postavit za to, aby bylo vyčleněno více financí právě do kapitoly zadání dopravních studií tak, aby bylo více podkladů pro investiční záměry vedoucí k podpoře trvale udržitelné mobility, dále pak více financí k realizaci cyklo stojanů a finance do realizace bikesharingu v Brně.

Cyklo opatření budujte v širším centru

Cyklo opatření chybí v širším centru města. Městské části na vnější hranici Brna zase zásadně postrádají opatření pro pěší. Finance do cyklistické infrastruktury investujte proto nejprve v centru a později v okrajových městských částech. Mířte na nejlepší možné řešení – funkční, estetické, zajišťující pohodlí i bezpečnost; ušetříte tím do budoucna.

Odpověď: Stáli jsme za povolením vjezdu cyklistů do centra. V době, kdy jsme měli v gesci dopravu, jsme se zaměřovali přesně na tato opatření (viz výše), zasazovali jsme se na dotažení radiál, na vyřešení např. podjezdu Hladíkova, na CS Černovice–Kaštanová, na přejezd Kaštanová, ale také na jednotlivé ulice v MČ Brno-střed (namátkou Lidická, Štefánikova, Benešova, Chodská, Cejl, cykloobousměrky aj.). Také jsme zahájili řešení cyklo podnětů městských částí.

V tomto duchu bychom chtěli pokračovat i nadále.



Postavte celoměstský systém sdílených kol a zřídte půjčovnu nákladních kol

Zaveďte systém sdílení čítající 2 500 kol (návrh dle odborné studie, kterou si Brno nechalo zpracovat – 2014, Admas). Část sdílených kol by měla být elektrokola, aby je mohli komfortně používat i obyvatelé Kohoutovic nebo Lišně. Nabídněte obyvatelstvu také možnost půjčit si ve své čtvrti nákladní elektrokolo pro větší nákupy, nebo na vyjížďky s dětmi. Zaveďte veřejnou finanční podporu pro domácnosti i firmy na nákup nákladních elektrokol výměnou za nevlastnění auta.

Odpověď: Zavedení bikesharingu v Brně je jednou z mála věcí, která se nepodařila dotáhnout. Krom podkladů jsme společně s úředníky vyjeli do Berlína získat informace o možnostech zavedení bikesharingu v Brně. Vznikl tak dokument připravený pro Radu města Brna, aby se rozhodla, kterou z mnoha cest se vydat. Současně celý systém stojí na financích, neboť odhadovaná částka na zavedení tak, aby byl systém funkční, je 200 mil. Kč (s rozložením financí cca do dvou etap). Pokud se našly finance na opravu bazénů na Riviéře, domnívám se, že by se měly najít v rozpočtu i na bikesharing. Dotační možnosti bohužel nejsou vysoké (v řádu cca 1 mil. Kč). Nové vedení města si tak prve musí stanovit bikesharing za svoji prioritu a peníze vyčlenit. Jako Žít Brno tento projekt podporujeme.

Jen upozorňujeme na chybu, studii zpracoval ADOS (Alternativní dopravní studio pana Jebavého).

Instalujte parkovací místa pro kola i odpočinkové zóny

Zaměřte se také na podpůrnou infrastrukturu. U pěší dopravy se snažte o hustší pokrytí ulic lavičkami ve stínu. U cyklo dopravy v Brně chybí stovky stojanů. Zavažte se k tomu, aby tyto stojany vznikaly v cílech cest (u úřadů, škol nebo obchodů). Myslete také na zajištění dostatečné a bezpečné parkovací infrastruktury pro kola u hlavního nádraží.

Odpověď: V rámci našeho působení na magistrátu jsme se snažili o realizaci cyklověže či jiného zakladačového systému pro kola v nejbližším místě k vlakovému nádraží Brno – hl. n. I přes na městě existující studii se nepodařilo vyřešit vhodné umístění, a to z důvodu majetkoprávních. Budeme prosazovat, aby se vyčlenilo více financí na realizaci cyklostanů (v první fázi je třeba cca 30 mil. Kč na stojany – projekty včetně realizace).

Lavičky jsou v gesci odborů životního prostředí patřičných městských částí. A ty jako takové rozhodují o jejich nákupu a instalaci. Tato kompetence není uložena RMB nebo ZMB.

Zajistěte přístup k vodě a stínu během letních veder

Aby bylo zajištěno pohodlí pěších v ulicích města i v letním horku, je třeba je ochladit a zajistit přístup k vodě. Výrazně pomůže výsadba další zeleně a dobrá péče o tu stávající. Pěší osvěží také více pítek a mlžítek na vytížených trasách. U pítek považujeme za zásadní možnost natočit si vodu do lahve. Vytvářejte malé zelené oázy: napříč městem jsou stovky zákoutí, která jsou vhodná k nízkorozpočtové revitalizaci. Tyto parky pomůžou se zadržováním vody a sníží teplotu v ulicích. Stanovte kvóty na výsadbu stromů a zeleně v ulicích, navyšte také finance na péči o ně.

Odpověď: K zeleni jsme se vyjadřovali v první odpovědi, kdy jsme se snažili a budeme snažit i nadále, aby se při investicích do ulic staly stromy prioritou. Považujeme za důležité, aby stejně jako má technická infrastruktura své standardy, bylo do nich zapracováno téma výsadby stromů. Co se týče pítek, tento projekt běží pod městem vlastněnou firmou BVK a spolupracovali na něm i studenti. Pítka jsou ve většině případů jakožto mobiliář také v gesci městských částí, nicméně město může vytvořit pobídku směrem k městským částem (správu a údržbu mají v gesci povětšinou městské části).

Na vytížených úsecích postavte oddělené chodníky od cyklostezek



Odstraňujte konflikty mezi lidmi na kolech a pěšími. Kolem řek vystavějte kontinuální pěší promenády s přístupem k vodě a oddělené široké cyklostezky. Čím hustší provoz, tím víc se vyhýbejte sdruženým chodníkům s cyklostezkami.

Odpověď: Širší asfaltové pásy pro pěší a cyklisty mohou znamenat také úbytek zeleně. Nicméně je potřeba k opatřením přistupovat individuálně a kde lze očekávat vysoké procento pohybu pěších a cyklistů dohromady, je třeba řešit věc odděleně.

Odstraňujte bariéry pro pěší

Zvedejte výšku vozovky na úroveň chodníků a stavějte tak chodníky bez přerušení. Zajistěte časté a bezpečné možnosti, jak přejít ulici. Propojte chodníky mezi městskými částmi. Dohlížejte na to, aby obrubníky u nájezdů na cyklostezky a chodníky byly dokonale snížené pro komfortní pohyb s kočárkem nebo na kole.

Odpověď: Díky iniciativě Žít Brno byl zřízen Poradní sbor Rady města pro bezbariérové Brno; nyní je pod odborem zdraví. Byl zřízen fond na odstraňování snadno odstranitelných překážek a zároveň sbor pracuje na systémových opatřeních, jako je vytváření striktně bezbariérových tras napříč Brnem. V následujícím období budeme žádat, aby byl sbor personálně posílen, aby získal větší kompetence a aby s ním byly předem konzultovány všechny městské investice.

Zřizujte bezpečné koridory i v dobách trvání staveb

Myslete na pěší a lidi na kolech i v průběhu rekonstrukcí. Zajistěte, aby stavby minimálně zasahovaly do chodníků nebo cyklostezek. Pokud to není možné, požadujte zřizování chráněných, bezbariérových koridorů pro zachování průchodnosti hned vedle staveb. Minimalizujte užívání značky „Přejdi na druhý chodník.“

Odpověď: Jedná se v dopravě o druhou záležitost, která se nepodařila plně dotáhnout. Zasadíme se o to, aby do investičního procesu městských záměrů bylo v patřičné fázi projektování zakomponováno i to, aby při stanovování objízdné trasy bylo myšleno i na stanovení obchůzí trasy. Samotné povolení je pak na výkonu státní správy, do které politik nemůže zasahovat. Současně jsme se zasazovali o budování chodníků mezi městskými částmi tam, kde chybí a některé z nich jsou již ve fázi schválených investičních záměrů. V tomto duchu bychom chtěli pokračovat i nadále.

Vyhrazujte jízdní pruhy pro MHD a zkracujte cestovní dobu

Pro atraktivitu MHD je naprosto nezbytné, aby její vozidla nestála v kolonách společně s auty. Na vícepruhových komunikacích vyhradte pro autobusy a trolejbusy jízdní pruhy. Podél tramvajových tratí, zejména v úsecích častých kolon, zachovávejte průjezdné jízdní pruhy. Minimalizujte čekání na červenou u všech vozidel MHD pomocí automatické detekce.

Odpověď: Budeme i nadále navrhovat zlepšení MHD a navrhujeme k realizaci tzv. buspruhy, což jsme však již v několika případech udělali. Jejich stanovení je však na vlastních komunikacích, což v mnohých případech je SÚS JMK, příp. ŘSD ČR. Nicméně můžeme prosazovat vyvolávání jednání právě o vlastnictví některých komunikací uvnitř VMO či průtahy městskými částmi a konkrétní místa pro vytvoření buspruhů nechat prověřit.