

Z9/17. zasedání Zastupitelstva města Brna
konané dne 14.5.2024

Informativní zpráva o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů členů ZMB ze zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z9/16 konaného dne 9. 4. 2024

Anotace

Pravidelně předkládaný materiál obsahující informace o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů členů ZMB z předchozího zasedání ZMB, vytvořený z podkladů poskytnutých příslušnými zpracovateli.

Návrh usnesení

Zastupitelstvo města Brna

1. bez usnesení

Podpis zpracovatele pro archivaci

Zpracovatel

Elektronicky podepsáno

**Ing. Oliver Pospíšil MPA, vz. JUDr.
Rostislav Obrlík**

tajemník - Vedení MMB

7.5.2024 v 08:38

Garance správnosti, zákonnosti materiálu

Spolupodepisovatel

Elektronicky podepsáno

JUDr. Rostislav Obrlík

vedoucí úseku - Úsek tajemníka

6.5.2024 v 14:38

Obsah materiálu

Návrh usnesení	1 - 1
Obsah materiálu	2 - 2
Příloha (Zprava-ZMB-16.pdf)	3 - 13

Informativní zpráva

o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů členů ZMB ze zasedání Zastupitelstva města Brna
č. Z9/16 konaného dne 9. dubna 2024

Mgr. Marek Lahoda:

Já bych se rád vrátil k tématu lanovky, protože jsem nechtěl prodlužovat tu diskusi v čase pro občany, a jednak bych tedy rád, protože jsem měl taky spoustu dotazů, které, většina z nich už tady padla, tak bych chtěl poprosit, jestli by ty odpovědi na ty dotazy občanů k lanovce mohly být zaslány i mně. Ať se mi nedostanou až za ten měsíc, v dalších materiálech na zastupitelstvo, ale ať, esli by mi mohly být zaslány rovnou, jak budou zasilány občanům. A poté bych se chtěl doptat, protože jsem v článku na Mladé frontě zaznamenal vyjádření pana mluvčího, ve které, ze kterého jsem pochopil, že eště bude zpracovávána nějaká analýza, která by zřejmě teda měla posoudit tu dopravní výhodnost tohoto projektu, tak bych se chtěl zeptat, jestli opravdu taková analýza bude zpracována? Za mě by to opravdu bylo potřebné. Protože pokud se bavíme o tom, že ten cestovní čas té lanovky má být nějakých 5, 6 min., tak linka E56, která jede tunelem, v současné době má vlastně stejný cestovní čas, v této relaci. Takže já tam opravdu tu dopravní výhodnost toho projektu nevidím. Neshledávám tam tu potřebu investovat zde 1.000.000.000 do tohoto projektu. A chtěl bych opravdu nějaké podklady, které doloží, že je to potřeba stavět. A potom eště, možná jenom tak jako na závěr, k odlehčení, bych se chtěl zeptat pana náměstka Černého, estli ten pan podnikatel Černý, který zde vlastní ty pozemky, tak estli je to nějaký příbuzný, nebo jestli je to jenom shoda jmen?

Požadované odpovědi Ing. Petra Kratochvíla, člena Rady města Brna, na dotazy vznesené v rámci bodu 2) Dotazy, připomínky a podněty občanů byly zaslány e-mailem dne 3. 5. 2024 a jsou součástí Informativní zprávy o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů občanů ze zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z9/16 konaného dne 9. 4. 2024.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Tak. Pan Černý, pan náměstek Černý, reakce.

Mgr. René Černý, 1. náměstek primátorky:

Není to příbuzný.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Děkuji. A reakce na ty předchozí dotazy? Pan radní Kratochvíl.

Ing. Petr Kratochvíl, člen Rady města Brna:

Ur, určitě je logický, že my musíme teďka, v tuto chvíli, zpracovat vlastně analýzu, z které se nám prokáže, zdali ta lanovka je, jak po technické, tak finanční stránce, vlastně přínosem, ano? A budou tam brány samozřejmě veškeré aspekty. Takže tím se v tuto chvíli začneme zabývat.

Ing. Jana Drápalová:

Já bych se chtěla také vrátit k tématu lanovky, a to zejména k tomu, že bych chtěla poprosit pana Kratochvíla, aby příště nepoužíval takové podpásovky. Protože to, že v roce 17 v Radě města Brna se zadala, zadalo zpracování nějaké studie, v žádném případě neznamená, že to byl souhlas Strany zelených s výstavbou lanovky. Chtěla bych tedy poprosit, jestli by, když se tím tak pečlivě zabýval a ta usnesení rady si dohledal, tak jesi by taky bylo, byl tak laskav a dohledal teda výsledek toho úkolu, který dostal vedoucí investičního odboru? Zajímal by mě ten materiál, protože potom, od roku 18 jsme

nebyli součástí Zastupitelstva města Brna, a tím, že se ten projekt potom celý připravoval v režii Dopravního podniku, tak se vlastně v podstatě ani příliš veřejně diskutovat nedal. A informace o něm byly velmi kusé, protože dokonce i posouzení vlivu na životní prostředí se, troufnu si říct, odbylo tím, že skončilo ve zjišťovacím řízení, takže nebylo možné, ani v této fázi, se do toho projektu, ze strany veřejnosti, v jejichž pozici jsme tehdy byli, zapojit. Doufám ale, že město Brno si skutečně předtím, než se rozhodne vynaložit tak významně velké peníze, v situaci, kdy tady všichni kolem sebe vidíme, že majetek města není v dobrém stavu a že by bylo potřeba investovat na spoustě míst do vlastního, už existujícího majetku, než budovat další, pravděpodobně ztrátovou dopravní stavbu, investici, tak že si to město ještě jednou řádně posoudí. Tak jak teď slíbil pan Kratochvíl, tak se moc těším, jednak na ty odpovědi, na ty otázky občanů a zástupců odborné veřejnosti, a také výsledky té budoucí analýzy, která se bude dělat. Chtěla bych říct, že si myslím, že z dopravního hlediska skutečně to nemůže úplně dobře fungovat, protože tam, ta přeprava mezi kampusem a výstavištěm a budoucí multifunkční halou bude mít vesměs nárazový charakter. To, že by tam 24 hod., nebo, já nevím, 12 hod. denně jezdila prostě jedna kabinka za druhou, obsazená zájemci, to si fakt nedovedu, se znalostí té lokality a toho místa, vůbec představit. A zase naopak, na tu nárazovou kapacitu, nebo na tu nárazovou potřebu, když se bude odehrávat nějaká akce v multifunkční hale, v případě na výstavišti, kdy bude potřeba přepravovat opravdu desetitisíce lidí za hodinu, tak tam si myslím, že ta kapacita 2 000 za hodinu bude jenom takovou, takovou zajímavou atrakcí pro někoho, kdo se bude chtít projet lanovkou. Ale je to jenom zatím, v této chvíli, můj pocit, názor, který jsem měla od začátku. Někteří kolegové z ANO si pamatují ty diskuse naše, z komise dopravy, v těch letech 15, 16, 17, kdy jsem jasně vyjadřovala svoji velkou skepsi vůči tomu projektu, a zároveň jsem ale, upřímně řečeno, fakt ani nevěřila, že by takovou blbost někdo mohl chtít někdy realizovat. Takže děkuju, ráda si přečtu všechny ty doplňující informace, které k tomu budou zastupitelům poskytnuty.

Požadované odpovědi Ing. Petra Kratochvíla, člena Rady města Brna, na dotazy vznesené v rámci bodu 2) Dotazy, připomínky a podněty občanů byly zaslány e-mailem dne 3. 5. 2024 a jsou součástí Informativní zprávy o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů občanů ze zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z9/16 konaného dne 9. 4. 2024.

Ing. Petr Kratochvíl, člen Rady města Brna:

Paní starostko, já naprosto chápu, že 100 %, že ta lanovka, nebo ten projekt se nebude líbit 100% všem lidem. To chápu a respektuji Váš názor. Já na to mám třeba názor jinej, který se vyvinul od roku 2014, když jsem vlastně považoval tu lanovku taky za blbost, dokonce jsem to otevřeně, vlastně o tom takle diskutoval. Dneska je můj pohled úplně jiný, ano? Jsem rád, že tady je tolik znalců té dopravy, zejména lanovky. I Vám chci poděkovat za velmi hlubokou znalost této problematiky. Co se týče, prosím Vás, úkolování mé osoby, to mně stačí paní primátorka, ta mi dává úkolů dost. Takže, jestli Vás můžu požádat, dotčené usnesení jakoby si na OI sežeňte, prosím Vás, sama. Tím bych začal. A co se týče, prosím Vás, těch usnesení, tak já jsem vlastně říkal, že Strana zelených nikdy, ani historicky, nebyla aktivně proti lanovce. Když se podíváte na to hlasování, které v roce 2017 proběhlo, tak pan Ander se zdržel. On nebyl proti lanovce. On se zdržel. A nikdy jste aktivně nevystupovali. A v druhém usnesení, mám ho před sebou, já Vám to ukážu, v druhém usnesení, v kterém se vlastně požaduje po OI ta ekonomicko-technická analýza, tak pan Ander byl pro. Takže toto, tyto podklady, které tady mám, Vám samozřejmě dám. A co se týče ekonomické, jakési výhodnosti, nebo nevýhodnosti, to je samozřejmě širší pojem, jak se ta lanovka bude posuzovat. Já bych pochopil ty diskuse v momentě, kdyby město Brno už mělo zpracovaný, nebo Dopravní podnik, určité podklady a nad nimi jsme diskutovali, zdali skutečně jsou, či nejsou výhodné. Ale teďka, tadyty výkřiky, omlouvám se, takle to musím nazvat, ale já jsem zvyklý na ty výkřiky tam, z té strany, já už jsem si zvyk, tak já vlastně ty výkřiky jako vnímám, že vlastně nejsou ničím opodstatněny. Vy křičíte dopředu, jak je to strašně špatný, blbý, nevýhodný, ale kromě toho, že říkáte, že ju tam, že znáte to okolí, tak z hlediska nějakých relevantních podkladů nemáte v ruce vůbec nic. Tak já bych Vás chtěl poprosit, až je budeme

skutečně i my mít, my se všemi podklady Vás seznámíme. Tohleto není, prosím, projekt, který bysme tady rozhodovali nějak potají, ten tady 10 roků je. Je součástí veškerého toho území. Takže, o tom budem skutečně diskutovat a třeba zjistíte, že budete mít jiný názor. A třeba ho změní i já. To je možné. Ale v tuhle chvíli to je předčasně, to, co skutečně vlastně Vy nějakým způsobem tady uvádíte.

Mgr. Jasna Flamiková:

Já, nepřekvapivě, budu pokračovat tématem lanovky. Ale pak se budu věnovat ještě něčemu jinému. Já bych také chtěla poprosit o ty odpovědi pro občany. Chtěla bych říct panu radnímu Kratochvílovi, že jsme na tom vlastně stejně. Protože my tvrdíme, bez té studie že ta lanovka je nesmysl, a Vy říkáte, že smysl dává. Ale ani jeden z nás nemá tu studii. A proto my prostě požadujeme, aby ta studie byla zpracovaná. Když si vezmeme srovnání třeba s lanovkou na Špilberk, tam se udělala velmi podrobná studie, stálo to 750.000. Když se řešila doprava na Lesnou, tak se tam zpracovávalo několik, podrobně, jako variant dopravy, doba výstavby, provozní náklady, objem cestujících. Takže tohle bych čekala, že se udělá v případě tak velké investice, i v případě té lanovky z výstaviště na kampus. Určitě budu ráda, když do toho srovnání bude zahrnuta varianta autobusu přes tunel, případně trolejbusu přes tunel. Protože ten výpočet, co jsem požadovala na posledním zastupitelstvu, nějaké srovnání, tak vlastně ta odpověď, která mi přišla od pana náměstka Černého, takovou si na papíře, pardon, jakoby vypočtu taky. Srovnání tam nebylo žádné, náklady tam byly nahozeny jenom pro variantu trolejbusu, posílení trolejbusu přes Pisárky. Takže to nepovažuji za adekvátní odpověď. A skutečně je možné prostě, jak říkáte Vy, že prostě ten názor změníte. Z mého pohledu ta příroda, ono jí v tom Brně ubývá. Pořád máme pocit, že to je něco zbytný, co se dá tam prostě vykácet, tam omezit, ale je to vlastně něco, co si skutečně v zahraničí začínají chránit. Jako podívejte se, jaké teploty jsou letos na jaře. Jako já se, fakt jako bojím, jaké bude léto. Protože to může být v tom městě k nepřežití. A ta zeleň je skutečná, jediná, jediná věc, která těm lidem tady bude pomáhat, na těch ulicích, přežít. A to má samozřejmě potom velký vliv jako na zdraví. Jako v těch vlnách veder umírá prostě už teďka jako výrazně víc lidí než za normálních dnů. Má to vliv na ekonomiku. V těch vlnách veder lidi nejsou schopni tolik pracovat. Na řidiče. Jako, ty vlivy jsou velké. Takže já bych skutečně byla ráda, aby se, aby se to nepodceňovalo.

Požadované odpovědi Ing. Petra Kratochvíla, člena Rady města Brna, na dotazy vznesené v rámci bodu 2) Dotazy, připomínky a podněty občanů byly zaslány e-mailem dne 3. 5. 2024 a jsou součástí Informativní zprávy o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů občanů ze zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z9/16 konaného dne 9. 4. 2024.

Pak mám ještě věc, která se týká řešení předprostoru před, před Bílým domem, a zejména před vchodem do Sálu Břetislava Bakaly, kde vlastně opakovaně rodiče upozorňují na to, že tam parkují vozidla na chodníku. Po nějakých dalších stížnostech se tam v únoru objevilo nějaké přechodné dopravní značení, které prostě neslo datum, někde začátku roku, ačkoliv tam předtím žádné takové dopravní značení nebylo. Je to takové docela podivné. Tedka, v pátek, tam opět parkovalo, prostě před školou, v 1 hod., jako vozová hradba, přes celej ten předprostor toho. Jedna z přítomných volala městskou policii a říkala, že prostě má pocit, že nikdo z té městské policie další 2 hod. nepřijel. Je možné, že ona se mylí. Seděla vevnitř, takže nemusela ty příslušníky vidět. Takže můj druhý dotaz jako směřuje k tomu, jestli v pátek, 5. dubna, kolem 1 hod., městská policie řešila něco před Sálem Břetislava Bakaly a jestli řešila to, že tam prostě skutečně parkují auta na chodníku, z nichž minimálně část tam neměla co dělat.

Odpověď Mgr. Luboše Oprchala, ředitele Městské policie Brno:

Dne 5. 4. 2024 MP přijala 2 oznámení o parkujících vozidlech na chodníku v prostoru před vchodem do Sálu Břetislava Bakaly (první ve 12:03 hod., druhé ve 13:14 hod.), obě oznámení byla prověřena hlídkou na místě. Vozidla se na místě nacházela, ale byla řádně označena a odstavena v souladu

s vydaným rozhodnutím o zvláštním užívání místní komunikace, platným do 30. 4. 2024. Z výše uvedených důvodů tato vozidla nebyla řešena.

Rozšíření dotazu: „Jak je možné, že před školou není vyznačen bezpečný průchod, ani přesně vymezená místa k parkování?“ – MP není kompetentní k této odpovědi, protože nejsme ani dotčeným orgánem k vydání rozhodnutí o ZUK, ani se k němu nevyjadřujeme.

Poslední dotaz se týká Údolní ulice, protože se chystá rekonstrukce. Já bych chtěla vědět, jakým způsobem bude řešena obslužnost vlastně Masarykovy čtvrti a těch přilehlých oblastí, protože ta část bude muset být zavřená.

A chtěla bych se zároveň zeptat, podle mých informací byla zrušená vyhláška, která vlastně neumožňovala vrátit ten zrušený přechod na Údolní. Tak bych se chtěla zeptat, a chtěla bych i požádat, aby se město pokusilo ten přechod na tu Údolní vrátit. Protože já tma jezdím docela často, na té zastávce, která tam je, nastupuju a vidím fakt často lidi, který tam přebíhají v místech, který prostě nejsou, z hlediska bezpečnosti, komfortní. A jsou to často třeba starší lidi, který se přes tu silnici šourají, protože obcházet přes celou tu křižovatku, jako přes 3 přechody, kolem dokola, je pro ně prostě fakt už náročný. A město, který chce být jakoby městem pro své občany, tak by mělo myslet na to, aby se po něm všem jako dobře pohybovalo. Takže, takže bych chtěla moc požádat o to, aby se vyvinula snaha o to, aby se ten přechod na Údolní vrátil.

Odpověď Ing. Petra Kratochvíla, člena Rady města Brna:

Zasílám Vám vyjádření Dopravního podniku města Brna, a.s., na Vaše dotazy vznesené na jednání Zastupitelstva města Brna dne 9. dubna 2024.

1. Vznesen požadavek na předložení studie Lanové dráhy Pisárky - Kampus (varianty dopravy, doba výstavby, provozní náklady, objem cestujících, srovnání LD s autobusem či trolejbusem přes tunel)

Trasa lanovky propojuje jiné lokality, než by obsloužil autobus nebo parciální trolejbus. Požadovaná varianta rozšíření trolejbusových linek pomocí parciálních trolejbusů by vedla od zastávky Lipová, dále zastávka Pisárky, levé odbočení na Bauerovu, prostý průjezd tunelem, s využitím první zastávky až terminál nemocnice Bohunice. Již stávající trolejbusy mají průměrné zpoždění 12 min. a dále není jasné, jestli by parciální trolejbusy dosáhly status silničního vozidla tak, aby byl možný jejich vlastní průjezd Pisáreckými tunely. V porovnání autobus versus lanovka zcela jednoznačně vítězí lanovka, zejména v nejnižší produkci CO₂, kdy zanechává ještě nižší uhlíkovou stopu než tramvaj. Lanová dráha povede nad lesním porostem. Nebude se provádět žádný průsek pro její trasu. Nosné stožáry budou stát v těsné blízkosti současných lesních cest pojižděných i lesní technikou. Nedojde tedy k likvidaci potřebné zeleně. DPMB zpracuje CBA, která se bude všemi popsány otázkami zabývat.

2. K rekonstrukci Údolní ulice - jakým způsobem bude řešena obslužnost Masarykovy čtvrti a přilehlých oblastí?

- 1) Obslužnost Masarykovy čtvrti
 - a. pěší - vždy bude zajištěn průchod přes stavbu pomocí lávek a provizorních chodníků
 - b. osobní doprava - stavba Údolní bude uzavírána po etapách, aby bylo omezení co nejkratší. Průjezd bude vždy umožněn po ul. Grohové a Gorkého pomocí dopravních opatření (zjednosměrnění, úprava parkování apod). Příjezd k objektům na Údolní bude omezen, popř. regulován pomocí provizorních průjezdů

c. MHD

- i. linka č. 4 bude po celou dobu stavby odkloněna z Moravského náměstí na náměstí Svobody a zpět na hlavní nádraží. Linka bude tedy zkrácena. Zavedena bude autobusová linka x4, provoz bude veden z uzlu Česká jednosměrně ulicemi Gorkého a zpět Grohovou. Obousměrně pak přes část staveniště ulice Údolní od Úvozu směrem k náměstí Míru
- ii. trolejbusová linka č. 38 a 39 bude po dobu stavby odkloněna po Úvoze na Konečného náměstí, kde vykoná smyčku přes ulice Nerudova - Kounicova - Konečného nám. Trolejbus linky č. 39 bude zrušen, nahrazen zkrácením intervalu linky č. 35. V pracovní dny v cca 6-19 hod. bude posílena linka č. 68 v relaci náměstí Míru - Tábor
- iii. linky č. 25 a 26 - budou v provozu, kromě krátkých výluk pro práce na trolejovém vedení, kdy budou linky nahrazeny autobusy.

3. Je možno obnovit zrušený přechod pro chodce na ul. Údolní (při ul. Úvoz)?

Možnosti a způsob přecházení na této části křižovatky zůstanou zachovány shodně s dnešním stavem pomocí místa pro přecházení. V takto důležitém dopravním uzlu je to nezbytné z důvodu bezpečnosti, aktualizace právní úpravy v tomto smyslu prozatím nenastala.

Mgr. René Černý, 1. náměstek primátorky:

K té, k té lanovce se ještě vrátím. A já si myslím, že ne všechny krásné a nadčasové věci, které vznikají u nás, a v minulosti vznikly, vznikly po Evropě, musí mít nutně, nutně tu ekonomiku, kterou tady neustále vzýváte. Já myslím, že my, co jsme navštívili mnohá česká, moravská, evropská města, tak jsme obdivovali stavby a technická řešení, která vždy tu 100% ekonomiku mít nemusí. A v minulosti ani neměla. To bysme nakonec chodili mezi nudnými krabicemi a neměli bysme se na co těšit. To je jedna věc. Druhá věc, co se týká těch stromů, které zmiňujete, já se domnívám, že ta lanovka povede nad vrcholky těchto stromů, tak jak vedou lanovky všude na světě. A to je asi tak všechno.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Jenom k té Vaší druhé otázce. Pan ředitel městské policie je tady, bude to mít i v záznamu, tak předpokládám, že odpovíme písemně, protože takhle s, jako nebude schopen určitě zareagovat na konkrétní datum a hodinu. A k tomu poslednímu, respektive tam byly 2 části, to znamená, jak bude zajištěna obslužnost Masarykovy čtvrti, a potom apel na vrácení přechodu, to Vám bude odpovězeno písemně. Pan zastupitel Kment.

Bc. Jiří Kment:

Takže, já bych ještě taky takový drobný dotaz k té lanovce se zeptal. Nevím, jak je to doopravdy, ve sdělovacích prostředcích bylo uvedeno, že maximální kapacita je 2 000 osob za hodinu. Chtěl bych se zeptat, jestli je to kapacita počítaná oběma směry, to znamená nahoru i dolů, jakoby dohromady, nebo je to kapacita jedním směrem, to znamená od, od té plánované haly nahoru, do kampusu. To je taková první věc.

Potom ještě jedna, bod, co se týkal Brněnských vodovodů a kanalizací a tvorby nějaké nové firmy, nebyl dneska projednáván. Chtěl bych se zeptat, co vede město k tomu, aby se snažilo tvořit nějakou novou firmu, která by snad měla nahradit Brněnské vodovody a kanalizace, nebo nakupovat od této, od Brněnských vodovodů a kanalizací veškeré služby? Proč to vlastně dělat, když Brno už teď má

majoritu v BVK? A pokud vykoupí akcie od SUEZ, tak vlastně bude ovládat BVK komplet. Takže proč se snaží vytvořit nějakou novou firmu? Nerozumím tomu důvodu.

Potom ještě, potom ještě poslední dotaz, co se týká zoo, nebo spíš taková prosba, jestli by se třeba všichni zastupitelé tam jeli podívat. Možná by potom ta debata byla taková, nějaká lepší. Viděli bys na vlastní oči sami, že tam ta údržba opravdu není dokonalá. I v takových, třeba drobných věcech, jako že tam nikdo, snad roky, neumyje okna u pavilonu.

Odpověď RNDr. Filipa Chvátala, Ph.D., náměstka primátorky:

Reaguji na Váš podnět ze Zastupitelstva města Brna č. Z9/16, konaného dne 9. 4 2024, týkající se Zoo Brno a stanice zájmových činností, příspěvkové organizace. Paní ředitelka, Mgr. Radana Dungalová, nabízí členům Zastupitelstva města Brna možnost osobně se podívat do areálu zoologické zahrady a prohlédnout si její současný stav. Údržba areálu, včetně mytí oken, probíhá průběžně dle potřeby a možností daného pavilonu s ohledem na chov zvířat.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Vzhledem k tomu, že je 10:30, a evidentně těch dotazů bude více, tak podle jednacího řádu přestávka, do 11 hod. Chlebíčky jsou připraveny.

Pokračování po přestávce

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Rozcházel jsem se před přestávkou, kde byly nějaké dotazy, jestli se nemýlím, pana zastupitele Kmenta. A jeden z těch dotazů, který se týkal Brněnských vodáren a kanalizací, tak na něj bude reagovat pan náměstek Černý.

Mgr. René Černý, 1. náměstek primátorky:

Já samozřejmě odpovídám především panu zastupiteli Kmentovi, ale je to takové vysvětlení i pro nás, všechny ostatní. Tak my jsme jasně deklarovali, a je na tom shoda ve vedení města, že chceme poslední městskou společnost přivést ke 100% vlastnictví městem Brnem. To znamená tak, aby v BVK bylo město Brno 100% vlastníkem. V minulosti se to podařilo v Teplárnách, podařilo to v Brněnských výstavách a veletrzích, i Technologický Park je už ve 100% vlastnictví města Brna. A tak jsme i tuto poslední, a řekněme, velmi strategickou, protože voda je strategickou surovinou, chtěli přivést do 100% vlastnictví města. Na Váš konkrétní dotaz, proč jsme vůbec uvažovali o nějaké společnosti na zelené louce, tak my jsme museli použít a zvážit všechny možné nástroje a alternativy, které by vedly k našemu, k naší lepší vyjednávací pozici s francouzským akcionářem, to znamená společnosti SUEZ. A v tak, v těchto složitých jednáních je to přímo povinnost té vyjednávací strany, která chce něčeho dosáhnout, aby zvážila všechny dostupné možnosti. V úvahu tak připadalo i zřízení nové společnosti. A ta studie, kterou dnes, nebo respektive situační zpráva, kterou jste dnes měli v materiálech, ale zároveň říká, že to není úplně jednoduché řešení. To znamená, ta naše úvaha, která byla naprosto legitimní, potom směřovala tím způsobem, že jsme zadali společnosti ROWAN LEGAL vypracování studie, zda ta naše úvaha o zřízení společnosti, nové, je vůbec reálná a jaká rizika by s ní byla spojena. To je všechno v té situační zprávě, kterou jste si určitě přečetl. A ta říká, že vlastně to není úplně, úplně jednoduché řešení, a neradí nám, abysme k tomu přistupovali.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

A reakce na lanovku, na dotaz pana zastupitele Kmenta, pan radní Kratochvíl.

Ing. Petr Kratochvíl, člen Rady města Brna:

Já, já jenom odpovím nyní, ať nemusím potom psát. Ta přepravní kapacita je 4 000 obousměrně za hodinu. To jsou 2 000 jedním směrem a 2 000 druhým směrem. Pro ilustraci, tramvaj, 200 lidí, pardon, jo, v intervalech po 10 minutách, tak má stejnou kapacitu. Když to vezmu třeba na tu investici.

Mgr. Jasna Flamiková:

Já už budu stručná. Já chtěla jsem ještě k té studii poprosit, aby to, pokud možno, byla nějaká nezávislá společnost, co to bude zpracovávat. Tak jako to bylo třeba v případě Lesné. Chtěla jsem se vrátit ještě k jedné věci, k tomu, že tady zaznělo, že jenom tady jakoby operujeme tou ekonomikou a že přece ty věci jsou zajímavé i třeba jako stavby nebo atrakce. Chtěla jsem říct, že jednak teda jsem zdůrazňovala už několikrát, že jde i o nějaký přírodní celek, který je pro to město důležitý. Ale pokud to má být součást dopravní infrastruktury, tak nás ta ekonomika musí zajímat. Protože já si myslím, že pro občany města je mnohem důležitější, jestli se do, dopraví komfortně do práce, z práce, případně za kulturou nebo kamkoliv než to, jestli budou mít na výstavišti lanovku. A ty peníze, pokud se to bude muset dotovat, tak prostě se budou muset někde vzít. Když se debatuje o rozpočtu Dopravního podniku, tak vždycky nám pánové vysvětlují, jak prostě se snaží ty věci prostě poskládat tak, aby za ty peníze, které dostávají, prostě poskytli občanům nějakou adekvátní službu. Víím, že je to pro ně kolikrát těžké to nějak dávat dohromady. Tak mně vlastně připadá zvláštní, že v takové situaci se prostě ta ekonomická studie už dávno nezpracovala. Protože to bude jakoby další částka, kterou bude muset ten Dopravní podnik jako vynakládat. A myslím si, že to se nedá ospravedlnit tím, že to bude nějaká atrakce. My jsme tady dneska mluvili o zoologické zahradě. Ta zoologická zahrada je skutečně jakoby v tristním stavu. A to má být jakoby atrakce. Tam se mají nalít třeba peníze, aby tam ty lidi chodili. A ne že budeme stavět lanovku jako atrakci, když vlastně jiné, jakože, v uvozovkách, atrakce máme v takovém stavu, v jakém je máme. Takže skutečně si myslím, že dobrý hospodář přemýšlí nad tím, jak vlastně ty peníze jako rozložit tak, aby to město prostě dobře fungovalo. A tím základem dobře fungujícího města je prostě dobře fungující městská hromadná doprava. A tou ta lanovka prostě, já si, je, samozřejmě není studie zpracovaná, ale já si nedovedu představit, že prostě lanovka by byla součástí jako komfortní každodenní dopravy těch občanů. Protože oni, když pojedou z města, tak nepřestoupí v Pisárkách, aby přestoupili na lanovku, protože to vždycky generuje nějaké zdržení. Pak vystoupili u kampusu a pak třeba přestoupili ještě na něco dalšího, aby se dostali do Lískovce. To prostě nedává vůbec žádnéj smysl. Ano, dává smysl, pokud je prostě Pisárecká a ty další ulice tam už zacpané, tak táhnout autobus z Mendláku jako přímou linku do kampusu. To dává, to dává smysl. To by ušetřilo čas a věřím, že by to bylo i levnější potom na provoz. Co se týká ulice Hlinky, tak tam by se taky dalo ještě debatovat nad tím, jak prostě zúžit ty parkovací pruhy, když se tam staví tak velké parkoviště na výstavišti, a jak vlastně pomoci trolejbusům k tomu, aby nemusely stát v zácpách, kteréj tam každý den vznikají. Ale to je už jakoby jiný, jiná věc a to už tady nechci rozmazávat. Takže děkuju, a, to je všechno.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Já jenom úplně krátká reakce. Já jsem to říkala už v tom mém vyjádření na základě dotazu občanů, kde jsem jednoznačně řekla, že primárně to má sloužit jako součást městské hromadné dopravy, a dále jsem řekla, že si dovedu představit, že pro některé, ať už občany Brna, anebo třeba turisty, že to může být i jako atrakce. Ale uváděla jsem, že primárně s tím počítáme jako součást městské hromadné dopravy. Ale to už se zase dostáváme prostě do, do bludného kruhu, mám pocit. Nicméně hlásí se pan Kalivoda, který, jestli mám správné informace, chce něco k té ekonomice?

Ing. Karel Kalivoda:

Já snad jenom pár nějakých čísel, protože, začnu tedy tím, že určitě pro lanovku, jako takovou, pokud se budeme snažit získat nějaké finance z vnější, z vnějšku, z do, třeba z evropských dotací, tak zcela jistě bude zpracována standardní cost-benej, benefit analýza, která se musí zpracovat

podl, pro všechny projekty. Dokonce si myslím, že podle tédleté ministerské metodiky by mohla být zpracovaná i ta analýza, po které voláte již nyní. Ale jenom pro srovnání těch nákladů a těch jiných, jiných druhů dopravy. Dneš, v dnešních dnech je nejatraktivnější dopravní stavbou, kterou v podstatě se chlubí Ministerstvo dopravy, z minulého programového období, tramvajová trať na kampus. Ta tramvajová trať na kampus měří 1,3 km a stála zhruba 1.200.000.000. Má na své, na své trase má 2 zastávky a ta tramvajová trať je pouze holá tramvajová trať. Aby tam byli přepravováni ještě lidé, tak k tomu musíte ještě dokoupit nějaké tramvaje. Takže na tuto vzdálenost, abyste zajistili nějakou kapacitu, musíte počítat s navýšením, tak zhruba, 4-5 tramvajů, to máte dalších, nějakých, 300.000.000. V době výstavby, nebo plánování tramvajové trati na kampus byla předpokládaná cena lanovky, zhruba, nějakých 400.000.000. Bohužel, ceny nám vyskočily, za to nemůže ani tady magistrát, ani Dopravní podnik, který v podstatě nechával zpracovávat projektovou dokumentaci, ale srovnám to se stavbou, kterou nyní chystá, která se nyní chystá, a to je tramvajová trať na Kamechy. Opět trať s 2 zastávkami, její délka 1,4 km. Předpokládaná cena, když se z té ceny, z rozpočtu, vyháž, vyhážou ty objekty, které spíš prospějí městské části a městu, jako jsou parkoviště, komunikace, nějaké pěší lávky, tak je, zhruba, nějaké 2.200.000.000. Lanovka proti tomu, 1,7 km, 4 zastávky, 900.000.000, a včetně dopravních prostředků. A co se týče provozních nákladů, tak lanovka má spotřebu zhruba stejnou jako tramvaj. A v podstatě to je víceméně, kromě samozřejmě údržby, nějakých oprav, jediný náklad, který má na provoz. Kdežto u 2 000 osob, které chcete přepravit trolejbusy tunelem, tak je potřeba, při kapacitě kloubáku nějakých 130 lidí, tak je potřeba 15 trolejbusů, na 15 trolejbusů potřebujete 15 řidičů, kteří budou celý den muset jezdit. A navíc teda tunel, si myslím, má být součástí městského okruhu, aby obyv, nebo návštěvníci Brna a obyvatelé Brna co nejrychleji vyjeli z města, vyjeli z napojení na budovaný městský okruh, a nemotal se jim tam nikde pomalu jedoucí trolejbus. Protože ten trolejbus nikdy nedosáhne nějaké zásadní rychlosti. A poslední ještě věc. Padly tady nějaký, vítr, námraza a podobně, tak moderní lanovky jezdí úplně bez problémů do rychlosti větru 80 m, 80, 80 met, km a ty lepší, a já teď si nejsem úplně 100% jist, jestli tahleta lanovka je 3kabelová, nebo jenom 2kabelová, tak je to i přes 100 km/hod. Takže to je v podstatě všechno, za mě, k té částečné ekonomice. Ale znovu říkám, peníze bez řádně zpracovaného CBA se samozřejmě získat nikde nedají.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Velmi děkuji. A pan radní Kratochvíl.

Ing. Petr Kratochvíl, člen Rady města Brna:

Naposledy se vyjádřím k lanovce. Už myslím, že to téma je vyčerpané a několikrát, ze všech stran jakoby prodiskutované a nic nového už tady asi si navzájem nepovíme. Já jenom, vlastně mě udivuje pořád ta vě, ta skutečnost, že vlastně všichni jsme tak jaksi vnímali, že směřujem k nízkoemisním dopravním prostředkům. V podstatě v bodě č. 11) dnešního zastupitelstva jsme si to již schválili tedy, všichni. A všichni dlouhodobě vlastně spějem k tomu, že chceme odstavit auta na kraji Brna a využít MHD, nebo jiné vlastně prostředky k tomu, abysme se v té vnitřní infrastruktuře pohybovali. Budujeme k tomu, nejen k tomu, i tu velkou dopravní smyčku na Hlinkách, pardon, ano, jo, a já nevidím nic nelogického na tom, nic nelogického na tom, že chceme odstavit auta na kraji Brna. Máme vydané územní rozhodnutí na velký parkovací dům vedle kampusu, kde má být asi 600 lidí. Intenzivně projektujem pro stavební povolení a věřím, že na jaře příštího ro, roku začneme stavět tento parkovací dům. Diskutujem s fakultní nemocnicí o tom, abysme postavili parkovací dům na místě stávajícího parkoviště, které je nekapacitní pro tu oblast, to jsou, to je další parkovací dům, který bude sloužit určitě návštěvníkům špitálu, ale i dalším. To znamená, my se snažíme na okraji města zachytit tu automobilovou dopravu, jo, a vlastně využít nízkoemisních prostředků, abysme ty lidi dopravili do města. Jestli je tom něco špatně, špatně, zes, tak su úplně udivenej, že právě to vidíte špatně Vy, kolegové, kteří, jsem si myslel, budete pionýry, budete ti, kteří budou vlastně lanovku propagovat jako čistou ekologickou dopravu. A že je dražší, ano? Ano, to je. Koneckonců elektromobily taky nejsou levné a jsou bohužel v tuhle chvíli dražší. To je asi všechno, co jsem chtěl povědět, jo?

Ing. Jana Drápalová:

Poslední věta k lanovce, ale pak už se budu vyjadřovat úplně k jiné věci. Tady se srovnává lanovka s prodlužováním stávajících tramvajových tratí, ty 2 Kamechy i ten kampus byl vlastně prodloužení stávající trati o ten 1,3 km. To znamená, že ty, ti lidé nemusí vystoupit a přestoupit na tu novou trať, prostě pokračují v tom voze, do kterého nastoupili, který jede vlastně přes celé město. Ty přestupy jsou při využívání MHD strašně důležitá věc. Proto taky tak o, taková velká obliba těch okružních autobusů i trolejbusů, jako je 25, 26, 84, 44, protože oni obslouží velkou část města, aniž by ti lidé museli přestupovat.

Tak. A teď jsem chtěla poprosit ještě pana radního Kratochvíla o jednu věc. Dokončují se velké dopravní stavby, Bauerova a Žabovřeská, a podle koordinace dopravních staveb víme, že se vlastně čeká na dokončení těchto staveb, aby mohly být zahájeny jiné, důležité stavby, zej, například také rekonstrukce kanalizace v ulici Rybnická. Tam, podle informací od Brněnských vodáren, máme, neb mám informaci, že by až 2 roky měla být vlastně buď úplně vyloučena doprava z této ulice, nebo výrazným způsobem omezená, a hledá se nějaké náhradní řešení, jak bude obsloužena celá ta oblast Starého a Nového Lískovce veřejnou dopravou, zejména. Protože ta auta to můžou objet tunelem, samozřejmě. Takže já bych chtěla poprosit, jesi by bylo možné svolat nějaké jednání tadynatoto téma, včas, dopředu, s těmi zainteresovanými investory, případně těmi, kteří budou tu náhradní dopravu zajišťovat, jako Dopravní podnik, abychom se na to dostatečně dopředu dokázali připravit.

Ing. Petr Kratochvíl, člen Rady města Brna:

Já, já teda jenom krátce. To je akce, která, se omlouvám, velice, nechci to jako přehazovat, jo, ale ty akce skutečně vodáren, respektive Odboru investičního, jo? Já, samozřejmě, pan náměstek to slyší tady, já k tomu rád ruku přiložím, z hlediska organizace dopravy, ale co se týče koordinace vůbec, a etapizace a vůbec toho, jak to tam má vypadat a jak to bude stavebně koordinováno, v jakých úsecích, to skutečně jde mimo Odbor dopravy. To se omlouvám tedy, jo? Takže, jestli dovolíte, já bych požádal OI o nějaký, koordinované setkání, oni by měli vědět, jak, jak to budou vlastně stavět, pardon, když to zjednoduším, a my, na základě toho, bysme potom řešili tu organizaci dopravy.

Odpověď Mgr. Radka Řeřichy, vedoucího 4. úseku MMB:

V návaznosti na Vaši interpelaci vznesenou na zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z9/16 konaného dne 9. 4. 2024 týkající se ulice Rybnická si Vám dovoluji sdělit následující.

Máte pravdu, že do jarních měsíců 2025 budou dokončeny stavby Bauerova a Žabovřeská, ale také stavba Protipovodňových opatření - VII. a VIII. etapa. Avšak dříve, než se započne realizovat stavba na Rybnické, je nutné opravit komunikaci Poříčí, která je stávající stavební činností zdevastovaná. Oprava či rekonstrukce komunikace Poříčí společně s odstraněním vlečky bude realizována v návaznosti na dokončení stavby VMO Bauerova a PPO, tedy cca od května 2025. Projekční práce na Rybnické jsou v současné době v začátcích a plánem organizace výstavby a dopravně inženýrskými opatřeními se prozatím nikdo nezabýval. Všichni ale víme, že komunikace je významnou tepnou pro MHD a zajistit dopravní obslužnost Nového Lískovce, ale i kampusu, nebude jednoduché. Stavba na Rybnické nezačne dříve než ve 2. polovině roku 2026 a mohu Vám přislíbit, že na „velké“ výrobní výbory budete přizvána.

Mgr. Adam Zemek:

Já bych se chtěl zeptat na téma Seniorbusů, protože se na mě obrazejí občané, že využívají službu Seniorbusu. Všiml jsem si, že v poslední době došlo k nákupu 2 dalších vozidel, elektrických, ale nedošlo k celkovému navýšení počtu vozidel, které zajišťují tuto službu. Takže bych poprosil, jesi by bylo možný dodat nám data, kolik jízd se uskutečnilo za nějaké poslední období, kolik to město Brno

stálo. A chtěl bych poprosit vedení města, jesi by nezáleželo navýšení kapacit této služby. Protože evidentně tato služba je mezi občany města Brna velice oblíbená a myslím si, že by si zasloužily nějaké posílení, pokud v některých časech ta kapacita nestačí.

Odpověď Ing. Petra Kratochvíla, člena Rady města Brna:

Zasílám Vám vyjádření Dopravního podniku města Brna, a.s., na Váš dotaz vznesený na jednání Zastupitelstva města Brna dne 9. dubna 2024, který se týkal služby Seniorbus:

Aktuální rozsah provozu služby Seniorbus je v současnosti určitým kompromisem mezi poptávkou a efektivitou provozu. V dopoledních hodinách (v cca 9-12 hod., pracovní dny) je poptávka seniorů vyšší, nicméně ve většině zbývajících času je výrazný převis nabídky nad poptávkou a vozidla nejsou reálně využita. V budoucnu spatřujeme možnost kombinace služby Seniorbus s novým režimem poptávkové dopravy, který by právě dokázal vhodně využívat tato vozidla v mimošpičkové době. Legislativní změna upravující režim poptávkové dopravy pod rámcem veřejné linkové dopravy je aktuálně v režimu projednávání na Ministerstvu dopravy ČR a mohla by být již účinná v průběhu příštího roku. Současně pracujeme na vylepšení služeb call centra a objednávkového systému tak, aby ke změně došlo již v polovině tohoto roku. Jsme otevření všem podnětům a děkujeme za zájem.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Určitě dodáme. Souhlasím s tím, že je to velmi oblíbená služba, je využívána. Máte pravdu, teď jsme vlastně nakupovali nová vozidla, která byla vlastně, nebo šla výměnou za ta původní, jsou to elektrovozidla. S panem ředitelem Dopravního podniku to opakovaně debatujeme, jestli by nešlo navýšit kapacitu. Má k tomu nějaké důvody. Je potřeba si i uvědomit, že vlastně ta služba je využívána skutečně víceméně přes den, v těch pozdějších dopoledních hodinách tomu tak není. Takže je to i o tom, a využívají se vlastně menší vozidla, která pak vlastně nemají to vyžití, stojí, jo? Nedají se využít jako v rámci jako běžného zapojení do městské hromadné dopravy, protože prostě nejsou jako tak velká. Takže zase z toho ekonomického pohledu prostě dává smysl mít tu kapacitu nastavenou takto, i zase vzhledem k počtu řidičů, kteří jsou tím vytíženi a obsluhují jenom to poměrně jako malé vozidlo. Takže, znovu říkám, my jsme to opakovaně řešili a závěr je ten, že vlastně takto ta kapacita zůstane zachována i za, i z toho důvodu, abychom mohli zachovat tu cenu, která je příznivá pro ty seniory, abychom nemuseli tuto službu navyšovat, tu, tu platbu za ni, protože to už by pak nedávalo vlastně ten smysl pro ty seniory. Takže odpovíme Vám ještě, nebo poprosím pana ředitele Dopravního podniku, aby Vám odpověděl více fundovaně, s konkrétními čísly, ale jenom takto, za mě, prostě, vnímáme to, ale vyhodnocení je takové, že budeme to zachovávat v sous, v současných číslech a podmínkách. Tak. Ještě někdo? Pan zastupitel Kment.

Bc. Jiří Kment:

Tak já bych se možná ještě na chvíli vrátil k té lanovce. Děkuji panu Kratochvílovi vlastně za to, že řekl, jaká bude ta kapacita, skutečná. Další věc, co bych se chtěl zeptat, co jsem četl ve sdělovacích prostředcích, maximální rychlost té lanovky, nebo spíš taková rychlost, kerou se budou ty vozíky pohybovat, tak je prý 18 km/hod. Jestli je toto pravda? A dále bych teda chtěl ještě, tak nějak, požádat vedení Brna, aby zvažilo třeba nějaké, nějaké, jesi by se nedalo uvažovat i třeba o nějakých nastupujících, takových typech dopravy, v hromadné, která je už dneska třeba běžná v některých asijských městech, což jsou nějaké třeba autonomní minibusy, které tam už běžně vozí cestující, nepotřebují řidiče, jsou elektrické, takže, takže taky bezemisní. Možná by to bylo vhodné i třeba na této trase a nemusela by se stavět miliardová lanovka.

Odpověď Ing. Petra Kratochvíla, člena Rady města Brna:

Zasílám Vám vyjádření Dopravního podniku města Brna, a.s., na Vaše dotazy vznesené na jednání Zastupitelstva města Brna dne 9. dubna 2024.

Problematiku autonomních vozidel DPMB sleduje a samozřejmě řeší i problematiku alternativních pohonů.

Pro autonomní vozidla nejsou u nás (v České republice, ale ani v EU) zatím vytvořeny předpoklady, především ve formě legislativy. Jedná se např. o odpovědnost za způsobenou dopravní nehodu. Z technického hlediska není také vše dořešeno. Zatím není možné taková vozidla pustit do běžného provozu mezi ostatní účastníky. Pokud jsou prezentovány systémy autonomních vozidel v asijských městech, nebo i jinde, jedná se vždy o uzavřené provozy, kde je eliminován kontakt s jinými účastníky provozu.

Pokud se autonomní vozidlo objeví v běžném provozu i s jinými účastníky, jedná se vždy o pilotní projekt s přítomností obsluhy, která je za vozidlo odpovědná.

DPMB řeší i problematiku alternativních pohonů. Je třeba připomenout, že již v dnešní době je 60 % vozidel DPMB elektrických, tedy bezemisních, a dalších 20 % (CNG autobusy) nízkoemisních.

Přesto DPMB stále hledá cesty, jak tento podíl zvýšit, a to zcela v souladu s legislativou - směrnicí Evropského parlamentu č. 2009/33/ES, o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, a zákonem č. 360/2022.

DPMB má připravenou strategii obnovy vozového parku, kde již počítá s různými variantami čistých pohonů, tak aby dodržel předepsané limity.

Čistou veřejnou dopravou se zabývá i samotné město Brno, proto ve spolupráci s DPMB zadalo Prověřovací studii „Koncepte čistých pohonů MHD v Brně“, která bude v tomto roce vytvořena.

Ing. Karel Kalivoda:

Já si teda dovolím na to odpovědět. Protože nečtu jenom tiskoviny tady, lokální, ale čtu i tiskoviny zahraniční, takže třeba jsem se dostal ke studii, německé, která řeší výstavbu lanovek v německých městech a rozšiřování počtu těch lanovek, tak lanovky jezdí rychlostí od nějakých těch 18 km, až do rychlosti 35 km. To samozřejmě záleží na tom, ve finále, jaká lanovka a jaký dodavatel tu lanovku bude dodávat. Takže to dneska úplně neumíme, neumíme říct, a abych řekl pravdu, netuším, kde vzali novináři to číslo 18. Ale možná vzali to přízemní, že nebudeme tady dneska říkat, že dosáhneme 35km rychlostí, která je u některých lanovek už jakoby běžně dosahovaná. Takže se použila rychlost tahleto.

Z podkladů odpovědných řešitelů zpracovala:

Jana Sovová

Organizační odbor MMB