



Náměstek Vymazal věří ve zlepšení dopravní situace krajského města

Městská hromadná doprava, parkování, čistota komunikací a jejich průjezdnost – to jsou témata, která stojí v popředí zájmu Jihlavanů. A také náměstka primátora Jihlavy Jaroslava Vymazala, který má na starosti městskou mobilitu, správu realit a příměstské části.

Jste bývalým primátorem a nyní náměstkem. Jaký to je rozdíl?

Rozdíl tu je. Ve funkci náměstka se nemusím věnovat všemu a mohu se více do detailu zaměřit na svěřené oblasti. Dnešní rozhovor je zaměřen na oblast mobility, a to je velmi zajímavá, náročná a přitom krásná problematika.

Jste také předsedou Asociace cyklistických měst ČR (ACM), což s mobilitou úzce souvisí...

Asociace se primárně zabývá městskou mobilitou a nese název podle jejího nejslabšího článku, kterým je cyklistická doprava.

Promiňte, používáme pojem městská mobilita, můžete ho přiblížit?

Městská mobilita představuje pohyb lidí a zboží uvnitř města. Má zásadní vliv na veřejný prostor, a tím významným způsobem ovlivňuje kvalitu života ve městě. Asociace založilo v červenci 2013 dvacet tři měst a jejich počet již vzrostl na současných 50. Městská mobilita je tvořena městskou hromadnou dopravou (MHD), aktivními složkami (pěší a cyklistická doprava) a individuální automobilovou dopravou (IAD). Dále řeší parkování a logistiku zboží.

Pojďme k Jihlavě. Ta má jako původní středověké město svá specifika...

Ano, historická část města je tvořená městskou památkovou rezervací se specifickou úzkých ulic a podle toho se k této části musí přistupovat. Nemusíme však pro příklad chodit až tak daleko, vždyť všechna jihlavská sídliště vznikla ve dvacátém století a měla veřejný prostor řešen velkoryse. V období modernismu, kdy nastal prudký rozvoj automobilového průmyslu, města jednak nebyla (většina stále není) na tak velké množství aut připravena, a jednak se při následných řešeních zapomnělo, že města jsou určena především pro lidi a ne pro auta. Tím se realizovala řada urbanisticky špatných řešení s negativními dopady na život ve městech.

Poprosím, zkuste to ještě přiblížit...

Tak např. velké množství zpevněných ploch přispívá k přívalovým povodním a současně k úbytku spodní vody a v letních měsících rozpaluje město. K tomu si přidejte zvýšenou hladinu hluku, emise a poletavého prachu, velkou nehodovost a její následky, úbytek místa pro setkávání atd.



NÁMĚSTEK primátora Jaroslav Vymazal.

Foto: archiv MMJ

Jak je na tom z tohoto pohledu Jihlava?

Nejsme na tom zdaleka tak špatně, ale máme co zlepšovat. Je třeba dát adekvátní prostor aktivní mobilitě a pokračovat v modernizaci a zefektivňování MHD. V oblasti individuální automobilové dopravy bych chtěl docílit větší spolupráce se státem, která by pomocí integrovaných řešení umožnila podstatně rychleji a hospodárněji řešit tuto složku městské mobility.

Můžete být konkrétní?

Uvedu příklad možného sjezdu z obchvatu u Vodního ráje. Pokud stát nebude trvat na tom, že na této komunikaci musí být sjezdy minimálně tři kilometry od sebe a musí být dodržena devadesátikilometrová rychlost, pak v daném místě lze sjezd realizovat, a navíc za výrazného snížení zpevněných ploch a čtvrtinových nákladů!

Stane se to?

Věřím že ano. Pokud již existují výjimky v rámci ČR a systémová opatření v některých evropských zemích, pak je to otázka jednání s kompetentními orgány.

Ve městě v květnu probíhal dopravní průzkum. Co si od něj slibujete?

Dobrý průzkum je základem úspěšného řešení. Průzkumem jednak zjistíme, kolik lidí a kde nastoupí, respektive kolik a kde vystoupí, a jednak, za jakých podmínek by se lidé zrekli IAD.

V co získaná data vyústí?

Data poslouží k optimalizaci dopravního modelu jihlavské MHD a návrhu možných integrovaných řešení.

Časově?

V současné době byl dokončen sběr dat, bude následovat jejich analýza a zpracování návrhové části, a to se dostáváme do podzimních měsíců.

Co se týká MHD – od 1. července platí, že po 21. hodině bude do prostředků MHD povinný nástup předními dveřmi. Co vedlo město k přijetí takového opatření?

Ze zkušeností jiných měst víme, že toto opatření výrazně omezuje černé jízdy ve večerních a nočních hodinách, poskytuje řidiči větší přehled o cestujících a zvyšuje tak bezpečnost.

MHD zajišťuje Dopravní podnik autobusy a trolejbusy. Která doprava je levnější?

V současné době se stává autobusová doprava levnější než trolejbusová. Přispěly k tomu hlavně nové autobusy na plynový pohon. Trolejbusy však stále vynikají svými ekologickými přednostmi a přispívají k vyšší atraktivitě města.

Bude se stavět další trolejbusové vedení? A případně kdy?

Město má připravenou realizaci prodloužení trolejbusového vedení na ulici Vrchlického směrem na sídliště Dolina. Čekáme jen na výzvu z integrovaného regionálního operačního programu – předpokládá se podzim tohoto roku – a pak již můžeme podat žádost o dotaci a podniknout následné realizační kroky.

Po městě je zavedena tzv. telematika, tedy soubor opatření zrychlujících MHD. Jak se to osvědčilo?

Došlo ke zrychlení průjezdu vozidel MHD křižovatkami (až v minutách), přínos je tedy jednoznačný. Navíc hodláme zavést v místech, která to umožní, tzv. víceúčelové pruhy určené pro vozidla MHD, taxi služby a cyklisty, ty přinesou další úsporu času, a tím zvýší atraktivitu těchto složek městské mobility.

Jsme u cyklostezek, pro někoho moc, pro někoho málo...

A tak je to v životě se vším. Ale opět platí – poučme se z příkladů v jiných městech a vlastních dosavadních zkušeností. Z toho jednoznačně vyplývá, že pokud lidem dáte šanci bezpečně a atraktivně využívat kolo jako dopravní prostředek, pak ho rádi využijí. Dalším budováním nových koridorů pro pěší a cyklistických úseků, které tvoří ucelenou síť cyklostezek, vytváříme z města město krátkých vzdáleností a takové město je živé, přívětivé a atraktivní nebo chcete-li „Město s dobrou adresou“.

Můžete uvést příklad pěšího koridoru?

Velmi oblíbená jsou např. přemostění řeky Jihlavy u Českého splavu a ve Starých Horách, nové přemostění řeky Jihlávky u atletického stadionu, pěší zóny, parky a nábřeží. Nereálné není ani přemostění údolí řeky Jihlávky, a tím propojení nejbližšího jihlavského sídliště se středem města.

Jak vypadá možnost propojení centra s průmyslovou zónou cyklostezkou?

Několik úseků je již vybudováno v průmyslové zóně v Hruškových Dvorech. Cyklostezce do Pávova však doposud bránilo vypořádání majetkoprávních vztahů. Po dořešení dalších záležitostí je reálné tento tolik žádaný úsek do dvou let postavit.

Musím se zeptat na problém na cyklostezce do Luk. Soukromý vlastník brání průjezdu a dokonce v tisku hrozil oplocením pozemku.

Zde nejde o cyklostezku, ale o historickou cestu. Ta vždy byla a ze zákona musí být využívána jak pěšími, tak cyklisty a auty. Katastrálně příslušná obec Velký Beranov daný stav řeší právní cestou.

Ještě se chci zeptat na sledování křižovatk u City Parku kamerami...

Vzhledem k velkému množství řidičů projíždějících touto křižovatkou na červenou a následným nebezpečným dopravním situacím schválilo zastupitelstvo toto restriktivní opatření. Již jen povědomí o kamerovém systému a možnosti pokuty a ztráty bodů povede alespoň u části řidičů k nápravě.

-Im-