

# Osobní zájem nesmí brzdit zájem veřejný

Polovina volebního období je důvod, proč jsme položili otázky primátorovi města Rudolfovi Chloupkovi (ČSSD) o bilancování.

■ Lubomír Maštera

Pane primátore, před dvěma roky jsme spolu vedli rozhovor o předstávách, jak vést město po další čtyři roky. Ptal jsem se především, jaký je rozdíl mezi občanem Chloupkem a primátorem Chloupkem. Jak budete reflektovat koalici a opozici, jak chápat trestně právní odpovědnost. Stal jste se z náměstka primátorem. Takže se zeptám, jak chápat krajské město po dvou letech? A pojďme po oblastech – podnikání a průmyslová zóna?

Průmyslová zóna má své dvě tváře. Ta první přináší do města podnikání a zaměstnanost. Tou druhou je dopravní zátěž, která je logicky spojena s množstvím lidí, kteří zde pracují.

Průmyslová zóna je téměř zaplněna. Znamená to zájem velkých i malých investorů v Jihlavě podnikat. Napomáhá tomu výhodná poloha Jihlavy mezi Prahou a Brnem u dálnice. Úkolem města je zpřístupnit průmyslovou zónu dopravně pro lidi, kteří zde pracují. A to není zase tak jednoduchý problém, jak by se mohlo zdát.

## A jak město tenhle úkol plní?

Dá se říci, že se mnohé zlepšilo. Máme vyřešen přístup z dálnice pro nákladní dopravu. Městská hromadná doprava zavedla dvě nové linky do zóny minulý měsíc, zóna je dostupná i po cyklostezce. Ale tento problém je hlubší a spočívá v ovlivnění chování lidí.

## V čem?

Zvykli jsme si využívat osobní automobily, obsazené pouze řidičem (Jejich počet vzrostl za poslední tři roky o 30 %). A to samozřejmě klade nároky na parkování, průjezdnost atd. Parkoviště však nelze zvětšovat donekonečna.

Nejsme proti tomuto trendu ale úplně bezradní. Zrychlením linek a upřednostněním MHD se tato může stát komfortnější. Zkušenosti ze světa hovoří například o tom, že lze „znevýhodnit“ jednotlivce například povolením obsazených vozidel do zrychlovacích pruhů MHD. To má ten důsledek, že cesta trvá pro jednotlivce déle. A to je jen jeden příklad.

Pravdou je, že přeměnit myšlení lidí k tomu, aby využívali MHD, záchytných parkovišť, případně kol na cestě do práce, je dlouhodobá záležitost.

## Zeptám se – jak hodnotíte dopravu ve městě?

Uvědomme si, že Jihlava je historické město. Ani novější části včetně sídlišť nebyly stavěny na současný počet aut. To nutně musí znamenat při dnešním rozvoji automobilismu komplikace.

Cestují po městě jako každý druhý a vnímám problémy stejně, jako ostatní. Ale ruku na srdce – nejsme v Jihlavě příliš zhyčkaní? V podobně velkých městech, jako je Jihlava, mohou existovat a existují nesrovnatelně větší dopravní komplikace, mám osobní zkušenost např. s Čes-



PRIMÁTOR Jihlavy Rudolf Chloupek.

Foto: Lubomír Maštera

kými Budějovicemi nebo s Litoměřicemi (o Praze a Brně nemluvě).

Jihlava je prakticky průjezdná v řádech minut nebo desítek minut, ale opravdové problémy se projeví při uzavření dálnice D1 nebo při dlouhodobých uzávěrah. Taková komplikace nás brzy čeká v podobě oprav Brněnského mostu.

Jsem velmi rád, že se nám podařilo domluvit s krajem i Ředitelstvím silnic a dálnic další významné dopravní stavby, které přispějí k odklonu tranzitní dopravy a zklidnění dopravy uvnitř města, jako další část vnějšího obchvatu Jihlavy, přestavbu křižovatky u čerpací stanice ONO, sjezd u obchodního centra na ulici R. Havelky.

## Doprava jsou i parkovací místa...

Historické centrum nejde nafouknout. Vytěsnit dopravu z centra může jít zpoplatněním, zákazy atd. Zde je na místě přiměřenost řešení.

Sídliště prochází revitalizacemi a zde se na nová parkoviště klade důraz již při zadávání soutěže. Jen namátkově – Královský vršek, Březinky, sídliště a Dolině. Jistě, i potom není každý spokojen, protože jít k zaparkovanému autu minutu je dnes vnímáno jako nepohodlí.

Pro návštěvníky Jihlavy by měla být záchytná parkoviště. Nestáčí však parkoviště vybudovat, je nutné nastavit systém zvýhodnění parkovišť na okraji města a zpoplatnění těch v centru. Spolu s tím se dále musí vyvíjet systém

rezidentského parkování.

Ale budou mít smysl, když jsme navyklí vjet do centra města? Město může například zatraktivnit záchytné parkoviště pro návštěvníky tím, že parkovací lístek bude platit pro MHD atd., ale ani to není zárukou, že se všichni budou chovat tak, aby doprava v klidu i pohybu byla udržitelná a nestala se pro všechny účastníky utrpením.

## Jak hodnotíte bezpečnost ve městě?

Dvojnásobná vražda ve Srázně to neovlivní – Jihlava je bezpečným městem. Strážníci Městské policie jsou vidět v ulicích, ve městě je funkční kamerový systém, problémová místa jsou pod dohledem. Město přijalo vyhlášku o požívání alkoholu na veřejnosti, která dává pravomoci Městské policii.

Existují místa komplikací, která ani tak nesouvisí s bezpečností, jako s klidem v nočních hodinách. Třeba v okolí diskoklubů na Březinkách si občané stěžují na rušení v nočních hodinách – město jedná jak s majiteli, tak zvyšuje svoji kontrolu. Ale takových míst v Jihlavě není mnoho.

## Další oblastí, která je v pozornosti občanů, je kvalita životního prostředí, konkrétně kvalita ovzduší, zeleně, vody?

Monitoring ovzduší potvrzuje, že jsme na tom dobře. Podstatnou složku tvoří znečištění vlivem dopravy, o tom jsme již hovořili. V průmyslové zóně

došlo k výraznému zlepšení jak opatřeními firmy Kronospan, tak dopravními úpravami. Individuální vytápění není ve městě rozšířeno tak, aby se mohlo výrazněji projevit.

Já osobně se stále snažím prosazovat záměr vybudování tzv. zeleného okruhu města jako trasy pro pěší event. pro cyklisty, která prochází zelení a z větší části i v blízkosti vodních toků. Jeho částí jako Český Mlýn a Stará plovárna již občanům slouží, lesopark Heulos představuje městskou zelenou oázu, na niž navazuje výsadba zeleně po městě. Nyní je na řadě údolí Koželužského potoka a další části.

No a s vodou – její kvalitou – nejsou problémy. Bohužel to nelze říci o množství, nebo spíše o její dopravě – poznali to jak občané v Popicích, tak i ve Zborné. Tedy možná nepoznali, protože voda dál tekla z kohoutků, ale voda musela být do vodojemu doplňována z cisterny.

Problémy byly způsobené nedostatečným propojením městského vodovodu, nedostatečnými místními zdroji (částečně i vlivem sucha) i soukromými vlastníky potrubí, ale město se snaží do budoucna podobným problémům zabránit.

A letošní teplé léto také připomnělo, jak důležité je starat se o zásoby podzemní vody a její udržení v krajině.

## Jeden z úkolů, který před vedením města stál, byl i postavit Jihlavu do centra kulturního dění na Vysočině. Jak se tohle dle vašeho pohledu daří?

Jen těžko mohu uvěřit tomu, že se někdo o Jihlavě vyjadřuje jako o spícím městě. Stačí nahlédnout do měsíčního kalendáře akcí. Ale současný stav ještě není definitivní – město připravuje podklady ke kulturním akcím, strategii, která se brzy začne uplatňovat v praxi. Věřím, že i to pomůže společenskému životu ve městě.

## Abychom nezapomněli na Investiční plán rozvoje města – máme nějaké kostlivce ve skříní?

Nevím o nich. Co mělo být postaveno k dnešku postaveno je. A další akce jsou v plánu. Některé realizace jsou dobře viditelné a veřejností přijaty – například Český mlýn, nové pavilony ZOO. Jiné již tak na očích nejsou, ale jsou možná mnohem důležitější, jako například rozsáhlá rekonstrukce a budování nových kanalizačních stok ve městě. Ne vše probíhalo hladce a snadno, vzpomeňme na průhledy na náměstí, ale kdo nic nedělá, nic nepokazí.

Dokončeny jsou také ulice Brněnská a Srázná.

Radost nám však kazí chybějící kolaudační rozhodnutí ke všem kanálům.

## Jak velký to může být problém?

V nejhorsím případě město přijde o dotační titul. Ale obyvatelé se nemusí bát, že se jim propadne vozovka pod nohama, nepoteče voda a nebude fungovat kanalizace.

Pane primátore, kdo sleduje jednání městských zastupitelů, vidí, jak obtížné se rodí řešení některých problémů a výzev, před kterými město stojí. Klasickým příkladem je Horácký zimní stadion. Jaký je váš pohled?