



„Město není nafukovací,“ varuje vedoucí odboru dopravy Ján Tinka

Na městský úřad nastoupil 1. září 1997 a nyní, po dvanácti letech ve funkci vedoucího odboru dopravy odchází Ján Tinka do důchodu. Hlavní náplní jeho práce je manažerská činnost, která není na odboru, jehož pracovníci jsou často terčem našťvaných řidičů, nijak jednoduchá. Přesto je nutné se kromě řešení personálních problémů v budoucnu dále věnovat i rozvoji dopravy v Jihlavě, a to podle Plánu udržitelné městské mobility, který počítá s novou koncepcí parkovacích míst, plánu zimní údržby i obnově zastaralých silnic.

■ Aneta Hrdličková

V minulém měsíci byla dopravní situace v Jihlavě hodně napjatá. Jak jste prožil ten kritický týden dvou uzavírek Vy?

Nebylo to lehké, pokaždé když se něco někde rozkope, tak to zvedne vlnu nevole. Bohužel to v tomto případě byla opravdu jenom souhra nešťastných náhod.

Křižovatka u Tank ONO měla být hotová již vloni, ale dodavatel stavby zkrachoval, a ve Vrchlického ulici jsme museli výběrové řízení zrušit a vyhlásit ho znovu kvůli nedostatku stavitelů, čímž se to také o měsíc posunulo.

No a k tomu se ještě přidala ulice S. K. Neumanna, kde je také tichý povrch, který kvůli úspoře peněz musela udělat stejná firma společně s Vrchlického ulicí.

Jsou pro Vás stížnosti lidí nějak zásadní, pracujete s nimi dále?

Ano, máme pracovníka pověřeného opravami i objednávkami, kterému chodí právě i tyto zprávy. Většinou si ale lidé stěžují, že nejsou dobře informováni. Dovolím si však podotknout, že nemáme povinnost vkládat při každé akci letáky do poštovních schránek.

V rámci mediální komunikace to však přes oddělení vnějších vztahů vždy dáme vědět novinářům.

Stačí se tedy o aktuální dopravní situaci zajímat a informace jsou k nalezení ve většině médií nebo v navigačních aplikacích.

Objízdné trasy jsou zveřejněny i na stránkách města, kde existuje také kniha hříchů, kam může každý zapsat svůj podnět, naleznou závadu a tak dále.

Máte hodně takových podnětů?

Ano, většinou jde o opravy a musím říct, že nám tyto opravy pomáhají.

Nejvíce nás samozřejmě zásobuje správcem komunikace, který dělá kontrolní prohlídky.

Problémů je ale hodně a musí se vyselektovat, co dříve a co později.

Pokaždé se správcem komunikace konzultujeme, jestli je závada už tak velká, že se musí udělat nový povrch, nebo to ještě rok záplatování vydrží a dá se přednost něčemu závažnějšímu.

Jaké změny či investice se v oblasti dopravy plánují na příští rok?

Plánují se větší i menší opravy, opět to ale záleží na rozpočtu, o kterém bude zastupitelstvo města jednat 16. prosince.

Po druhém čtení rozpočtu stále zůstává v úvaze nový povrch v ulici Sokolovské nebo betonové plochy na sídlišti Březinova.

Budeme také připraveni na běžné opravy, nátěry nebo výměnu žárovek, několik milio-



VEDOUcí odboru dopravy magistrátu Ján Tinka.

Foto: archiv MMJ

nů si vezme také zimní údržba. Velké investiční akce má většinou ve své kompetenci odbor rozvoje města, jelikož na ně není odbor dopravy personálně vybaven.

A prozradíte nějaký dlouhodobý plán rozvoje dopravy v Jihlavě?

Komise ministerstva dopravy letos schválila náš Plán udržitelné městské mobility na dalších 11 let, který je k přečtení na webových stránkách města.

Plán se začíná blížit ideálnímu pohledu na dopravu v Jihlavě, kde je snaha nechat auta dojíždějících na okraji města a místním vytvořit větší komfort parkování.

Aut je totiž stále víc a víc, za posledních 10 let stoupl počet registrovaných vozidel o 40 procent a meziročně se stále zvedá. Město není nafukovací.

Zmínil jste parkování – jak toho ideálního stavu v parkování dosáhnout?

Nejlepší by bylo, aby lidé do města opravdu nechtěli zajet a měli komfortnější možnost se dostat do centra díky MHD. Tak tomu je třeba v Praze.

Dá se vůbec srovnávat milionová Praha s padesátitisícovou Jihlavou?

Nevím, proč by to tak v Jihlavě nemohlo být. I do Prahy se dá přeci zajet autem, ale člověk si musí za parkování hodně připlatit.

Když bude chtít člověk využít toho luxusu, aby si na náměstí zajel autem, tak ať zaplatí. Když ne, má možnost využít záchytná parkoviště a dojet si autobusem.

Ve kterém krajském městě to máte, že můžete parkovat na náměstí dvě hodiny zdarma?

Město by se mělo postarat hlavně o občany s trvalým bydlištěm, aby měli komfortnější přístup k parkovacím místům.

Přesto je v současné době vydáno více rezidentských karet, než je aktuální nabídka rezidentských míst. Jak k tomu došlo?

To není jenom v Jihlavě, je to standardní postup podle zákona.

Ten uvádí, že kdo má v dané oblasti trvalé bydliště nebo sídlo firmy, má nárok na rezidentskou kartu. My mu podle zákona nesmíme říct, že je plno nebo že na to nemá nárok. Naštěstí přirozené točení aut způsobí, že je

parkoviště vlastně po celou dobu využito na sto procent.

A lidé opět mají důvod ke stížnostem...

Problémy samozřejmě byly, hlavně na začátku. Nezbylo nám, než jim dokola opakovat ten daný odstavec ze zákona.

Příkláním se ale k plánu počet rezidentských parkování zvýšit na úkor parkovišť zdarma pro ty, co do Jihlavy dojíždí.

Na záchytné parkoviště však musí chytře navazovat MHD. Co říkáte na projekt Veřejná doprava Vysočiny, takzvané VDV?

Ano, to je další úkol pro mého nástupce. Rozjet tento projekt a navázat linky MHD na autobusovou a vlakovou dopravu.

Původně se VDV mělo zavést již letos v prosinci, kraj to však posunul o dva roky.

Jaké další úkoly bude Váš nástupce mít?

Sehnat z rozpočtu více peněz na opravy nebo obnovu komunikací.

Chodníků a silnic je stále více, ale peněz tady máme pořád stejně. Problémem však je, že to „chodník se záplatou ještě rok vydrží“.

Upřednostňují se jiné akce a přitom by se třeba nový asfalt měl měnit každých pět až šest let. V ulici, kde bydlím, je silnice stará asi 40 let.

A co zůstane za Vámi, jste hrdý na nějaký svůj projekt?

Hodně práce mi v poslední době daly kamery, v současné době umístěné v tunelu, dříve usazené nad dálnicí D1.

Všechna práce, kde je součástí komunikace s Ředitelstvím silnic a dálnic, je většinou velice náročná.

A co se týče kamer v tunelu – přestože slychám opět jenom stížnosti na volbu jejich umístění, argument, že „tam se ještě nic nestalo“ neberu.

Podle průzkumu mají řidiči v tunelu tendenci jezdit blíže středové čáře, protože je zeď tunelu zkosená do stropu a evokuje tak málo místa. Kdyby se tam něco stalo a někdo tam vjel plnou rychlostí, tak nic neudělá, napálí to do nich napřímo.

Máte přehled o tom, kdo jel v tunelu nejrychleji?

Nejrychleji tam jelo auto s německou poznávací značkou 140 km/h.

Jsou častěji neukázněnými řidiči Češi nebo cizinci?

My můžeme spočítat jenom přestupky. Na dálnici bylo neukázněných 60 procent Čechů a 40 procent cizinců.

A ještě poslední otázka o dopravě – jak bude vypadat zimní údržba?

Zatím to vypadá, že bude zima podobná té minulé.

Teploty se budou pohybovat okolo nuly a sníh bude střídavě tát a mrznout. To je ten nejhorší scénář, který tvoří velké výtlučky a kluzké chodníky.

Letos se pracovníci více zaměří na chodníky, bude se však stále používat drť, která při tání klesá.

Sůl používat nemůžeme, protože ničí sítě pod zemí.

Na písek si zase stěžovali soukromníci, že jim ho zákazníci tahají do podniků, ale ten by také pod roztátou ledovku klesnul. Je to složitá problematika a účinné řešení znamená opravdu velké výdaje.

Snad se díky včasnému zametení frekventovaných chodníků situace přesto letos zlepší.