

MLADÁ BOLESLAV, MĚSTO AUTOMOBILŮ NEBO LIDÍ?



Koncepce dopravy v Mladé Boleslavi

Současný stav dopravy (včetně parkování) v Mladé Boleslavi vnímáme jako velmi problematický, a to přesto, že je tomuto tématu opakovaně věnována pozornost radních, alespoň se to tak ze sdělovacích prostředků jeví. Dosavadní investice palčivé problémy ne vždy odstraňují. Důvodem je především smutný fakt, že zásahy do dopravy jsou prioritně orientovány na rozšiřování možností individuální dopravy osobními automobily a další druhy dopravy jsou vnímány jen jako více či méně nechtěné překážky pro motorová vozidla. O tomto přístupu svědčí i způsob „náhodné“ výstavby cyklostezek bez vzájemné provázanosti nebo časování semaforů pro chodce na křižovatkách. Tato situace jde zcela proti současným trendům v řešení dopravní situace ve městech a vrací se k řešením uplatňovaným na konci 20. století. Do moderních měst však tyto způsoby nepatří a jsou postupně opouštěny, protože vedou do „slepé uličky“ a snižují komfort života obyvatel města (hluk, exhalace, překážky přirozeného pohybu po městě, nemožnost pobytu ve veřejném prostoru – např. hra dětí „na ulici“ bývala samozřejmostí a dnes nepřipadá

v úvahu). Rádi bychom poukázali na hlavní problémy v této oblasti a nastílnili naše představy o způsobech jejich řešení. Pojďme hledat možnosti, jak posunout naše město do modernější a uživatelsky příjemnější podoby, kde bude rovnoměrně podporována vedle dopravy automobily i pěší chůze, přeprava na kole, koloběžce nebo v MHD.

Předně by měla být veřejně diskutována a následně přijata KONCEPCE DOPRAVY MLADÉ BOLESLAVI, která bude všechny druhy dopravy (pěšky, na

kole, MHD, automobily) rovnoměrně respektovat. Je žádoucí vyjít z aktuálního stavu a hledat shodu v dlouhodobých prioritách (co a kde chceme posilovat a jinde tlumit), v možnostech užívání veřejného prostoru příchozími a v zájmech místních rezidentů. Městu podle našeho názoru chybí dlouhodobě závazný dokument přijatý ve shodě napříč politickým spektrem, který by pojmenoval možnosti rozvoje všech druhů dopravy včetně tzv. „alternativních“ a vycházel by ze seriózně monitorova-



Petr Kasal

Povolání: učitel

Věk: 41

Motto: „Chtěl bych, aby město bylo místem pro život a aktivní trávení volného času jeho obyvatel. A aby ho vedli lidé, kteří naslouchají názorům obyvatel a jejichž činnost je otevřená a transparentní.“

Učí na Škoda Auto Vysoké škole. Organizuje pohybové aktivity pro děti a mládež. Je ženatý a otec dvou dětí.

Pohled zdola je důležitý

„Je potřebné, aby byl kladen důraz na vytváření podmínek pro volnou a nezávislou individuální aktivitu občanů. Například otevřená sportoviště, volnočasové areály, parky a cyklotrasy.“



rezident měl možnost zakoupení další parkovací karty. To bude zřejmě nepopulární opatření i pro některé rezidenty. Jsou totiž lokality, kde z prostorových důvodů nikdy nebude počet parkovacích míst výrazně překračovat počet bytů. Parkování řidičů dojíždějících do zaměstnání vlastním vozem by měl zajistit zaměstnavatel a ne město.

V žádném případě nepodporujeme myšlenku budování dalších parkovišť na úkor městské zeleně, ani opatření (zejména jednosměrný provoz) v rezidenčních oblastech jednoúčelově přijímaných kvůli navýšení počtu parkovacích míst. Ve svém důsledku tyto nepromyšlené kroky dopravu jen komplikují.

Parkování v centru města

Centrum města je taktéž přetíženo parkujícími automobily, které zde často stojí po celou pracovní dobu jejich řidičů. Důsledkem tohoto stavu je situace, kdy v řadě lokalit centra města je značný problém krátkodobě zaparkovat, pokud potřebujete zajít do lékárny, do obchodu, k lékaři nebo na úřad. Obyvatelé města by si klidně za parkování i zaplatili, ale není kde. Parkování v centru města považujeme za relativní luxus a trendem v současných evropských městech je všechna parkovací místa v takových lokalitách zpoplatnit. Poplatek by měl být ROZUMNÝ, aby zároveň fungoval jako vhodný motivační podnět ke krátkodobému stání a dlouhodobé parkování vytěsňoval z centra do vhodnějších lokalit. Za naprosto nevhodný považujeme stav, kdy ceny parkování na parkovištích a v parkovacích domech jsou vysoké a v okolních ulicích se parkuje zdarma. Zároveň s řešením parkování v centru by město mělo též nabídnout alternativní možnosti pro do-

ných dopravních návyků obyvatel i návštěvníků města. Tento dokument musí nutně dohlédnout dále, než za jedno volební období. Je třeba, aby zohlednil dopravní potřeby všech obyvatel města. Ti dopravu opakovaně řadí mezi desatero nevyřešených problémů města. Přesto stále převažují bezkoncepční dílčí „řešení“ jednotlivých lokalit.

Parkování

Domníváme se, že hlavním klíčem k úspěchu je zejména zavedení takových opatření v parkování, která povedou k přirozenému úbytku počtu automobilů, které do města (hlavně do jeho centra) přijíždějí za účelem dopravy do zaměstnání. Je nereálné a nesmyslné, aby každý mohl kdykoliv a kamkoliv dojet autem a tam neomezeně dlouho bezplatně parkovat. Žádné racionálně spravované město se dnes tímto způsobem nechová.

Parkování v rezidenčních oblastech

Veřejný prostor, především pak ulice v obytných čtvrtích, je na řadě míst ve městě v rozporu se svým účelem využíván jako odstavná plocha pro zaměstnanecké parkování. Část tohoto veřejného prostoru je po většinu dne blokována auty, která nepatří obyvatelům města, ale dojíždějícím, kteří město zcela zdarma využívají k celodennímu parkování a „okupují“ tak prostor na úkor místních obyvatel. Podporujeme současnou snahu vedení města o zavedení takových dopravních omezení, která tomuto jednání účelně brání. K tomu se budeme snažit urychlit zavedení dalších účinných opatření. Jedním z nich může být například omezení možnosti parkování pouze na vozidla rezidentů označená parkovací kartou přidělovanou pro jedno vozidlo na bytovou jednotku. Pro další vozidla by



Radek Kotlaba

Povolání: učitel

Věk: 47

Motto: „Kdo chce kam, pomozme mu tam.“

Divadlení ochotník. Přednáší a publikuje o historii a kultuře. Lektor univerzity třetího věku. Je ženatý a má dvě děti

Naše město nemá být bydlištěm, ale domovem

„Chtěl bych se podílet na hledání nových způsobů účinné komunikace mezi obyvateli města a jeho vedením. Pokusit se probouzet aktivitu k utváření prostoru, ve kterém žijeme společně a s ohledem na zastoupení zeleně i komunikací pro pěší. Jen dialog vede ke shodě mezi plánováním a realizací změn v konkrétních lokalitách města.“



Je toto řešení cykloopravy?

jíždějící z větších vzdáleností či nepravidelně ve formě záchytných parkovišť s navazující MHD.

Pěší chůze a jízda na kole

Stejně jako v případě autodopravy, pro níž jsou některé komunikace prioritně určeny jako hlavní průjezdní tahy, tak i pěší a cyklisté by my měli mít své přednostní dopravní koridory, kterými by bylo možné se pohybovat plynule a bezpečně. Je mnohokrát ověřeno, že v řadě případů je pohyb pěšky po městě rychlejší než autem a při použití jízdního kola to platí takřka vždy. Bohužel se často setkáváme s komplikacemi, které pohyb pěšky nebo na kole znesnadňují, protože na mnoha místech je situace jednostranně řešena ve prospěch automobilů na úkor ostatních. Nechceme omezovat automobilisty na jejich hlavních koridorech, ale spíše je z ostatních prostor nasměrovat právě a jen do nich. Hledejme alternativní prostory (viz. Koncepce dopravy ve městě), kde bude doprava prioritně uzpůsobena naopak potřebám pěších a cyklistů. Hledejme způsoby, jak se vyrovnat s místy, kde se nutně budou křížit zájmy všech, a to nejen automobilistů a ostatních, ale i chodců a cyklistů vzájemně.

Do této koncepce chceme zapracovat prvky, které přispěly ke zvýšení bezpečnosti v mnoha městech západní Evropy: omezení maximální rychlosti mimo

hlavní průjezdy na 30 km/h, dodržování předepsaného odstupu pět metrů od přechodu pro chodce při parkování vozidla a důsledné postihování agresivně se chovajících řidičů ve městě.

Pěší chůze

V některých místech je neúměrným způsobem upřednostněna silniční doprava na úkor chodců (zpravidla špatně nastavenými intervaly semaforů). Usilujeme o přenastavení některých semaforů s ohledem na potřeby chodců. Povede to k větší bezpečnosti všech účastníků provozu a i k větší plynulosti dopravy. Konkrétně, semafor při přechodu Jičínské ulice u internátu na Slavoji nebo přes Havlíčkovu ulici u Erbenovy: po stisknutí



Honza Cindr

Povolání: Vedoucí pedagog ekocentra

Věk: 48

Motto: „Bohatý není ten, kdo má nejvíc, ale ten, kdo potřebuje nejmíň.“

Během svého osmiletého působení v Ekocentru Zahrada vytvořil a realizoval řadu programů a projektů pro školy a inicioval vznik nezávislého portálu MB-eko. Je ženatý a má tři děti.

Ve městě aut zapomínáme na lidi

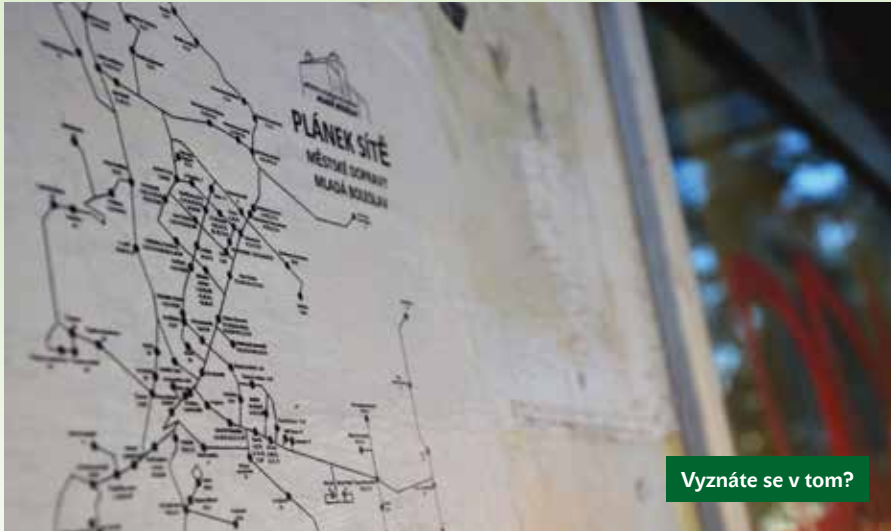
Mladá Boleslav má spoustu krásných míst, hřišť i zeleně. A ideální velikost pro cestování na kole, které je ve městě nejrychlejším dopravním prostředkem, nezabírá místo a nedělá hluk.

tlačítka lze přejít v 80 procentech případů bezpečně dříve, než naskočí zelená a auta následně čekají zcela zbytečně. Semafor na křižovatce „U Bičků“ rozsvěcuje zelenou pro chodce na ulici V Klementa několik vteřin poté, co se auta odbočující vpravo z ulice Laurinovy rozjedou a chodci se následně „bezhlavě vrhají“ pod rozjetá auta, jejichž řidiči vjíždějí do křižovatky s předpokladem, že chodci stojí a čekají na zelenou.

Dopravní opatření v mnoha případech nerespektují hlavní účel dotčených oblastí. Jiná opatření jsou například potřeba v oblastech rezidenčních či v okolí školních a podobných zařízení, než na hlavním výjezdu z automobilky. Pravidla jsou nefunkčně nastavena často právě na úkor těch nejslabších účastníků provozu, tedy chodců. Podporujeme proto zavádění opatření zvyšujících bezpečnost chodců, snižování rychlosti na 30 km/h, oddělení chodníků od vozovky pásy se zelení, rozšiřování klimatických zón (kde provoz aut bude skutečně minimální), vynucení dodržování bezpečných zón u přechodů a zastávek MHD při parkování vozidel. Rádi bychom, aby Mladá Boleslav pokračovala v projektu „Bezpečná cesta do školy“ (nadace Partnerství měla ještě předloni zájem, ale naše město už ne).

Budeme požadovat vyřešení mimoúrovňového křížení nově dobudované čtyřproudé průjezdní komunikace městem od Jičínské ulice ke Kosmonosům s pěšími trasami ze sídliště do automobilky a k stanicím hromadné dopravy (autobusy, vlak) u „Bondy centra“.

Je s podivem, že Mladá Boleslav nemá v historickém centru žádnou pěší zónu,



což je i v kontextu ostatních českých měst unikát. Dočkáme se v MB pěší zóny? Nabízí se Českobratrské náměstí a jeho okolí, nebo Železná ulice, případně celá „pěší trasa“ z Palackého ulice přes „Výstaviště“ k Domu kultury a přes parčík v jeho okolí a ulici TGM či náměstí Republiky až na „Štěpánku“, ale o potřebě pěší zóny a její lokaci by měl opět rozhodnout koncepčně plán dopravy.

Doprava na jízdním kole

Kromě cyklostezek, jejichž rozumné a hlavně provázané a z koncepčního záměru vycházející budování samozřejmě podporujeme, je celá řada dalších

možností, jak zpříjemnit pohyb po městě cyklistům. Rozšířit by se mohla především místa s obousměrným provozem cyklistů v jednosměrných ulicích (zatím funguje ve Václavkově a Pezinské ulici). Toto řešení by neměla komplikovat nová opatření v rezidenčních oblastech jednoúčelově tvořených za účelem navýšení počtu parkovacích míst. Pro cyklo dopravu ve městě je nejdůležitější odstranění nebezpečných míst pro průjezd – především na složitějších křižovatkách. Možnosti, jak levně a rychle zprůjezdnit město pro cyklisty jsme se pokusili najít spolu s asi 150 městskými „kolaři“ z Mladé Boleslavi již v roce



David Janeba

Povolání: systémový organizátor

Věk: 42

Motto: „Žij a nech žít.“

Zajímá se o ochranu životního prostředí a zdravý a udržitelný způsob života. Je ženatý a má dvě děti.

Omezme pohyb vozidel ve městě

Prioritami vedení města jsou především zkapacitnění stávajících komunikací a umožnění motoristům zaparkovat prakticky kdekoli. Běžný pohyb ve městě se

proto stává nebezpečným, obzvláště pro pěší a cyklisty. Pro zvýšení bezpečnosti těchto skupin osob dělá město minimum. Cílem by tedy mělo být zpomalit a omezit pohyb vozidel a tím město oživit.

2012. Návrhy vzešlé z tohoto projektu jsou stále použitelné, ale dosud nepříliš využívány. Seznámit se s nimi můžete v článku Návrhy řešení cyklo dopravy v MB jako online mapy s možností diskuse na portálu www.MB-eko.cz.

V rámci zprůjezdnění města pro cyklisty chceme uspokojit i ty, kteří kolo využívají i pro rekreaci, ale současný stav jim neumožňuje bezpečně a pohodlně opustit město a dostat se na své oblíbené trasy.

Městská hromadná doprava (MHD)

Budeme hledat možnosti zavedení integrované MHD doplněné o záchytná parkoviště na kraji města (jízdenka v ceně parkovného či jiný motivační prvek).

Rádi bychom zpopularizovali MHD těm, kdož nejsou zvyklí ji používat, možná i proto, že už neví, jak se to dělá (jak se kupuje jízdné, jak vedou trasy, apod). Prvním krokem by mělo být vytvoření mnohem přehlednější mapky tras a zastávek na webu Dopravního podniku Mladé Boleslavi, včetně názvů a umístění všech zastávek, zobrazení jízdních řádů po „rozkliknutí“. Aktuálně je totiž toto prostředí uživatelsky „zoufale nepřátelské“ a je bohužel jednodušší využívat k hledání informací stránky IDOS. Výhledově bychom pak rádi spustili aplikaci pro mobilní telefony, případně zavedli možnost prodeje jízdenek pomocí SMS. Ostatně způsob placení za jednotlivé jízdy v hotovosti přímo ve voze MHD patří k nejméně pohodlným pro cestující, zvláště když automat vám není schopen vrátit drobné.

Neposlední otázkou zefektivnění MHD, kterou už hodně řešilo předchozí vedení města, je optimální trasování a frekvence spojů. Zohledněna by měla být nejen maximální obslužnost spoje, ale i rychlost přepravy. Pokud spoj „klikuje“ městem a do cílového místa jede po složité trase v čase, který se rovná docházkovému času po trase přímé, není divu, že MHD není příliš využívána. Je otázkou, zda i v městě jako je Mladá Boleslav by se uplatnily „přímé“ linky, což je řešení, které preferují větší města.

Více k našemu programu a předvolební kampani najdete na webových stránkách

www.zelenaboleslav.cz a na našem profilu [facebook.com/stranzelenych-mladaboleslav](https://www.facebook.com/stranzelenych-mladaboleslav)

Volte 10. a 11. října kandidátku Strany zelených. Volte číslo 5