

Jiří Valenta, KSČM

1. Budete podporovat či prosazovat výstavbu severojižního průtahu Plzně?	ANO
Komentář: Průjezd městem a možnost jeho objezdu je v současnosti kapacitně na katastrofální úrovni, stejně tak je ve hře nemožnost jiných alternativ, tudíž z tohoto důvodu volím ANO. Osobně bych i průjezd historickými částmi města a blízce přilehlými ulicemi omezil na nutné minimum. Náměstí Republiky bych uzavřel s výjimkou zásobování a MHD zcela.	
2. Budete podporovat či prosazovat výstavbu dalších kapacitních silnic ve městě a jeho nejbližším okolí? Pokud ano, jakých a proč?	NE
Komentář: Pouze v nutných, ojedinělých a zcela odůvodněných případech, tedy kdybych se měl přiklonit k jedné z variant tak NE. Osobně jsem hlasoval i proti zprůjezdnění části Americké třídy. Při dostavených plánovaných obchvatech a inteligentně zvolených dopravních regulátorech Plzeň automobily v centru a okolí mít nemusí a ani je tam, oproti tomu jak někteří lobisté prosazují, nepotřebuje.	
3. Podpoříte výstavbu spalovny komunálního odpadu ve městě Plzni nebo v její těsné blízkosti (Chotíkov)?	ANO
Komentář: Podpořím. Pouze při dodržení a splnění kritérií EIA .Domnívám se, že odpad nelze jen skladovat případně převážet jinam k likvidaci. Místa k likvidaci odpadů nebudou nikdy občansky populární, ale pro tak značně velkou aglomeraci jako je město Plzeň je nutno zodpovědně uvažovat v zájmu většiny a to i z toho důvodu, že pro údajně dotčenou menšinu by byly hypotetické škody zdravotně, ale i jinak zanedbatelné. Spíše si myslím, že žádné. Z výstavby spalovny bych nerad vytvářel politickou záležitost, je to otázka společenské nutnosti a a životní potřeby.	
4. Budete usilovat o nějaké změny týkající se hlavních uzlů veřejné dopravy v Plzni, jako je vlakové a autobusové nádraží?	NE
Komentář: Nejsem zcela rozhodnutý. Spíše se však přikláním k možnosti NE. Nesouhlasím s argumentací, že autobusová a vlaková nádraží jsou vhodná na blízkém místě. Podobný stav je např. v Klatovech a z praxe vím, že je to naprosto nevhodné. Spíše jsem pro variantu modernizace stávajících dopravních uzlů, a to nejen z ekonomických, ale i historických a pragmatických důvodů. Tramvajová spojnice mezi oběma uzly časově vychází na deset minut, což je dle mého názoru v krajské metropoli naprosto ideální stav.	
5. Budete v případě zvolení prosazovat nebo podporovat zlepšení kvality ovzduší ve městě:	
- zcela jistě, je to jeden ze stěžejních bodů našeho volebního programu, je mi dobře známa aktuální kvalita ovzduší, která je poměrně na tristní hodnotě	
• vytvořením nízkoe emisní zóny v centru Plzně?	ANO
• dodatečným zavedením prachových filtrů pro vozidla s dieselovými motory zajišťující chod města (vozidla MHD, údržby komunikací, svozu odpadů, stavební technika atd.)?	ANO
Ano, je to jedno z mnohých možných opatření.	
• zaváděním čistějších pohonů (stlačený nebo zkapalněný zemní plyn, propan-butan, vodík, hybridní pohon či elektromobily) ve vozidlech obsluhujících město (vozidla MHD, vozidla údržby komunikací, svozu odpadů, stavební technika atd.)?	ANO
Ano, ale domnívám se, že je to spíše ještě „hudba budoucnosti“, tipuji tak deset let vzdálené.	
• zavedením zóny se zpoplatněným vjezdem pro automobily, jaké fungují např. v Londýně nebo Stockholmu?	ANO
Zcela jistě, jsem absolutně proti automobilům v některých částech města, jako je např. Náměstí Republiky, ve vytípaných sousedících zónách bych na tomto	

zpoplatnění trval.	
• snížením maximální povolené rychlosti na některých úsecích frekventovaných silnic na okraji města?	ANO
Komentář: Za předpokladu, že by nedocházelo k omezování plynulosti a tím i bezpečnosti silničního provozu zbytečně pomalou jízdou. Na některých místech bych však místo snížení povolené rychlosti preferoval bariérové zpomalovače, jinde dopravní restrikce typu policejního radaru, případně zvýšenou četnost dopravních kontrol. Např. Karlovarská ul. horní část, Rokycanská aj.	
6. Podpoříte v případě zvolení rozvoj cyklistické dopravy ve městě? Pokud ano, jakými konkrétními opatřeními?	ANO
Komentář: Zcela jistě. Cyklistické stezky jsou i přes jistou snahu v posledních letech v Plzni na nízké úrovni. Někde se jedná pouze o nové vodorovné dopravní značení na chodníku. Často je i toto značení zavádějící, stezky na sebe nenavazují. Přejezdy přes silnice jsou nebezpečné. Je třeba v tomto ohledu vyčlenit z městského rozpočtu daleko vyšší finanční částku, např. i na úkor vrcholového sportu. Cyklostezky se stanou v nejbližší době životní nutností, ale i zdrojem odpočinku a zábavy pro tisíce lidí. V rozvinutých městech je jízda po cyklostezkách současně velice estetickou a příjemnou záležitostí.	
7. Budete prosazovat vyčlenění určité roční částky z rozpočtu města na rozvoj cyklistické infrastruktury (pokud ano, v jaké výši)?	ANO
Komentář: V návaznosti na předchozí otázku ANO. Výši částky nelze nyní blíže specifikovat, vždy záleží na aktuální kondici městského rozpočtu. Rád bych se zasadil o to, aby křivka financí určených na cyklistickou infrastrukturu měla trvale stoupající tendenci.	
8. Podpoříte v případě zvolení rozvoj pěší dopravy ve městě? Pokud ano, jakými konkrétními opatřeními?	ANO/NE
Komentář: Pěší dopravu v centru Plzně považuji za výrazně důležitější a významnější než dopravu automobilovou. Z tohoto důvodu je nutno upřednostnit chodce jako individuuum vůči automobilu, a to například budováním nových přechodů, ale též dobudováním podchodu u Hlavního nádraží ČD, aby občan města mohl projít podzemní spojkou až do samotné nádražní budovy. Stejně tak je nutno doumístit na kritická místa bariérové zpomalovače (u školských, sociálních či zdravotnických zařízení, poblíž míst častých dopravních nehod s chodci apod.) Z chodců nelze dělat ani přes ekonomické zájmy jiných občanů druhé kategorie. Každý automobilista je vždy někdy chodec, ale opačně to již platit nemusí. Preferuji kvalitativní posloupnost: pěší chůze – cyklodoprava – MHD – automobil.	