

Společně pro Přerov. Společně pro změnu. K lepšímu.

Ne sliby, ale práce a spolupráce



Přerov má tradici, stačí na ni navázat. Ale jak? Především tím, že budeme do zastupitelstva volit osvědčené patrioty, spoluobčany, kterým město leží na srdci a ne v peněženke. Kterí mají Přerov „osahaný“ a bez ohledu na problémy kolem chtějí ve městě žít, mají své osobní vize o jeho rozvoji, jsou rozhodnutí podílet se na řešení městských nedostat-

ků v orgánech města, občanských iniciativách, ve spolcích a sdruženích.

Dalším předpokladem je schopnost dohody, konsensu na společném projektu priorit, které v dlouhodobém horizontu povedou ke zlepšování pohody života ve městě. Nesmíme sledovat okamžité úspěchy, ale trpělivě a opakovaně jednat s občany, získávat je slyšením k aktivitě, zjistit, jakou mají představu o směřování jejich obvodu, místní části, co potřebují. Politické reprezentace musí naslouchat jejich přáním, musí umět přijmout kritiku a vyvodit z ní závěry a přijmout příslušná opatření ke zjednání nápravy.

A v neposlední řadě je třeba v Přerově otevřenost a pěstovat vědomí služby, ano magistrát a zastupitelé slouží, skládají voličům účty a vyvozují ze svého selhání závěry. Zastupitel i úředník musí mít ke svému městu pokoru a úctu, a to bezpodmínečně.

Tak se nebojme, volme podle svého nelepšího vědomí a svědomí takové osobnosti, které jsou nositeli ideálu lepšího Přerova, krásnějšího města na řece Bečvě. Já si přeji, aby takové osobnosti bez ohledu na své soukromí a pohodlí uchopili otěže řízení města a nahradili přerovský klientismus.

Vladimír Puchalský

Milí čtenáři, začal bych dobrou zprávou: den je od počátku roku již o 50 minut delší! Více světla přináší optimismus a ten je i v nás! Snad i díky všem těm „povedeným“ nápadům, které z radnice přicházejí cítíme, že 20 zastupitelů Společně pro Přerov nemusí být pouhým přáním... Jistě, záleží na ochotě a informovanosti voličů, ale i ta vzrůstá například díky našemu newsletteru.

Pro přihlášení k jeho odběru, napište jednoduše e-mail na newsletter@spolecneproprerov.cz a budete automaticky upozorněni, až vyjde další číslo.

Zajímavé čtení přeje

Jan Horký, editor čísla

Výstava ukazuje, co by se dalo postavit vedle Strojáře

V době, kdy Přerovem hýbou obavy o osud hotelu Strojář jsem uspořádal výstavu prací studentů Fakulty architektury Vysokého učení technického v Brně. Navrhovali totiž městský dům (byty v patře a obchodní přízemí) hned na sousední parcele. Když asi před rokem a půl prezentoval investor svůj záměr postavit zde bytový dům, kontaktoval jsem jej, jestli by neměl zájem podívat se i na jiné možnosti, jak by mohl dům vypadat, a to prostřednictvím studentů architektury. Souhlasil.

Po semestru práce jsme tak mohli ve čtvrtek 16. ledna zahájit výstavu těchto návrhů v kavárně Kakaový oko u Tyršova mostu, kde bude zhruba do poloviny února. Jestli vedle hotelu opravdu nějaký bytový dům vyroste je zatím ale nejisté, záměr nemá při současném nastavení Přerova tak velký potenciál a navíc mu některé pozemky blokuje právě probíhající prodej Strojáře.

*Jan Horký, politické Hnutí
Změna*



Zdařilý návrh Pavla Šimoníka dobře reaguje na různorodou zástavbu okolí.

Na jeden hrací automat připadne

71,5
obyvatel Přerova

Republikový průměr je 172 obyvatel na jeden automat. V Přerově se tedy opravdu nemusíte obávat, že byste na svou hru museli vystát frontu!

Proherní automaty mají výrazný negativní vliv na kvalitu života obyvatel. Společně pro Přerov navrhuje vytrvale jejich zákaz na celém území města.



Svištění v Přerově...



... a klid v Šumperku

Prosvištíme popelnice?

Tento článek vzniká v krajně nezvyklou dobu – téměř za „ranního kuropění“, což je u mě dost nezvyklé. Nicméně naše „milé“ město občas donutí člověka vstávat. Ale od začátku...

Inženýři navrhující socialistická sídliště nezvládli leccos. Kromě jiného (ignorování cyklistů, podcenění počtu parkovacích stání) je jedním z největších problémů odpadové hospodářství. Kam umístit popelnice? V případě našeho třináctipatrového „věžáku“ se jednoznačně řídili heslem „když už mají pod okny silnici I. třídy, tak už nějakými popelnicemi není co zkazit“. A jako mnohdy jindy se spletli. Ovšem je otázkou, nakolik mohli tušit, co se bude dít v roce 2014...

V časech mého mládí jisté skupiny obyvatel chodily vybírat popelnice, což se vědělo. Nevím kde je chyba, jestli v tom, jak šel Přerov po všech stránkách dolů (i sociálně), nebo naopak v tom, jak šla hodnota věcí v popelnicích vyhozených nahoru (ovšem to je trochu v rozporu s prvním předpokladem), nicméně „specifické skupiny obyvatel“ jsou dnes v řadách popelnicových „hledáčů pokladů“ v naprosté menšině. Kdo všechno nám dnes chodí „prosvištět popelnice“? Mám pocit že naprosto všichni – mladí, staří, ženy, muži, rodiny s dětmi (občas vystupující i z auta – to pro ty, kteří by jim chtěli říkat „sociálně slabí“), atd. Prostě všichni. Celkem unikátní byl nedávno stav, kdy přijeli vyvézt kontejnery popeláři – 2 zaměstnanci tlačili

kontejner ke svozovému vozidlu, a mezitím třetí, vybavený igelitovou taškou, „prosvištěl“ další kontejner, který byl na řadě k odvozu. Prostě „profesionalita“ na prvním místě.

A co to moje ranní vstávání? Když už nabere nějaké ty „úlovky“ tak je potřeba je nejprve „separovat“, a následně „uskladnit“. Např. ocelový rám je před odevzdáním do výkupny potřeba zbavit zbytků skla, ideálně tak, že s ním budu třeba ve 4 hodiny ráno mlátit o betonovou dlažbu, aby nechtěné sklo vypadlo (a potom zůstalo ležet několik týdnů na zemi). Dřevěný závěs na záclony se dá spálit v kamnech, ale je z něj potřeba servat kovovou kolejničku, a potom jej rozštípat na 3 díly, aby se vešel na vozík. Mezi šestou a sedmou hodinou ranní ideální doba – „vstáváme“! Strážníky městské policie pro jistotu ani nevolám – jednak kdybych je měl volat pokaždé, když toto nastane, tak by to bylo asi 20x denně, a za druhé – jsme v Přerově. Když už by náhodou dojeli, třeba by nakonec ty popelnice „prosvištěli“ taky – když může popelář (jako zaměstnanec městské organizace v pracovní době), proč ne oni?

který naši pánové radní okázale přehlížejí. Věřím však, že nejsem sám, kdo se chce večer vyspat, a že nejsem sám, komu vadí brodění se v odpadcích vyházených z popelnic, aby se „hledáči pokladů“ dostali až pěkně na dno. Pokud se chce Přerov stát alespoň o kousek méně špinavým a hlučným městem, měl by velmi rychle začít „fenomén popelnice“ řešit, protože jeho dopady už dávno překročily z hlediska hygieny veškeré přijatelné meze. Příležitost dělá zloděje, v našem případě nezabezpečené kontejnery vytvářejí příležitost „hledáčům pokladů“. Že to jde už vím třeba ze Šumperka – v podzemních kontejnerech se opravdu nikdo hrabat nemůže. Srovnávací fotografie hovoří za vše...

*Tomáš Tužín, Strana zelených
Přerov*



Vyvážení podzemních kontejnerů v Olomouci

Je to jeden z těch problémů,

Odpadové fórum - Jak je to s často opakovanými mýty okolo skládkování - 1/2

S laskavým svolením autora přinášíme zkrácenou první část článku k vyvrácení mýtů v odpadovém hospodářství. Publikováno v odborném časopise Odpadové fórum 12/2013.

Mýtus 1/6 – Česká republika je na tom v parametru skládkování špatně. Skládkování neklesá a jeho úroveň je ve srovnání s ostatními státy EU neúměrně vysoká

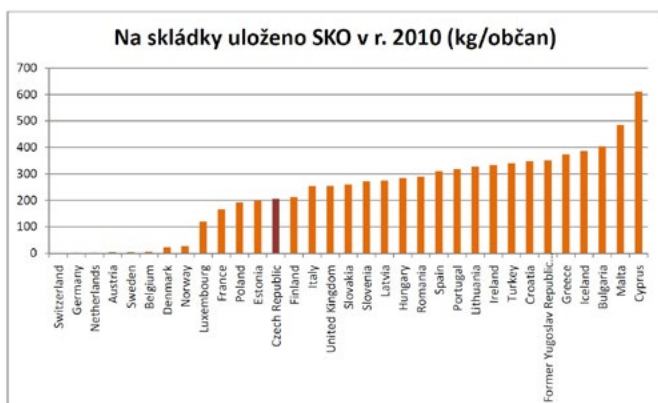
Skutečnost je taková, že za posledních pět let se skládkováním v ČR odstranilo o 1 milion tun odpadů méně. V absolutní hodnotě k tomuto udává Statistická ročenka MŽP, že v roce 2008 se skládkováním odstranilo 4,96 milionu tun a v roce 2011 to bylo 3,8 milionu tun z celkové produkce odpadů. MŽP opakovaně objektivně prezentuje, že aktuálně se v ČR po postupném snižování skládkováním odstraňuje 55% komunálních odpadů.

V rámci evropského srovnání jsou také snad již zcela známá čísla, která nejlépe vypovídají o situaci se skládkováním v jednotlivých státech, a to srovnání v míře ukládaných směsných komunálních odpadů na osobu a rok v kg. Už v roce 2008 data Eurostatu uvádějí, že v ČR se skládkovalo 218 kg/os/rok, v EU 27 pak 207 kg/os/rok a vyspělé státy EU 15 mají toto číslo 188 kg/os/rok. V tomto směru je vhodné znovu připomenout, že od roku 2008 se situace v ČR dále zlepšovala, viz graf. K tomuto mýtu se také vztahuje další pozitivně se vyvíjející parametr, a to je míra materiálově využitých komunálních odpadů, která rovněž stoupá. Aktuálně je na 30,3 %.

Mýtus 2/6 – Česká republika neplní cíle EU (zejména s odkazem na cíle týkající se snižování BRKO ukládaného na skládky)

Pro vyvrácení tohoto mýtu je vhodné si zrekapitulovat, jaké evropské cíle se vztahují ke skládkování. Pokud jde o cíle BRKO (biologicky rozložitelný odpad), Evropa stanovuje tyto. Pro rok 2010 snížit množství BRKO ukládaných skládky na 75% množství roku 1995. Tento cíl ČR jednoznačně splnila, a to dokonce s rezervou celých cca 150 000 tun. Další cíl se týká omezení skládkování BRKO v roce 2013 na míru 50% ve vztahu k roku 1995. Dle opakovaných vyjádření MŽP na odborných konferencích z druhé poloviny roku 2013 je zřejmé, že i tento cíl ČR splní. Poslední cíl týkající se této věci je stanoven na rok 2020, a to v míře 35 % ve vztahu k roku 1995.

Při vynesení dosavadních trendů týkajících se postupného snižování množství ukládaného BRKO do roku 2020 a při vědomí



zdroj: Eurostat

stále rostoucího počtu nově vznikajících zařízení na úpravu a využití biologicky rozložitelných odpadů a stále většímu zavádění odděleného sběru BRO v obcích, je i zde reálný předpoklad, že cíle mohou být naplněny.

Mýtus 3/6 – Evropská unie ve svých předpisech zakazuje skládkování odpadů, a to nejpozději k roku 2020

Tato vyjádření jsou sdělována na odborných seminářích k podpoře ISNO (a propagaci výstavby spaloven), a to od osob zainteresovaných na vzniku ISNO jako nové řídicí struktury v odpadovém hospodářství. V OH a jeho legislativě se pohybují již poměrně dlouhou dobu a nikdy mi žádný takový předpis nebyl znám. Proto se vždy ptám, kterýže předpis toto stanovuje. Bohužel zatím jsem nikdy neslyšel odpověď. Takový předpis na evropské úrovni totiž není a z odborného hlediska velmi pochybuji, že by jej Evropa vydala.

Někdy odkazují na situaci v Německu, zde bylo skládkování omezeno v roce 2005 a stále mají přes 1200 funkčních a provozovaných skládek. Účelová sousloví o zákazu skládkování mohou pronášet jen osoby, které toho o odpadovém hospodářství opravdu mnoho nevědí. I ve státech s velkým zastoupením

**ZÁKAZ SKLÁDKOVÁNÍ DO ROKU 2020?
TAKOVÝ PŘEDPIS NA EVROPSKÉ ÚROVNI
NEEXISTUJE.**

spaloven odpadů se z nich musí vyvážet na skládku cca 30 000 tun odpadů na každých 100 tis. tun vstupů, tedy celou jednu třetinu. Zákaz skládkování je prosté a neodborné klišé, které je spíše moderním populismem než čímkoli dalším.

Co však evropská unie již zakotvila do usnesení svého zákonodárského sboru, to je potřeba přijetí zákazu spalování recyklovatelných odpadů (papír, plasty, apod.) a biologicky rozložitelných kompostovatelných odpadů, a to k roku 2020. Toto je stanoveno konkrétně v Usnesení Evropského parlamentu ze dne 24.5.2012. Evropa toto odůvodňuje svojí aktuální snahou mnohem více se v nastávajícím období zaměřit na třídění a materiálově využívání odpadů. Tuto cestu EU jsme v ČAOH přivítali a podporujeme ji. Vnímáme ji jako přímé prosazování hierarchie nakládání s odpady. Ano, tato hierarchie stanovuje, že skládkování je až poslední způsob povoleného nakládání s odpady a je to v pořádku. S odkazem na hierarchii se nám také daří na skládky směřovat stále méně odpadů. Termín ukončení skládkování však Evropa nikde nestanovila, protože je to odborný nesmysl.

*Ing. Petr Havelka,
ředitel České asociace odpadového hospodářství*

Pokračování příště...

Kompletní znění článku: <http://www.caoh.cz/odborne-clanky-a-aktuality/odpadove-forum-jak-je-to-s-casto-opakovanymi-myty-okolo-skladkovani.html>



Výběrová řízení primátora Lajtocha

Na přelomu roku 2012/2013 se SpP pokusila odvolat z postu primátora Ing. Jiřího Lajtocha a šlo především o preventivní opatření. Důvodů, proč se SpP rozhodla prosazovat tak razantní opatření, bylo hned několik, ovšem dominantní byla snaha zamezit trestně stíhaným v přístupu k financím města. Trestně stíhání, svojí přítomností ve vrcholných orgánech města, mohou účelově vytvářet masivní investice a ty pak vyvolávají významná výběrová řízení, ve kterých si opět sami rozhodnou, komu zakázku přidělí. Investičních pobídek, které město vedou výhradně k dluhům a nevytváří předpoklad prosperity, je poměrně hodně. Pravdou je i skutečnost, že Jiří Lajtoch, Josef Kulíšek, Václav Zatloukal a Jaroslav Čermák se od doby zahájení trestního stíhání zúčastnili desítek výběrových řízení, které dosahují hranice stovek milionů.

Podezřelé zakázky přerovské radnice nekončí, naopak, právě v dnešních dnech se zvrhávají v taškařici. Rada při jednání dne 11. prosince 2013 v zakázce IOP 09 (projekt digitalizace státní správy) přistoupila k zajímavému opatření. Nad rámec zákona o zadávání veřejných zakázek, si zvolila Řídící výbor a pověřila jej úkony souvisejícími se zadávacím řízením v rozsahu otevírání obálek, posouzení a hodno-

cení nabídek. Jako třešničku na dortu si přizvali k procesní části této zakázky zástupce Policie České Republiky a Transparency International – Česká republika.

Vznikla tak zajímavá situace. **V řídicím výboru jsou hned čtyři trestně stíhané osoby** a zbytek je doplněn loajálními úředníky. Osloven byl i zástupce KSČM a za opozici paní Helena Netopilová. Ta nabídku odmítla a navrhla zástupce za SpP, který je v oblasti IT technologií erudovaný i podle živnostenského zákona. Důvody? Hlasovala proti této zakázce a navíc by se necítila kompetentní pro posuzování IT zakázky tak velkého rozsahu. Kompetentní zástupce SpP, náhradník za zastupitelku Helenu Netopilovou, již nebyl k hodnocení nabídek radou vybrán (viz zápis Rady ze dne 8.1.2014).

Evidentně je připraven pokus o vytvoření dojmu naprosté čistoty projektu, který má sám o sobě tolik otázníků (včetně chatrně vydefinovaného přínosu pro město), že bude zajímavé sledovat, zda a za jakých podmínek se vůbec Transparency International tohoto pokusu o očištění trestně stíhaných zúčastní.

Jiří Kohout, Společně pro Přerov

Horký sloupek: A nevykašleme se na ty nálezy?

Není lepší kratochvíle, než si pročítat webové stránky města, zejména zápisy komisí rady či osadních výborů. Pokud máte to štěstí a poslední zveřejněné zápisy nejsou půl roku staré (což se stává u důležitých komisí asi tak často, jako vychází slunce), dozvíte se věci! Někdy se nasmějete, ale většinou spíše zapláčete.

Jako během Vánoc, kdy jsem si zápisy opět otevřel. Při čtení zápisu z Komise pro cestovní ruch a kulturu jsem naštěstí seděl. To byste měli vlastně dělat při čtení všech takových dokumentů. Ono je lepší pak vyskočit radostí než se vyděšeně posadit.

Tak tedy, komise pro kulturu. Projednávali městskou památkovou zónu a došlo i na jedinečné nálezy v lokalitě Na Marku. Doporučují - v případě prezentování nálezů... chápete? Skoro jako by tam někdo prohlásil „A nevykašleme se na ty nálezy?“ Ne, že by doporučovali nálezy prezentovat a udělat z nich turistické

lákadlo, ale naopak, pokud by tedy byly nálezy prezentovány, pak doporučují... hospodárné nakládání s ušopenými prostředky.

Podle nich by prezentace nálezů neměla dosáhnout ani k částce 2 miliony korun. V případě, že dojde k ušetření plánovaných financí, doporučují přenechat ušopené peníze pro -- a teď hádejte, pro co by mohla navrhovat komise pro kulturu případně ušopené peníze použít? No přeci - pro potřeby sportovního vyžití!

Namísto toho, aby se komise zabývala možnostmi, jak pravděpodobnou novou nemovitou kulturní památku popularizovat, vyzdvihnout, odprezentovat a její prezentaci získat prostředky z více zdrojů, pomalu ani nepočítá s tím, že by měla nějaký potenciál. Raději by penězi určenými na památku dotovala sport, který nemá komise vůbec na starosti.

Kdo jsou lidé, kteří v kulturní komisi takto uvažují?

Jan Horký, politické hnutí Změna



Hmotová rekonstrukce hradeb, českoobrabské školy a kostela (zpracoval Jiří Tomešek)

Bude Přerov místem pro život...?

Ještě deset let po konci druhé světové války bylo město Přerov docela pěkným místem, místem plným zeleně a zahrad. Dá se říci místem oblíbeným nejen zdejšími obyvatelstvem, ale i návštěvníky a turisty z blízkého okolí a také ze zahraničí. Původně zemědělsko-průmyslové město, spojující Moravskou bránou a řekou Bečvou podhorské oblasti Oderských a Hostýnských vrchů plynule přecházející v rovinu úrodné Hané. Přerov byl známý jako velmi důležitá železniční křižovatka, měl spojení i po silnicích na všechny světové strany a bylo zde i letiště, po válce přestavěné pro účely moderní vojenské a civilní dopravy s pravidelnými spoji.

První negativní dopad přišel

za éry budovatelského nadšení. V padesátých letech započala likvidace selského stavu. Komunisté usoudili, že z města s 25. tis. obyvateli vytvoří průmyslové centrum s těžkým průmyslem a novou chemickou fabrikou na okraji města. Bylo tedy třeba zničit původní městskou zástavbu a začít stavět „králíkárny“ v podobě panelové. Tupost těchto budovatelů dosáhla takové výše, že zlikvidovali i měšťanské a činžovní domy v centru a místo nich postavili panelové bloky s mnoha vchody. Nikdo z nich se nepoučil z těch „imperialistických“ zkušeností na západ od nás a tak je nenapadlo, že obyvatelstvo jednou bude nakupovat auta a v zastavěném centru nebude kde parkovat. Z Přerova se stalo takové „město pro automobily“. Nechval-

ně známá vládnoucí koalice si s naprostým klidem odsouhlasí nárůst parkovacích míst i na památkově chráněném Horním náměstí a nikomu to nepřijde divné. Automobily se pouští všude, památkově chráněná místa nebo přírodní prostředí u přerovských radních nehrají žádnou roli. Travnaté plochy přerovské Laguny jsou často plné zaparkovaných vozidel a vedoucí pracovník, dříve odboru Životního prostředí, dnes ve funkci vedoucího odboru Stavebního úřadu, naprosto spolehlivě převzal manýry technokrata a o životní prostředí, krajinu a přírodu jakoby ztratil zájem. Stala se z něj smutná postava, servilně plnící přání trestně stíhaných radních přerovského Magistrátu.

Současný stav městské kasy je v žalostném stavu, zadlužení města je opravdu vážné a zájmy radních jsou namířeny stále špatným směrem. Přerov začíná doplácet na odchody perspektivních mladých lidí, místo nich se do města stahují různá individua a získávají místa na přibývajících ubytovnách. Nezaměstnanost roste

a bohužel roste i počet žádostí o různé sociální dávky.

Město Přerov se mění na nepříjemný prostor zaneřádný dopravou, stále větším počtem lidí (ne)prizpůsobivých, po kterých nalézáme množství černých skládek kolem břehů Bečvy a na mnoha jiných místech.

Asi bude opravdu vhodné z Přerova zmizet, nechat postavit Spalovnu, velké překladiště odpadu a ponechat jako tranzitní oblast s výrobou chemie a velkým odstavným parkovištěm. A jak řekl klasik – naše město nevzkvétá, naše město zaniká.

Přesto si myslím, že jsou mezi námi lidé, kterým osud Přerova není lhostejný a společně s těmito lidmi bychom měli pro podzimní komunální volby připravit pozici pro zvolení nového vedení města, vedení pro které nebude na prvním místě pokrytectví, osobní prospěch, stavby bazénů, klientelismus a korupce.

Adin Vyhlídka, Společně pro Přerov



Dopravní vepřovinky

Cílem dnešní procházky kolem Bečvy bylo najít nejvíce „dopravních vepřovinek“ na co nejmenším prostoru. Jedna ze zánovních dopravních staveb v našem městě je horkým kandidátem. Tady nám vznikla jedna z našich „cyklostezek“. V tomto případě jde však spíše o „vepřovinku“, soudě podle hustoty „vepřovinek“, které se vyskytují v její trase.



Tady si může chodec zmáčkout tlačítko, a následně čekat na svůj zelený signál - „bezpečně“ - přímo uprostřed cyklostezky. Jeho nadějí je to, že případný cyklista se dříve „přerazí“ o sloup signalizace než o stojícího chodce.



Stezka sice začíná, ale z druhé strany nekončí. Cyklista tak může nejspíše vjet bezstarostně na křižovatce rovnou pod auto. Cyklostezka pokračuje i na druhé straně, vyznačení přejezdu pro cyklisty však chybí. Zato nechybí semafor pro cyklisty - avšak nesvítí.



Řada sloupů přímo v „cyklostezce“ - „vepřovinka“ jak vyšitá. V zatravněném pásu po pravé straně komunikace se pro tyto sloupy z neznámých důvodů místo nenašlo. Zajímavé. Třeba budou stát příště sloupy přímo uprostřed jízdního pruhu...

Doprava v Přerově očima silničáře

Díl šestý – Automobilová doprava tranzitní

Pokud bychom se zeptali, kudy vlastně vedou směry tranzitní dopravy kolem Přerova, tak je celkem dobrým vodítkem mapa železničních tratí v okolí. Z ní je patrné, že jeden směr vede Moravskou Bránou směrem k Ostravě, druhý směr vede Vyškovskou Bránou k Brnu, třetí pokračuje směrem k Dolnomoravskému úvalu (na Zlín), čtvrtý směrem k Hornomoravskému úvalu (k Olomouci). Hlavní tranzitní směry silniční dopravy tomuto trasování železničních tahů víceméně odpovídají, i když jsou ještě doplněné sítí silnic II. třídy, která pokrývá i směry vedlejší (např. silnice směr Tršice, Bystřice pod Hostýnem, nebo silnice na Prostějov, a to přes Tovačov i přes Brodek).

Je na tom Přerov z hlediska tranzitní dopravy až tak špatně? Překvapivě není. Známe-li silniční síť v okolí, tak dobře víme, že hlavní Moravský tranzitní tah, reprezentovaný původní silnicí I/47 (Brno – Ostrava), která Přerovem procházela, byl přesměrovaný na rychlostní silnici Vyškov – Prostějov – Olomouc – Lipník. Přerovem prochází jen méně frekventovaný druhý tranzitní tah Zlín – Olomouc. Opět však málokdo ví, že i tady se řidiči rychle naučili používat hojně trasu Zlín – Kroměříž – Kojetín – Bedihošť – Prostějov – Olomouc. Je to sice trasa o kousek delší než známá silnice I/55, je však vedená převážně mimo velká města a také více využívá dálnic, takže v časech dopravních špiček je určitě rychlejší. Svou alternativu má i silnice II/150 od Vsetína a Bystřice pod Hostýnem. Řidiči na této silnici, kteří pokračují dále k Brnu, dnes raději jedou trasou na Holešov a Hulín, naopak řidiči, kteří od Bystřice pod Hostýnem pokračují k Olomouci, dnes většinou preferují silnici do Lipníku a odtud po dálnici na Olomouc, čímž se také Přerovu vyhnou.

Tímto výčtem chci říct jediné – chybějící obchvat Přerova je problémem celé střední Moravy, protože tranzitní doprava, která se Přerovu vyhýbá, zahlcuje řadu silnic nižších tříd v okolí. Blížící se dostavba dálnice D1, tvořící obchvat města, je tak pro celou střední Moravu velmi dobrou zprávou. Co však mají od této stavby čekat Přerováci? Obávám se, že až tak zásadní obrat k lepšímu nás nečeká. Především – dálnice se bude stavět několik let. Během těchto několika let bude potřeba vybudovat dálnici na vysokém násypu, aby byla její úroveň nad hladinou stoleté vody i nad úrovní všech silnic, železnic a vodních toků, které bude křížit. Tento vysoký násyp bude znamenat nutnost dovezení stovek tisíc tun materiálu, a to nepůjde jinak než po stávajících silnicích. Osobně jsem zažil stavbu dálnice v Lipníku nad Bečvou koncem 90. let minulého století, kdy jsem byl studentem tamní stavební průmyslovky. Můžu potvrdit, že zatížení silnic při takové stavbě opravdu enormní.

Jak moc si tedy oddychneme po dostavbě dálnice? Bohužel velmi málo. Záměrně jsem v prvním odstavci popsal, jak se tranzitní doprava přesunula mimo Přerov na jiné komunikace už dnes, po dostavbě obchvatu se tedy přesune zpět na přerovský obchvat. Oddychnou si jistě obyvatelé Prostějova, oddychnou si obyvatelé Kojetína a všech vesnic na silnici II/367 až k Prostějovu, avšak z vlastního Přerova se příliš mnoho automobilů nevytěsní, protože ten, kdo nemusí, už ani dnes Přerovem nejede, a ten, kdo musí autem do města dnes, bude muset dál i po dostavbě obchvatu. Nepochybně se mírně zlepší situace ve vnitřním

městě, naopak se však značně zvýší negativní vliv dálnice na okrajích města, které budou mít k dálničnímu obchvatu blízko (týká se zejména Dluhonic).

Pokud někdo pochybuje o mé skepsi nad přínosy dálničního obchvatu, doporučuji najít si na internetu města Vyškov, Kroměříž a Prostějov, která už své dálniční obchvaty mají dokončené. Je tam tedy výrazně slabší provoz než v Přerově? Řečí čísel – intenzita provozu na průtahu –

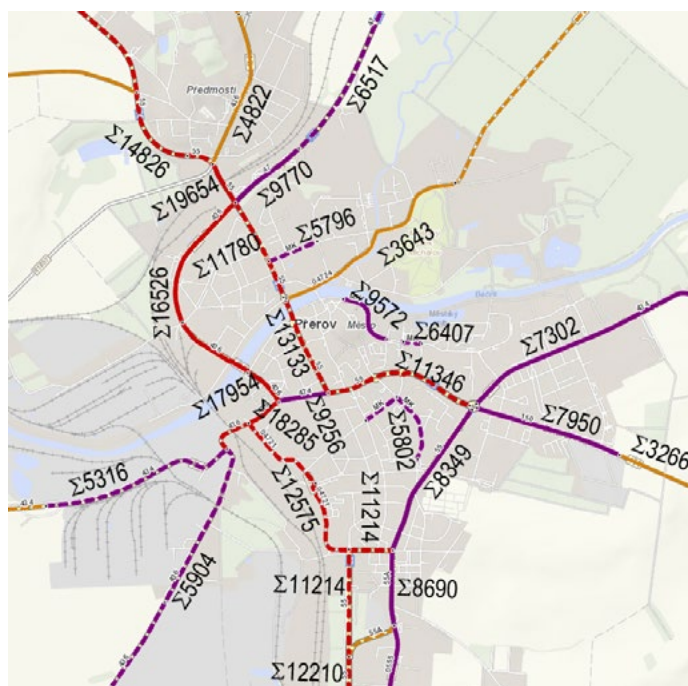
- Vyškovem – 14 037 vozidel za 24 hodin
- Kroměříží – 16 803 vozidel za 24 hodin
- Prostějovem – 15 672 vozidel za 24 hodin

Jedná se o nejfrekventovanější úseky komunikací v centrální části těchto měst. Pro srovnání – nejfrekventovanější přerovské komunikace

- Husova (kolem nádraží) – 12 575 vozidel za 24 hodin
- Polní (u sila) – 16 526 vozidel za 24 hodin
- Kojetínská (kolem „velkého Tesca“) – 18 285 vozidel za 24 hodin

Tedy ve městech s dálničním obchvatem jsou zcela běžně komunikace s intenzitou provozu kolem 15 000 vozidel za 24 hodin. Vzhledem k tomu, že Přerov má maximální intenzity jen o málo vyšší (rozmezí 15 000 až 18 000 vozidel za 24 hodin), a navíc je ze všech těchto měst největší, tak po dostavbě dálnice opravdu nemůžeme očekávat pokles intenzity provozu pod 15 000 vozidel za 24 hodin.

A co „průpich“? Průpich by měl být tou stavbou, která splní v Přerově 3 úkoly. První úkol této stavby je dočasný, spočívá v převedení enormního dopravního zatížení, které nastane během výstavby dálnice (musí však být v době výstavby dálnice už dokončený). Druhý a třetí úkol jsou úkoly trvalé – odvést tranzitní vnitroměstskou dopravu z centra města a konečně



Výtah z celostátního sčítání dopravy 2010 (zdroj: ŘSD ČR)

vytvořit v rozsáhlém vnitrobloku mezi Pivovarem a nádražím novou moderní městskou ulici, která by zdaleka nesloužila jen jako dopravní tepna. Právě odvedení dopravy z komunikací kolem centra města je úkolem zásadním – vždyť podle sčítání dopravy je např. na ulici Pod Valy kolem městských hradeb intenzita provozu 9 572 vozidel za 24 hodin, což je více, než na Třídě Komenského kolem Pivovaru, kterou je vedena trasa silnice II. třídy!! (9 256 vozidel za 24 hodin). Takovou situaci rozhodně nelze dlouhodobě akceptovat, proto je třeba silniční dopravu v širším okolí centra města zásadně utlumit ve prospěch chodců, cyklistů a MHD. Průpich by tak měl vytvořit novou a lepší alternativu ne pro tranzitní dopravu (té bude sloužit obchvat) ale pro místní dopravu, projíždějící dnes centrem města.

Co říci závěrem? Plánované dopravní stavby jako obchvat a průpich mají svůj význam a mají naši podporu. Přestože vysocí městští úředníci, primátor i náměstci nedokážou v diskusích o dopravě mluvit už několik let o ničem jiném než o obchvatu a „průpichu“, tak tyto stavby samy o sobě zásadní zlepšení dopravní situace nepřinesou, stejně jako zázračné zlepšení nenastalo v Kroměříži, Vyškově ani v Prostějově. Víc než nutně potřebujeme hledat komplexní dopravní řešení na bázi podpory všech ekologických druhů městské dopravy – chodců, cyklistů, železnice a MHD. Mimo Společně pro Přerov žádná jiná strana takto komplexní řešení pro dopravu v Přerově neumí nabídnout.

Tomáš Tužín, Strana zelených Přerov

K průpichu

V roce 2011 jsme na zastupitelstvu předložili návrh na vyhlášení architektonicko-urbanistické soutěže, která by se věnovala právě oblasti bloku, jenž má být prořat průpichem. Cílem bylo najít v otevřené soutěži ten nejlepší koncept pro rozvoj této lokality a následně stanovení pravidel, podle kterých by zde mohla probíhat zástavba a jak by mohl být průpich lidsky zúžen po otevření dálnice. Dnešní územní plán je v tomto prakticky bezzubý - neurčuje strukturu zástavby, poměr veřejných a soukromých ploch, stavební čaru ani jiná pravidla. Návrh byl koalici zamítnut - ale nedivme se, ke stanovení kvalitativních podmínek výstavby není v Přerově dlouhodobě vůle.

Současná velikost bloku je násobně větší než kdekoli jinde ve městě, čítá přibližně 12,2 ha, což je téměř celé historické jádro města! Na obrázku je vyznačeno území navržené k řešení v architektonicko-urbanistické soutěži.

Jan Horký, politické Hnutí Změna



Co se děje v Dluhonicích?

Protože nejsou s tvrdošjnou pravidelností zápisy z jednání osadních výborů na webových stránkách města včas či vůbec zveřejňovány, zaslali nám zástupci OV Dluhonic svůj zápis s alarmující stížností primátorovi města. Tuto zde zveřejňujeme:

Text stížnosti primátorovi statutárního města Přerova

Vážený pane Primátore

Jako občané Dluhonic Vám adresujeme tyto rozhořčené řádky a žádáme Vás o vysvětlení, jakým způsobem vlastně magistrátní personál má ve svých povinnostech řešit adresované stížnosti, požadavky, podněty.

Faktem je, že přístup některých je až zarážející.

Totální lhostejnost a nechuť komunikovat s občany Dluhonic je do nebe volající. Korunu tomu všemu jste nasadili o adventním čase, kdy se v Dluhonicích objevila firma mající za úkol instalovat nový digitální rozhlas.

Pravda, o této věci byli předsedové OV informováni, ale toť vše. Po podrobení výsledku pracovníků firmy bylo konstatováno, že nové zařízení je sice moderní, nicméně pro potřeby společensko kulturního využití zcela svými parametry nevyhovuje. Na to abychom mohli zařízení využívat dle zvyklostí a v neomezené míře, došel OV k závěru, že bude nutné zachovat i původní rozhlasové zařízení.

---Ihned jsme se obrátili na MAJ se žádostí---

21. 11. 2013, 23:35:32

Komu: miroslav.kasperek@prerov.eu Kopie: osadnivybor.dluhonic@prerov.eu Dobrý den,

v Dluhonicích proběhla instalace digitálního rozhlasu, zároveň bylo montážní firmou sděleno, že původní „analog“ bude následně snesem. Tímto bychom chtěli požádat, aby původní zařízení bylo zachováno.

Dále bychom chtěli projednat možnost vzdálené obsluhy nového zařízení formou instalace GSM modulu.

Pavel Ježík

---Reakce---

Miroslav Kašpárek (miroslav.kasperek@prerov.eu) Re: rozhlas 22. 11. 2013, 7:16:57

Komu: Pavel.Jezik@seznam.cz

Dobrý den pane Ježík, Váš podnět jsem

přeposlal přímo panu Jiřímu Rabovi - oddělení investic, který má instalaci nového dig. rozhlasu na starosti. Před chvílí mi sdělil, že obě záležitosti projedná s dodavatelskou firmou. S pozdravem Miroslav Kašpárek

Konec, zvonec, víc nic.

Pracovníci firmy byli mámi požádáni, aby demontáž starého zařízení neprováděli, dokud se situace nevyřeší. K našemu nemilému překvapení jsme tyto pracovníky po pár dnech přistihli, kterak k neuvěření briskním způsobem smotávají staré hliníkové kabely, odmítli s námi diskutovat, mají to zkrátka nařízené.

Výsledkem bylo, že Dluhonicce, přihlášené do akce Česko zpívá koledy, dostalo do vínku nefunkční, nevyzkoušené (kon-

krétně u kaple zařízení nefunguje) a občanům nepředané zařízení, které se po čtvrtročně vypne a šlus.

Jmenovaného pana Rabu předseda OV osobně navštívil a důrazně žádal o zajištění odstranění závad a přenastavení nového zařízení tak, aby mohla akce důstojně proběhnout k obecní radosti zúčastněných. Doposud bez reakce či náznaku nějaké činnosti. Bez omluvy za způsobené komplikace a zkaženou adventní událost.

O vysvětlení, proč se pracovníci magistrátu odmítají podílet o informace či odpovídat na žádosti, o tom si asi můžeme nechat jen zdát. Faktem zůstává, že pokud by OV obdržel projekt k připomínkování, spouště věcí by se dalo předejít.

Jako tiché memento v Dluhonicích zůstaly solitérní sloupky a konzoly na domech, jejichž vlastníci rozhořčeně atakují OV, proč se nic neudělá pořádně, v domnění, že za veškeré tyto zmagořilosti mohou právě členové OV. Máme vážnou obavu, že s likvidací nosných konstrukcí již nikdo v projektu nepočítal a nelámá si tím hlavu ani žádný zodpovědný pracovník na magistrátu. Položka za vyzískaný hliník by dle našeho názoru měla být dohledatelná. Pokud ne, v Dluhonicích došlo k trestnému činu krádeže či neoprávněnému obohacení.

Musíme konstatovat, že nechuť zabývat se adresovanou problematikou, připomínkami občanů, požadavky, jest pravděpodobně součástí pracovní náplně některých úředníků. 21.11.2013 byl adresován poslední zápis OV s věcnými požadavky občanů a taktéž stížnostmi. Bez reakce, ani na tento zápis, ani na předchozí, nemluvě o tom, že ani na webu není zveřejněn. Což jest za poslední půlrok zcela standardní přístup magistrátu.

Vaše jarní setkání s občany Dluhonic a přísliby konstruktivní spolupráce magistrátu s občany mají tedy efekt zcela opačný.

Co si máme myslet o situaci, když jsme požádáni o stanovisko k prodeji nějakého pozemku, sepíšeme „tucet“ důvodů, proč tento majetek nelze prodat, pouze pronajmout, no a stejně se v zápisu z rady dočítáme o usnesení o prodeji.

Připojuji doručený komentář:

Závěrem pouze drobná poznámka: MAJ nemusí být ve všech případech ve svém stanovisku zajedno s názorem OV. S přáním hezkého dne, Mgr. Zdeněk Vojtášek

Jistě, chápeme, my nejsme od toho, abychom určovali, co je pro koho vhodné, jaké řešení a rozhodnutí je třeba učinit, nicméně pokud občanům své kroky nevysvětlíte, postrádáte tím důvěryhodnost.

Dost možná, že tento problém je ve vedení magistrátu samotném. Pověření radní, kteří byli jako patroni místní části Dluhonic jmenováni, odbyli si svoji funkci předáním pověřovacích listin a dost. Dost možná, že ani zápisy OV nečtou, jinak by se přece o problematice chtěli dovědět podrobněji a zvolili by alespoň telefonní kontakt. Ale ono nic.

I pan tajemník byl osobně pozván k dialogu, bohužel i tento vrcholný manažer magistrátu nepovažoval za vhodné členům OV alespoň pár slovy odpovědět s odkazem na zaneprázdněnost.

Tak k čemu se vlastně díváme, když řadoví pracovníci MMPr mají takovéto vzory. Takže na podzim budou volby a v živé paměti máme slogany typu slušností proti aroganci. Kam asi zařadit jednání některých vyvolených nedotknutelných.

I toto, i předchozí volební období se občané dožadovali znovuzprovoznění autobusové zastávky na ulici Předmostská. „Deset“ úředníků Vám vymyslí „padesát“ důvodů, proč to nejde. Nenašel se ani jediný, který by věc posunul dále k úspěšné realizaci. Tak k čemu ten úřad vlastně máme?

Před konáním loňského jarního setkání s Vámi jsme byli dotázá-

ni, o čem pak že bude diskuse. Povíkáme, o všem, co nebylo z našich zápisů zodpovězeno, nicméně určitě chceme vědět, kdo a proč zrušil bez vědomí občanů tuto zastávku. No a zas nic.

A takto bychom mohli oprášit celou řadu neřešených problematik, kteréžto nechaly magistrát chladným.

Takže závěrem pro dnešek.

Budte tak laskav, pane Primátore, sdělte občanům, proč magistrát nereaguje na adresované stížnosti (zápis OV zaslán na KP 21.11., v kopii MAJ 22.11.) a proč je celkově přístup některých úředníků k zodpovědné práci takto liknavý.

Pro připomenutí, dne 9.9.2011 byla zaslána stížnost k vyřízení občankou Dluhonic paní Hanzlíkovou, po urgenci po několika měsících dodnes nic. Faktem je, že dnes už na odpověď nečeká.

Co rozhodně nechceme slyšet jest výmluva, že problém je ve výpočetní technice a přenosu dat.

*Za osadní výbor Dluhonic
Pavel Ježík*

Máme se na co těšit!

Splátkový kalendář města do roku 2023

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018
splátka	43 917	51 072	132 472	38 071	38 072	32 527
úroky	1 620	5 500	5 280	4 120	3 550	3 000
zůstatek	360 336	390 664	258 192	220 121	182 049	149 522

