

ekologické olomoucký měsíčník *Listy*

dobrovolný příspěvek 10,-

říjen 2010

Aktuální číslo:

- Téma: Komunální volby
- Komentář Pavla Šaradína
- Aktuálně: Cyklodoprava
- Olomoucký Biozpravodaj

Ekologické listy 10/2010

vychází: 5. 10. 2010

Vydává:

Hnutí DUHA Olomouc

Redakce:

Simona Horká

Grafická úprava:

Radim Šašinka; larva_grafik@volny.cz

Jazykové korektury:

Zuzana Borčanyiová, Lenka Koplíková

Foto na titulní straně:

Kateřina Tutková

Sazba:

Otakar Chudzik

Tisk:

Petr Skyva, Pod Kosířem 838,

Kostelec na Hané

Náklad: 1800 výtisků

Adresa redakce:

Hnutí DUHA Olomouc, Dolní náměstí 38,

772 00 Olomouc; tel.: 585 228 584

e-mail: ekologicke.listy@hnutiduha.cz

www.hnutiduha.cz/olomouc

www.ekologickelisty.cz

Uzávěrka příštího čísla: 20. 10. 2010

Registrace MK ČR E 18812

ISSN 1803-8123

Předvolební průzkum přináší odpovědi stran na ožehavá témata

Blíží se senátní a komunální volby (15., 16. října, město je opět rozděleno na pět volebních obvodů) a s nimi také váhání občanů, koho volit. Někdo se rozhoduje na základě volebního programu, jiní dle kandidátů či šancí na vítězství jednotlivých stran. V předvolebním speciálu přinášíme ojedinělý průzkum napříč politickým spektrem, který může usnadnit vaše rozhodování.

Jak volit?

Volby do zastupitelstva města Olomouce, tedy volby komunální, mají jeden společný hlasovací lístek, kde jsou všechny kandidující strany a jejich zástupci. Občan má několik možností, jak volit: může zakroužkovat až devět kandidátů z libovolných stran, nebo označit jednu stranu, nebo vybrat jednu stranu a označit další kandidáty z různých volebních stran.

U senátních voleb je rozhodování jednodušší – kandidátů z jednotlivých stran je na výběr sedm, občan vybere pouze jeden hlasovací lístek. Více podrobností najdete na www.olomouc.eu nebo v zářijových Radničních listech města.

A koho tedy do olomouckého zastupitelstva?

Jednotlivým zástupcům všech třinácti kandidujících politických stran a uskupení jsme položili otázky z oblasti životního prostředí. Otázek bylo celkem devět, do tištěného vydání se vešly pouze tři; vybrali jsme nakonec ty, které se zabývají dopravou ve městě, což je i téma celého čísla. Odpovědi na otázky související například s novým územním plánem, protipovodňovými opatřeními a rekreačními plochami si můžete přečíst na www.ekologickelisty.cz, kde najdete všechny došlé reakce.

Věci veřejné a Republikánská strana Čech, Moravy a Slezska své názory neposlaly, proto nenajdete jejich vyjádření k jednotlivým oblastem. Občanská demokratická strana (ODS) zaslala pouze svůj volební program. Kandidující strany jsou seřazeny abecedně, Jiřího Vašíčka jako jediného nezávislého kandidáta je možné volit jen v 5. volebním obvodu.

Za ČSSD (olomoucko.cssd.cz) odpovídal Jiří Rozbořil, za KSČM (olomouc.kscm.cz) Petr Michálek, za Korunu českou (Monarchistickou stranu Čech, Moravy a Slezska, www.kcolomouc.cz) Pavel Andrš, za KDU-ČSL (www.kdu.cz) Ladislav Šnevajs, za Moravany (www.moravane.eu) Tomáš Říha, za Stranu práv občanů (Zemanovci) (www.spoz.cz) Radek Augustin, za Stranu zelených (mesto.olomouc-zeleni.cz) Edita Hrstková, za Suverenitu (blok Jany Bobošíkové a Strana zdravého rozumu, www.suverenita.cz) Jan Rytíř a za TOP 09 (www.olomouckatopka.cz) Karel Šimša.

1. Souhlasíte s vedením nové tramvajové tratě v takové podobě, jak je dána v konceptu nového územního plánu (tedy přes biocentra a biokoridory Mlýnského potoka) nebo jste pro jinou variantu?

ČSSD: Výstavba nové tramvajové trasy na Nové Sady a dále na Povel je jednou z našich hlavních priorit. Vedení tramvajové tratě je z pohledu životního prostředí kompromis. Záměr

soukromého investora nelze v současné době oddělit od realizace aktuální části tramvajové tratě. Je zachována šířka biokoridoru, obnovení průtoku vody na Domovinu, což je dlouholetým přáním občanů, kteří tam žijí. V biocentru Neoralův rybník v majetku města bude obnovena zeleň.

Jiří Vašíček: Možná někoho naštvu, ale v současné chvíli nejsem pro žádnou trať. V době, kdy nejsou peníze, se musí s touto tratí počkat. Rozhoduje se o tom až v době, kdy se objevil projekt Šantovky. Jenže ta ještě nestojí a pro mě je důležitější starat se o lidi a o místa, kde se již bydlí. Samozřejmě by to ulehčilo Novým Sadům, ale nejsou peníze přece, ne? Počkal bych. Jsou důležitější investice – protipovodňová opatření apod.

KSČM: Pokud jde o nové tramvajové trasy v Olomouci, tak jsme si vědomi určitého problému v souvislosti s výstavbou Šantovky, ale tato výstavba je pravděpodobně nejpříjemnější. Problémem pro dopravu bude překročení velice zatížené komunikace touto tramvajovou tratí na ulici Velkomoravská.

Koruna česká: Námi podporovaná varianta je odhlučněná a odvibrovaná trať vedoucí ulicí Rooseveltovou.

KDU-ČSL: Ano, jsem pro navrhované vedení tramvajové tratě. Chápu ho jako jedinou realizovatelnou variantu s nejmenším počtem negativních vlivů na život občanů města a zároveň díky příslibu dotace realizovatelnou v dohledné době.

Moravané: Strana Moravané je proti výstavbě tramvajové tratě jakékoli varianty. Myslíme si, že není potřeba a zároveň nesouhlasíme s výstavbou obchodního centra Šantovka. Obchodních center je ve městě dostatek a na tomto místě by měl vzniknout park k relaxaci a odpočinku občanů města Olomouce.

ODS: Vybudujeme novou tramvajovou trať, která spojí centrum se sídlištěm Nové Sady a Povel.

Strana práv občanů: Podporujeme výstavbu tramvajové tratě na Nové Sady a dále na Povel až ke Slavonínu. Jednání o smlouvě o spolupráci s investorem Šantovky SMC Development jsou již tak daleko, že tento záměr nepovažujeme za efektivní zpochybňovat. Zpochybněním vedení tramvajové tratě by hrozilo riziko odkladu výstavby.

Strana zelených: Souhlasíme s výstavbou nové tramvajové tratě. Samozřejmě vedení přes biocentra a biokoridory Mlýnského potoka je závažný problém. V tomto stádiu je tramvajová trať ve fázi architektonické studie – proto bychom o vedení tramvajové tratě ještě chtěli jednat a dosáhnout nekonfliktního řešení v tomto směru.

Suverenita: Nejsme příznivci takových neuvážených záměrů, jsme přesvědčeni, že dopravní obslužnost je možné zajistit realizací i jiné varianty, která nebude mít nepříznivý dopad na danou oblast.

TOP 09: Tramvajová trať by pomohla jak obyvatelům sídliště, tak i životnímu prostředí hodně. Odpověď je tedy ano, bylo by nejlépe trať postavit a biocentra zachovat, ale pokud to není možné, trať postavit a snažit se přírodě zničená biocentra nahradit jinak.

2. Plánujete posílit městskou hromadnou dopravu, např. návratem nočních linek do města, lepším propojením některých městských částí s centrem města či nádražím?

ČSSD: ČSSD dává a bude dávat přednost veřejné hromadné dopravě. Počítáme s vyšším využitím preference veřejné dopravy na území města, s doplněním osvědčeného informačního systému na přestupních uzlech. Samozřejmě budeme i nadále průběžně posuzovat, zda rušení některých nočních spojů splnilo svůj deklarovaný účel. Preference městské hromadné dopravy je také spojena s cenou jízdenek, kterou chceme udržovat na sociálně přijatelné úrovni. Podporovat bychom chtěli i znovuzavedení bezplatné přepravy občanů nad 75 let.

Jiří Vašíček: Určitě se dá přehodnotit propojení některých částí s důležitými dopravními uzly (nádraží, centrum), také bych zvažoval návrat nočních linek, ale co je důležitější, určitě bych nepostupoval kvůli šetření tak, že bych někomu téměř odstříhl dopravu jen proto, že tam žije málo obyvatel a linka je málo vytížená (Týneček). Bohužel je to tak – některé věci se ve městě musí dotovat, i když jsou prodělečné. Tato situace se může vyřešit tak, že si tam „odskočí“ autobus č. 11, který jezdí na Kopeček každou chvíli. Týnečáci jsou také „naši“, stejně jako všichni Olomoučané.

KSČM: Ke zrušení nočních linek a k jejich návratu je možno opět přistoupit po zjištění, že opravdu jsou potřebné a alespoň částečně ufinancovatelné.

Koruna česká: Počítáme především s rozvojem tramvajové trasy. Považujeme za zbytečné, aby příměstské autobusy zajížděly např. k Tržnici. Uvažujeme o koncepci přestupních bodů z příměstských autobusových linek na tramvaje (Pražská ul., Brněnská, Rooseveltova, Učiliště DS) a navíc na vhodných místech ještě o kombinaci se systémem P+R (Olympie, OBI) s cílem předejít zavlečení individuální automobilové dopravy do centra města. Noční provoz bychom chtěli překlenout prodloužením výkonů několika autobusů do 1 hodiny po půlnoci a vypravením několika spojů již před 4. hodinou ránní.

KDU-ČSL: Naším zájmem je prosazovat ekologické rozšiřování dopravy, tedy prodloužení tramvaje na Nové Sady, Povel a tím omezit ekologicky nevhodnou autobusovou dopravu. Naší prioritou je hledání finančních prostředků na přesun tramvajového depa mimo historické jádro města a vybudování záchytných parkovišť mimo centrum.

Moravané: S posílením městské dopravy momentálně nepočítáme.

ODS: Opravíme ulice 8. května a 1. máje včetně tramvajové tratě. Podpoříme vznik soukromých parkovacích objektů v centru města pro obyvatele i návštěvníky. Budeme pokračovat v obměně vozového parku MHD za moderní nízkopodlažní tramvaje a autobusy. Zavedeme nákup jízdenek v MHD prostřednictvím SMS zpráv. Zpracujeme projekt přemístění tramvajového depa dopravního podniku z centra města do vhodnější lokality. Po vzoru některých evropských měst připravíme projekt začlenění železničních spojů do MHD v systému TramTrain (vozy využívající k dopravě jak železniční, tak tramvajové koleje).

Strana práv občanů: Je nezbytné zlepšit dostupnost MHD v souvislosti s rozšiřováním města a jeho obytných částí a také zvýšit konkurenceschopnost MHD a prefero-

vat MHD před individuální dopravou. Jsme pro zachování a rozvoj noční hromadné dopravy autobusy. Zasadíme se například o zavedení přímého spojení MHD ze Slavonína na hlavní nádraží, dále se zasadíme ve spolupráci s dopravním podnikem o rovnoměrnější rozložení intervalů mezi autobusovými linkami č. 12, 19 a 26 ve spojení Tabulového Vrchu s hlavním nádražím.

Strana zelených: Strana zelených podporuje rozvoj MHD v Olomouci. Zrušení nočních spojů vnímáme jako velkou chybu, ne všichni Olomoučané jsou tak movití, aby mohli využívat pravidelně taxi služeb, jak nám radili radní. Chybí určitě spojení na Tabulovém vrchu – máme navrženou konkrétní autobusovou linku Okružní–Tržnice–Hl. nádraží. V rámci rozvoje turistického ruchu bychom o víkendy podpořili zavedení expresní linky Hl. nádraží–ZOO, čímž bychom ušetřili na plánované výstavbě obřího parkovacího domu u východu ze ZOO a vykáčení 3 hektarů přilehlého svatokopecského lesa.

Suverenita: Návrat nočních linek podporujeme, ale jen na základě provedeného objektivního průzkumu jejich využití a jen v páteřní síti městské dopravy. Za stejných podmínek podporujeme i zlepšení dopravní obslužnosti do vybraných městských částí.

TOP 09: Ano, byl bych rád, aby byly vytvořeny takové podmínky, aby bylo pro občany Olomouce cestování MHD minimálně stejně pohodlné jako osobními automobily. S opětovným zavedením nočních linek souvisí případné úpravy v cenách jízdného.

3. Máte v plánu rozšíření cyklostezek?

ČSSD: Jednoznačně ano. Pouze cyklostezky vedoucí od nikud nikam jsou mi trnem v oku. Mám tuto problematiku podrobně zmapovanou. Například Jantarová stezka, napojení na novou stezku u Hlušovic, atd.

Jiří Vašíček: A jak! Kdo ví, a ze zkušenosti zná, jak se jezdí například z Lazců do Chomoutova, tak musí potvrdit, že jde o život. A to není jediná nebezpečná cesta v Olomouci. Když se dávaly dotace na cyklostezky, byla práce s výkupem pozemků atd., takže stezka není. A je to obrovská škoda. Vždyť Chomoutov je vstupní brána do Litovelského Pomoraví. Mít Olomouc ucelenou sítí cyklostezek, prospělo by to všem – sportovcům, rodičům s dětmi i řidičům. A hlavně Olomouci.

KSČM: Máme v plánu rozšiřování cyklostezek. KSČM podporuje nové zelené plochy ve městě Olomouci, například vybudování lesoparku v Holici, jako rekreační zóny včetně různých ploch pro sport, podle územního plánu budování parku kolem Mlýnského potoka na Lazcích, revitalizaci parku v Řepčíně. Právě s těmito stavbami souvisí budování cyklostezek a jejich propojení s obcemi v okolí řeky Moravy a dalších zařízení.

Koruna česká: Kandidát našeho volebního uskupení je jedním z předkladatelů Koncepce rozvoje cyklistické dopravy, která byla přijata městem v roce 2000. Byl zde mj. závazek investovat do rozvoje cyklistické dopravy částku 10 milionů korun ročně. Prioritně by se mělo vyřešit napojení hlavního nádraží na cyklistickou stezku kolem řeky Bystřice, cyklistická stezka na Poděbrady, podél tř. Míru do Topolan, bezpečné napojení Velkomoravské, Holické a U Teplárny s vyústěním v přednádraží atd. Velmi důležité jsou také navazující projekty např. dostatek uzamykatelných stojanů na kola, úschovna

kol na nádraží, pravidelné sledování a vyhodnocování nehovnosti cyklistů, odstraňování jejich příčin atd.

KDU-ČSL: Prioritou je realizace Jantarové stezky na území města, cyklostezky podél nové tramvajové trati na břehu Moravy a cyklostezky plánované v rámci rozšíření koryta Moravy (mezi ulicí Komenského a mostem u plynárny)

Moravané: Rozšíření cyklostezek v plánu máme, a to spojením města Olomouce s obcemi v okolí jako např. Nadvěží, Kožušany, Křelov, Horka atd.

ODS: Budeme dále rozšiřovat síť cyklostezek, v městských parcích zavedeme režim umožňující bezpečné soužití cyklistů, in-line bruslařů a pěších. Doplníme městský mobiliář o prvky usnadňující prohlídky na kolech (uzamykatelné stojany v centru). Po vzoru jiných evropských měst připravíme projekt městských půjčoven kol, usnadňující cestování po Olomouci.

Strana práv občanů: Chceme prosadit další rozšíření cyklostezek, např. ve směru na rekreační areál Poděbrady, na Kožušany, Ústín, Chomoutov atd.

Strana zelených: Jsme velkým zastáncem budování cyklostezek, i v Olomouci ale stále se znepokojením sledujeme neutuchající nárůst počtu automobilů jezdících po městě – auta jsou většinou obsazena pouze jedním až dvěma lidmi.

Víme, že auta z města totálně vytěsnit nelze, ale určitě to jde alespoň částečně formou bezpečných cyklostezek především v centru města – proto se zasadíme o cyklostezky na Dobrovského, 17. listopadu, Polské, Havlíčkově, Wolkerově ad. Uvažujeme i o projektu půjčování kol v centru města – automaty na žetony ve světě dobře fungují – proč ne v Olomouci.

Suverenita: Vzhledem k současné ekonomické situaci a zadlužení města (akvapark) a stávajícímu rozsahu vybudovaných cyklostezek další rozšiřování cyklostezek nemůže být prioritou města, nicméně, najdou-li se volné finanční prostředky, výstavba cyklostezek je jejich smysluplným využitím.

TOP 09: Opět se obávám, že s rozšířením cyklostezek se narazí na finanční problém. Stávající cyklostezky dnes daleko více „hyzdí“ jejich vzájemná nepropojenost, nenávaznost, slabé značení a malá propagace. Chceme odstranit tyto vady, které nemusí být finančně příliš náročné a teprve potom se zabývat možností dalšího rozšiřování.

Simona Horká

Komentář

O vztahu mezi politiky a občany

Přiznám se, že na fungování města mne vždy zajímá především vztah mezi politickými představiteli a občany. Neměly by to být pouze volby, kdy politické strany jeví zvýšený zájem o voliče, ale o jejich názory se mají zajímat celé čtyři roky. V Olomouci jsem v minulém období viděl nesoulad mezi politiky a občany v těchto oblastech: akvapark, dlažba na ulici Denisově a Pekařské, prodej Edelmanna paláce, výstavba v lokalitě „Pod Vlachovým“ a problém tzv. Nemilanky a návrh územního plánu.

V řadě těchto bodů byli politici upozorňováni na možná negativa, pokud budou své záměry prosazovat. Například tisíce občanů nesouhlasily s výstavbou akvaparku za městské peníze, jedním z argumentů byl ten, že jeho provoz bude ztrátový. To se zatím potvrdilo a město na něj doplácí. Peníze tak chybí jinde, město musí šetřit v oblasti veřejných služeb a mj. ruší noční linky do okrajových částí. Tedy naprostý standard 21. století. Na to, co může způsobit výstavba nákupních center a rozsáhlých parkovišť na území „Pod Vlachovým“, upozorňovalo Hnutí DUHA již před 10 lety. Jejich varování vyslyšeno nebylo a důsledek vydatných dešťů pocítili občané Nemilana a Slavonína letos v létě. Takto bychom mohli pokračovat dále.

Jistou šancí na změnu je příprava nového územního plánu. Město připravilo rozsáhlejší informační kampaň, a tak se sešel obrovský počet připomínek, které jsou zapracovávány. Uvidíme, jaká bude konečná podoba územního plánu, protože jeho návrh je, řekněme, kontroverzní.

Z předchozího odstavce tedy vyplývá, že politika je otázkou priorit. Naši političtí představitelé mohou sice říkat, jak dobře to s rozvojem města myslí, nicméně případ akvaparku to dokazuje jasně: občanští a sociální demokraté pova-

žují za základní službu občanům umožnit jim sklouznout se na tobogánu, zatímco jiní opravít chodníky a posílit městskou dopravu. Platí to zvláště dnes, kdybychom měli v ruce obracet několikrát každou korunu.

Pro příští čtyři roky vidím důležité dvě věci: více využívat internet kvůli transparentnosti a otevřenosti a nalézt platformu pro komunikaci s veřejností. Radnice sice vydává Radniční listy a zveřejňuje mnohé informace na internetu, ale to je proces jednosměrný.

Pavel Šaradín

Autor je politolog FF UPOL

Politici na předvolebním kotlíku pořádaném UNO (Unie neziskových organizací). Diskuzi moderoval Pavel Šaradín.



Foto: Hynek Pečinka

Aktuálně z Olomouce

Cyklistická doprava je v Olomouci stále na začátku

Jak hodnotí Jaroslav Mikšaník, předseda sdružení Olomoučtí kolaři, situaci v cyklistické dopravě v Olomouci? Nedostatečná infrastruktura, nenaplněné sliby a promarněné šance, to vše pálí vášnivého olomouckého cyklistu.

Historie a současnost sdružení Olomoučtí kolaři

V červnu 1999 Vladislav Raclavský uspořádal v olomouckém Divadle hudby besedu s názvem „Já mám kolo, kdo má víc?“ Účastníci tohoto setkání se dohodli, že založí kolařský spolek na podporu cyklistické dopravy v Olomouci – a o dva měsíce později bylo na Ministerstvu vnitra oficiálně zaregistrováno občanské sdružení „Olomoučtí kolaři“ (OKO). Nyní má organizace přibližně šest desítek členů, mj. také zástupce v Komisi pro rozvoj dopravy na olomouckém magistrátu. Pořádají pravidelně cyklovýlety – a to i pro širokou veřejnost.

Sdružení provedlo několik sčítání cyklistů a vyhodnotilo kritická místa v Olomouci, kde je vysoká nehodovost. Na základě veřejné ankety sestavili členové i tzv. Registr cyklistických potřeb, který obsahoval nejčastější a nejzávažnější připomínky olomouckých cyklistů. Všechny podklady byly předány magistrátu u tehdejší politické reprezentaci města. Nyní předává sdružení pravidelně na magistrát aktuální podněty. „Bohužel dost často mám pocit, že s našimi připomínkami se nakládá podle hesla ‚Psi štěkají a karavana jde dál,‘“ říká Jaroslav Mikšaník.

Představy a realita

Jaroslav Mikšaník se stal členem Olomouckých kolařů na konci 90. let. „Tenkrát jsem měl skromné přání: doufal jsem, že do 20 let by mohla být vybudována základní síť bezpečných cyklostezek (příp. cyklopruhů nebo společných komunikací pro chodce a cyklisty) a že při nové výstavbě se už bude automaticky s cyklistickou dopravou počítat,“ vysvětluje Mikšaník. Zpočátku vzhlížel k zahraničním vzorům v Holandsku, Rakousku a Německu, ale pak si i v České republice začal všimnout, jakou obrovskou proměnou některá města při vytváření cyklistické infrastruktury prochází.

Podle Mikšaníka tak došlo k paradoxní situaci – některé okolní obce se svými omezenými finančními zdroji byly schopny zajistit vybudování desítek kilometrů cyklostezek, které ale končí na hranici katastru Olomouce, krajského města. „A to je opravdu ostuda. Problémem je i roztržitost cyklostezek ve městě – samozřejmě ne vždy je možno vybudovat dostatečně dlouhý úsek a vhodně ho napojit na stávající síť. Uvědomuji si, že město nemá neomezené finanční zdroje a musí také financovat jiné oblasti, než výstavbu cyklostezek. O to více mě mrzí, že se při výstavbě nebo rekonstrukci některých komunikací na potřeby cyklistů nebral vůbec ohled a tyto nevhodné zásahy budou negativně ovlivňovat cyklistickou dopravu daleko do budoucnosti.“

Cyklistika na okraji zájmu

Positivně Mikšaník hodnotí vznik některých cyklostezek v posledních letech: cesta do Samotišek, podél Mlýnského potoka, kolem fotbalového stadionu, Tovární ulice. Znalci místních poměrů jsou tak schopni najít si v některých částech města klidné úseky, kde se dá relativně bezpečně a pohod-

Cyklostezka na Rooseveltově ulici končí v trávniku. Pravidlo, nebo výjimka?



Foto: Simona Horká

vě na kole jezdit. Přesto je však cyklistická doprava v Olomouci stále na okraji zájmu.

„Nedávno byla například dokončena rekonstrukce přednádražního prostoru za 600 milionů korun. Podle původních plánů měla být v rámci této akce zmodernizována úschovna kol a také měla být vybudována cyklostezka ve směru k Bystřičce, kde by se napojila na dálkovou cyklotrasu – Jantarovou stezku. A jaká je skutečnost? Úschovna kol byla zrušena a Olomouc získala nechvalný primát jediného krajského města v ČR, kde není hlídána úschovna kol. Cyklostezka z projektu také vypadla. Na obrovské přednádražní ploše se nenašlo místo ani pro nové stojany na kola. Pevně doufám, že od příští turistické sezóny budou alespoň před nádražím instalovány pro cykloturisty informační tabule, které by je navedly na hlavní cyklistické trasy. Dále se v rámci výstavby obchvatu a při rekonstrukci třídy Míru počítalo s cyklostezkami z Neředína na Topolany, ze Slavonína na Nemilany a nakonec z toho nic nebylo. A nejnovější rekonstrukce Přichystalovy ulice je pro cyklisty také trpkým zklamáním,“ počítá negativní případy Mikšaník.

Lepší vidiny do budoucna?

V Olomouci a jeho okolí jsou pro cykloturistiku ideální podmínky. Městem protéká Morava, Bystřička a Mlýnský potok a právě vodní toky jsou vyhledávaným cílem cykloturistů. „Olomouc bohužel tohoto rekreačního potenciálu řek využívá nedostatečně – a proto mě potěšilo, že zpracovatelé nového územního plánu tuto skutečnost připomínají a navrhují cyklistické komunikace podél vodních toků. Prohlédl jsem si také navržený plán sítě cyklistických komunikací, který byl vyvěšen v prostorách magistrátu, a obecně s ním souhlasím. Přiznám se ale, že na podrobnější studium tohoto plánu jsem rezignoval – nebyly v něm uvedeny názvy ulic, a tak jsem měl velký problém s orientací,“ přiznává nadšený kolař problém, který měla i velká část občanů města. Otázkou zůstává, za jak dlouho a v jaké míře se tyto koncepce územního plánu naplní. Podobné dokumenty k rozvoji cyklokomunikací má totiž Olomouc nachystané již přes deset let.

Simona Horká

Proč jezdit do práce na kole

Souhrn přínosů, které přináší cestování na kole, včetně srovnání s ostatními druhy dopravy.

Srovnávat budeme jízdní kolo, automobil, MHD a pěší chůzi, na základě několika faktorů: vliv na životní prostředí, finanční náklady a rovněž zohledníme zdravotní a časové hledisko.

Modelovým příkladem je situace, kdy člověk dojíždí v rámci Olomouce do práce pět dní v týdnu, tj. přibližně 230 dnů v roce. Vzdálenost do práce na kole činí 4 km, při jízdě autem ujede řidič do stejné destinace 5 km.

Vycházíme z průměrné rychlosti kola 20 km/h, pěší chůze 6 km/h a auta ve městě 40 km/h, přičemž terén je převážně rovinatý. Spotřeba osobního auta ve městě je 9 l/100 km a toto auto (například Škoda Fabia) splňuje evropskou emisní normu EURO 4. Při použití MHD (autobus, tramvaj) je nutno počítat s jedním přestupem.

1) Vliv na životní prostředí

Automobil za rok spotřebuje 207 l fosilního paliva (benzínu) a po spálení vypustí 480 kg skleníkového plynu CO₂. Dále auto vyprodukuje 300 kg jedovatých látek jako je CO, NO_x, SO_x atd. Na spálení 1 litru benzínu je třeba pro optimální chod motoru 10 000 litru vzduchu, v našem příkladě

to dělá 2 milióny litrů vzduchu ročně. Pro porovnání, člověk tento objem vydýchá za půl roku.

Méně škodlivé pro životní prostředí je cestování do práce MHD, ať už autobusy nebo tramvajemi. MHD produkuje při přepravě samozřejmě také jedo-



vaté látky, ale negativní dopady spojené s tímto druhem dopravy jsou poměrně nižší, protože se rozloží mezi aktuální počet přepravovaných cestujících.

Doprava, která nejméně zatěžuje životní prostředí, je jízda na kole nebo chození do práce pěšky. Tyto druhy dopravy neprodukují žádné zplodiny.

2) Finanční hledisko

Nejvýznamnější nákladovou položku tvoří pořizovací cena automobilu, která je závislá na konkrétním druhu auta. Další položku představuje nákup pohonných hmot. Při současných cenách spotřebuje automobil pohonné hmoty za 6600 korun za rok. Další neméně vysoké výdaje jsou spojené s provozními náklady, ke kterým patří pravidelné servisní prohlídky, výměna pneumatik, výměna oleje, oprava závad a další. Tyto náklady se pokouší vyčíslit vyhláška ministerstva práce a sociálních věcí, která pro tento rok (2010) udává nejnižší částku 3,90 Kč/km. Z tohoto hlediska roční ježdění do práce autem vyjde na 9000 korun.

Roční MHD (například v Olomouci) by stálo při kupování jednotlivých lístků 5500 korun a čtvrtletní tramvajenky 3120 korun.

Pořízení jízdního kola se pohybuje v řádech tisíců a v běžné výbavě je dostupné pro každého. Kolo vyžaduje také servis, který je podstatně levnější než servis automobilu a pohybuje se v řádech stokorun, jarní servisní prohlídka 500 korun (výměna brzdových destiček, prasknutí špice apod.), občasná nastříkání kola olejem, výměna řetězu 400 korun, výměna duše 100 korun. Pokud člověk jezdí v „civilním“ oděvu, tak je nutno přičíst rychlejší opotřebení oděvu.

Při chůzi pěšky samozřejmě žádné finanční náklady nevznikají.

3) Zdravotní hledisko

Zdravotní přínos pro člověka při ježdění automobilem je téměř nulový. Jediný pohyb, který řidič má, je při nástupu do či výstupu z auta, což činí přibližně 300 kJ. Každodenní stání v kolonách navíc nepřidá ani psychické pohodě řidiče.

Při použití MHD si cestující užijí už více pohybu. Cestou na nejbližší zastávku a následně do práce si mohou udělat procházku a rozhýbat své tělo. Po skončení pracovní doby se mohou těšit na stejný zážitek, při kterém si navíc v klidu mohou přečíst denní tisk nebo svou oblíbenou knížku, což při řízení auta nejde.

Největším přínosem ze zdravotního hlediska je cestování na kole nebo pěší chůze. Při celoročním ježdění v našem případě cyklista spálí průměrně 300 MJ, denně přibližně 1300 kJ. Této denní dávce vydané energie odpovídá např. konzumace dvou a půl 10° piv, nebo dvou rohlíků. Pěšky je denní vydaná dávka energie ještě větší, a to 2200 kJ.

Navíc dlouhodobým dojížděním do práce i v nepříznivém počasí člověk nejen otužuje své tělo, ale posiluje také svou fyzickou i psychickou kondici.

4) Časové hledisko

V současné době neustále narůstá počet automobilů ve městech, což má za následek více zaplněné silnice a s tím spojené tvořící se kolony, které nepřidávají na celkové pohodě. Řidič, který chce zaparkovat ve městě, má problém při hledání vhodného místa. Pokud ho po delší době najde, musí za něj zaplatit. Často je navíc toto parkoviště daleko od místa, kde potřebuje něco vyřídit.

Při jízdě na kole je přesun z místa A do místa B časově jednoznačně nejkratší, také díky pomalu se rozrůstající síti cyklostezek, které se vyhýbají křižovatkám a frekventovaným cestám. Navíc je kolo značně flexibilnější než auto. V případě zácpy můžeme jít pěšky a kolo tlačit, což u auta nelze. Auto sice kolu může směle konkurovat, ale pouze v optimálních podmínkách, tedy mimo dopravní špičku (která ovšem v poslední době trvá téměř celý den), bez dopravních omezení, kolon, s volným parkovacím místem před prací apod. Cesta na kole trvá 12 minut.

Podobně flexibilní je i chození pěšky. Jedinou nevýhodou je, že to není dostatečně rychlý způsob dopravy. V našem případě činí jedna cesta 40 minut.

MHD má oproti kolu asi 15 minut zpoždění, které je způsobeno delší cestou na zastávku a z dopravního prostředku a čekáním na druhý spoj.

Vstupní data k uvedeným výsledkům jsou čerpána z internetových zdrojů www.kaloricketabulky.cz, www.epa.gov a www.mzp.cz.

Závěr

Z výše uvedených informací vyplývá, že jízdní kolo vyhrálo ve všech zohledněných hlediscích. Jízda na kole je nejen

šetrná k životnímu prostředí, ale šetří přitom čas i peníze, a v neposlední řadě je přínosem pro lidské zdraví.

V dnešní době, kdy se objem silniční dopravy všeobecně zvyšuje, je velmi důležité, najít alternativní druhy dopravy, které mohou automobilu, a to především ve městě, směle konkurovat. Ať už se jedná o dopravu na kole, případně MHD, či chůzi. Každé město by proto mělo zohlednit přínosy těchto druhů dopravy, podporovat je a vytvořit podmínky pro tyto aktivity, ať už budováním sítě cyklostezek či propagací.

Jarka Pechová

Mozaika

Podzimní etapa sběrových sobot

Až do 20. listopadu probíhá v Olomouci a okolí podzimní etapa sběrových sobot. Na vyhrazená místa mohou občané města opět odkládat odpad, který nepatří do běžných kontejnerů. Nádobý na velké kusy nábytku, staré elektrospotřebiče, barvy a baterie budou na konkrétním místě k dispozici vždy od 8 hodin ráno do 13 hodin odpoledne a o bezproblémový chod se bude starat pracovník Technických služeb města Olomouce. Stavební odpady se při sběrových sobotách neodebírají. Harmonogram sběrových sobot najdete na www.olomouc.eu a na www.tsmo.cz.

Obyvatelé Olomouce stále chtějí zpět noční linky

Téměř osm set lidí, kteří bydlí v Olomouci nebo dojíždí do krajského města za prací či studiem, podpořilo do poloviny září svým podpisem žádost o obnovení noční přepravy v krajském městě. Na sociální síti Facebook se ke skupině „Jsme proti zrušení nočních linek“ přidalo od začátku roku přes 2 600 lidí. Podpisové archy předalo Hnutí DUHA Olomouc náměstkovi Ščudlíkovi, jenž vše projedná na poslední Radě města Olomouce před komunálními volbami. Přislíbilo možnost znovuzavedení linek na začátku příštího roku.

Barbora Číhalová, Simona Horká

Kalendárium

pondělí 11. října, 18 hodin, Divadlo hudby Olomouc Olomouc – genius loci? (2) Olomouc archeologická

Co všechno lze vyčíst z archeologických pramenů a co všechno je jen archeologická dedukce? Přednáší Mgr. Pavlína Kalábková, asistentka katedry historie FF UPOL. Pořádá Sluňákov, o.p.s. ve spolupráci s Archeologickým centrem Olomouc a Katedrou historie Filozofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci.

sobota 16. října, 9–13 hodin, náměstí T. G. Masaryka + Smetanovy sady Prostějov

Den stromů

Osvětová akce. Pořádá ČSOP IRIS Prostějov. Více na www.iris.cz.

středa 20. října, 15.30, Ornis Přerov

Den stromů – prohlídka parku Michalov

Vyprávění o historii a zajímavostech parku Michalov, seznámení s dřevinami parku. Sraz v 15.30 hodin u budovy Ornis v Bezručově ulici v Přerově.

úterý 19. října, 18 hodin, Divadlo hudby Olomouc Kukaččí triky a pověry

Seznamte se s ptákem roku 2010, kukačkou obecnou. Vyprávět bude Tomáš Grim. Přednáška bude doplněna řadou unikátních fotografií a videozáznamů. Pořádá Sluňákov.



akce projektu PříroděOK+ www.prirodeok.cz

SFŽP ČR

2.–3. listopadu, od 9.30, centrum Sluňákov, Horka nad Moravou

Obce a energetická efektivita v Evropě

Technologické a politické aspekty úspěšných projektů v praxi. Mezinárodní dvoudenní seminář pro zastupitele obecních, městských a krajských úřadů (státní správy a samosprávy), soukromé podnikatele, kteří pracují v oblasti energetické efektivity, a všem dalším zájemcům z řad nevládních hnutí, médií a podobně. Více na www.slunakov.cz, michal.bartos@slunakov.cz.

Říjnové svátky

1. 10. Světový den vegetariánství, Světový den cyklistiky
2. 10. Světový den hospodářských zvířat
4. 10. Světový den zvířat, Světový den lidských sídel
10. 10. Světový den duševního zdraví
13. 10. Mezinárodní den za omezení přírodních katastrof
16. 10. Světový den výživy, Mezinárodní den proti McDonald's, Mezinárodní den tolerance
17. 10. Mezinárodní den boje proti chudobě
20. 10. Den stromů
21. 10. Den původních odrůd jablek
24. 10. Den OSN, Světový den rozvoje informací



Technické služby města Olomouce, a.s.

Zamenhofova 783/34
772 11 Olomouc

tel.: 585 700 000 • fax: 585 411 498

Společnost certifikována dle normy
ČSN EN ISO 14001:2005 a ČSN EN ISO 9001:2001

Technické služby města Olomouce, a.s. nabízejí
tyto služby:

- komplexní nakládání s odpady (svoz a odstraňování odpadů vč. nebezpečných, tříděný sběr, provoz sběrných dvorů, poradenská činnost)
- údržbu a opravy komunikací, vodorovného a svislého dopravního značení
- čištění a zimní údržbu komunikací, parkovišť apod.
- údržbu zeleně
- údržbu, opravy a výstavbu veřejného osvětlení a světelných signalizačních zařízení

www.tsmo.cz

Zveme vás do nově otevřené prodejny

SLUNÍČKO

Zdravá výživa, Sokolská 3, Olomouc (poblíž polikliniky SPEA)
Otevírací doba: Po–Pá 8.00–12.00 13.00–17.00, So 8.30–11.30

Nabízíme: biopotraviny a produkty ekologického zemědělství, bezlepkové potraviny, potraviny vhodné pro vegetariány, diabetiky, alergiky i pro všechny, kteří chtějí žít zdravě. Velký výběr koření za výborné ceny, kvalitních sypaných čajů a kávy z dóz (na váhu), pečivo, sójové výrobky, rýžový a olivový olej, různé pochutiny a další atraktivní zboží.

Vše za velmi příznivé ceny – přijďte se přesvědčit.

Kvalitní med přímo od včelaře

med z Nížkého Jeseníku

Jan Kubeš, 603 784 133, 585 422 737
Jabůrkové 2, Neředín, konečná tram.
2, 7, bus 26 Neředín - U Krematoria
www.kubesuvmed.cz

- včelí produkty
- druhové medy, ochutnávka
- prodej také v prodejnách Pí centrum
(Mlýnská), Herba (Dolní náměstí), Potraviny (Řepčínská 24)



maximobil

GDP-02

- Telefonování v GSM síti s použitím standardní SIM karty
- Rychlé psaní SMS na QWERTY klávesnici
- Snadné čtení SMS na velkém podsvětleném LCD displeji
- Pohodlné vytáčení čísel velkými tlačítky nebo klávesami rychlé volby
- Volání bez držení sluchátka (hands-free) zabudovaným mikrofonom a reproduktorem
- Rychlý přístup k nejčastěji používaným funkcím - hledání v seznamu, čtení a psaní SMS, historie hovorů - vyhrazenými tlačítky - stačí jeden stisk pro provedení
- Snadné dočasné přemístění telefonu díky zabudované baterii

~~3999,-~~
2999,-
nová cena



KVAPIL
ELEKTRO

Josef KVAPIL a.s.
Rožňavská 12, Olomouc
Tel: 585412742
www.maximobil.cz
www.kvapil-elektro.cz

Podpořte prosím vydávání Ekologických listů. Doporučený příspěvek na jeden výtisk činí 10 Kč. Vychází 11 čísel ročně. Prosíme pravidelné čtenáře o zaslání ročního příspěvku 110 Kč na účet číslo 3313751001/5500 anebo na adresu redakce. Před zasláním daru nás informujte, nepřijímáme anonymní dary. Naši práci můžete podpořit také materiálním darem či aktivní pomocí. Ekologické listy můžete dostávat poštou za cenu poštovního a nebo e-mailem ve formátu PDF. Navštivte internetovou verzi na www.ekologickelisty.cz a přidejte sem svůj komentář či reakci na článek, který vás v tomto čísle zaujal. V návštěvní knize uvítáme vaše kritické příspěvky a podněty.