

## TISKOVÁ ZPRÁVA

# PROČ NEBUDE TŘÍDA 1. MÁJE BEZPEČNĚJŠÍ?

(OLOMOUC, 6. května 2016) **Opoziční politické hnutí ProOlomouc je znepokojeno více než půlročním přešlapováním koalice v otázce rekonstrukce třídy 1. máje v centru Olomouce. Navržená rekonstrukce nezvýší bezpečnost, ačkoliv ze statistik dopravních nehod vyplývá, že je to naléhavě potřebné. Současný postup olomoucké radnice odhalil nefunkčnost magistrátu a nutnost role městského architekta.**

„Bohužel musíme konstatovat, že naše snahy o funkční řešení rekonstrukce třídy 1. máje, aby vyhovovalo všem, narazily. Přestože se olomoucká radnice zpočátku tvářila, že nám naslouchá a chce daný problém řešit, výsledky jsou po půl roce z její strany téměř nulové,“ uvedl za ProOlomouc architekt Petr Daněk.

„I když radní stále volají po konstruktivní spolupráci s opozicí, v konkrétních příkladech hmatatelně selhávají. Naše snaha o skutečnou rekonstrukci centra města tak zůstává zatím nevyslyšena,“ dodává Daněk.

### První schůzky plné slibů a závazků

ProOlomouc 7. října 2015 iniciovalo netradiční způsob spolupráce opozice s koalicí. Předmětem jednání byly změny schválené projektové dokumentace rekonstrukce třídy 1. máje. Členové ProOlomouc v desítky bodů pojmenovali zásadní chyby v projektu a navrhli jeho úpravy a řešení.

Na přelomu roku 2015 a 2016 se konalo několik navazujících schůzek. Účastníci se jich na jedné straně členové Rady města Olomouce, vedoucí dotčených odborů i referenti a projektanti schválené dokumentace, na straně druhé členové ProOlomouc s původními autory vítězné urbanistické soutěže. Výsledkem jednání bylo pověření projektanta a vedoucích odborů samosprávy i státní správy provést domluvené změny ve schválené projektové dokumentaci a projednat je s dalšími dotčenými orgány státní správy (především Dopravním inspektorátem Policie ČR, památkáři a Drážním úřadem).

Obsahem změn bylo zrušení zásobovacího zálivku před Hospodou u Muzea (Ponorkou) a zrušení několika parkovacích míst, která významně zužovala šířku průchodu pro chodce. Dále rozšíření chodníku před rybárnou a kavárnou pro možnost provozu kavárenských zahrádek. A také nové řešení prostoru před hotelem Palác s důrazem na lepší a plynulejší prostupnost pro chodce s možností osazení zeleně a vytvoření malé rekreační zóny.

## Plané sliby, nefunkční magistrát

O několik měsíců později bylo svoláno nové jednání za účasti všech zmíněných stran. Na jednání vyšlo najevo, že **k žádným podstatným jednáním s dotčenými orgány státní správy nedošlo** a nejsou tak připravena nová stanoviska.

Zástupci stavebního úřadu navíc konstatovali, že plánované změny nejsou nepodstatného charakteru a mohou vyvolat změnu nejen stavebního povolení, ale i územního rozhodnutí, což již konstatovali v říjnu 2015.

Tedy za půl roku žádný posun? Jelikož má být rekonstrukce zahájena v řádu několika týdnů, jsou pravděpodobně jakékoliv zásadnější změny v projektové dokumentaci nereálné.

„Mimo jiné se ukazuje naléhavá potřeba strukturální změny magistrátu, jelikož **jasná politická zadání náměstka Filipa Žáčka, která měla vést k humanizaci špatně navržené rekonstrukce, důležití magistrátní úředníci ignorovali**. Fungující magistrát patří mezi základní teze ProOlomouc,“ konstatuje zastupitel ProOlomouc Pavel Grasse.

## Chybí městský architekt

Důvodem neúspěchu může být i **absence klíčového koordinátora městských investic**. V současnosti jsou tyto investice z koncepčního hlediska koordinovány pouze projektantem. Magistrát se pak zjednodušeně řečeno omezuje pouze na dílčí vyjadřování k jednotlivým úsekům investice ať už z pozice samosprávy nebo státní správy. Jednotlivá stanoviska tak leží vedle sebe a konečný návrh veřejného prostoru je výsledkem prostého spojení těchto stanovisek.

„**Původní a souhrnnou koncepci, pokud vůbec na začátku byla, nikdo nehledá**. ProOlomouc dlouhodobě poukazuje na důležitost hlavního architekta města, který by měl být tímto koordinátorem a nositelem koncepce od přípravy investice až po zkolaudování stavby. Projektant stavby by pak nekomunikoval s desítkou magistrátních odborů, ale s hlavním architektem, který by předem všechna dílčí stanoviska zkoordinoval,“ uvedl za ProOlomouc architekt Petr Daněk.

## Nebezpečný úsek zůstane nebezpečný i nadále

**Navržená rekonstrukce nezvýší bezpečnost na třídě 1. máje**, ačkoliv ze statistik vyplývá, že je to naléhavě potřebné.

Za posledních deset let došlo na třídě 1. máje k několika dopravním nehodám, které si vyžádaly nejen lehká zranění, ale i minimálně jedno těžké. S lehkým zraněním skončily také **tři srážky tramvaje s chodcem**. Za stejné období naproti tomu nedošlo k žádné dopravní nehodě tramvaje s chodcem v pěší zóně Denisova – Pekařská, tedy vlastně od jejího otevření. Potvrzuje to správnost českých norem a technických pravidel, které umožňují průjezd tramvají v pěších zónách.

**Co však v olomoucké pěší zóně chodce trvale ohrožuje, jsou projíždějící auta.** Z místního šetření vyplývá, že naprostá většina aut nepoužívá pěší zónu podle vyhlášky, tedy k dopravní obsluze (příjezd k bydlišti, zásobování apod.), ale k průjezdu. Průjezd by měl být tolerován prakticky jen pro vozidla integrovaného záchranného systému, nemůžou si tudy zkracovat cestu soukromá vozidla, auta pošty, technických služeb nebo rozvozci jídel.

### Podle zákona jezdí pouze tramvaje

Z policejní statistiky vyplývá, že v pěší zóně Denisova – Pekařská došlo za posledních deset let k více než deseti srážkám automobilu s chodcem nebo cyklistou, které skončily dokonce pěti těžkými zraněními! Za příčinou není potřeba chodit daleko. Z měření rychlosti, které bylo provedeno v září minulého roku, zcela jasně vyplývá, že **předepsanou dvacetikilometrovou rychlostí tudy jezdí pouze tramvaje.** Více než polovina řidičů překračuje rychlost o deset kilometrů za hodinu, dalších 16 % řidičů jezdí čtyřicítkou a 10 % padesátkou. Tato rychlost už způsobuje smrtelná zranění. Znepokojující je, že další 3 % řidičů jezdí rychlostí ještě vyšší.

Z čerstvě zveřejněného Indexu bezpečnosti České pojišťovny vyplývá, že se Olomouc, která se posledních deset let pohybovala uprostřed tabulky mezi ostatními krajskými městy, propadla na jedno z posledních míst. Možnou příčinu vysvětloval například šéf Besipu pro Olomoucký kraj Miroslav Charouz špatným systémem v řešení dopravy.

Dlouhodobá laxnost Rady města Olomouce v otázce dodržování rychlosti a povolení vjezdu v olomouckých pěších zónách je v tomto ohledu zarážející.

### 8. května?

**„Lze dosáhnout lepšího výsledku, pokud město nezačne používat odpovídající nástroje? Hřebík lze zatlouct i podpatkem, lepšího výsledku ale dosáhnete s kladivem,“** uzavírá zastupitel ProOlomoc Pavel Grasse s nadějí, že radnice bude postupovat u následující rekonstrukci ulice 8. května konstruktivněji.

### Sledujte nás na:

[www.proolomouc.cz](http://www.proolomouc.cz)

[facebook.com/ProOlomouc](https://facebook.com/ProOlomouc)

[facebook.com/StarostoveProOlomouckyKraj](https://facebook.com/StarostoveProOlomouckyKraj)