



**Hnutí DUHA**  
místní skupina Olomouc

**Magistrát města Olomouce**  
**Odbor koncepce a rozvoje (DS)**

A › Dolní náměstí 38, 772 00 Olomouc  
T › 585 228 584  
F › 585 228 584  
E › olomouc@hnutiduha.cz  
W › [www.hnutiduha.cz/olomouc](http://www.hnutiduha.cz/olomouc)  
IČO ›44936354  
ČÚ ›3313751001/5500

Olomouc, 30.7.2010

## **Připomínky Hnutí DUHA Olomouc ke konceptu územního plánu Statutárního města Olomouce**

### **I. Obecné připomínky k územnímu plánu a komunikaci s veřejností**

Hnutí DUHA vítá zájem města Olomouce zapojit do připomínkování co nejvíce občany města Olomouce, například prodloužením doby na připomínkování, besedami, mapami na náměstí apod. Protože naše organizace má dlouholeté zkušenosti s vedením veřejných kampaní a práci s veřejností, shledáváme aktivity města v řadě ohledů poměrně nedokonalé nebo zanedbané. Máme dokonce dojem, že zmíněné a medializované veřejné aktivity jsou pouze zástěrkou, protože občanům při studiu územního plánu je kladeno množství překážek:

#### **1) Projednávání v čase dovolených**

I když byla doba na připomínkování prodloužena o jeden měsíc, nutno dodat, že v letních měsících, především v horkých dnech mají lidé malou motivaci trávit dlouhé hodiny u počítače studiem více jak 650 stránek dokumentů, jejichž základní orientaci v nich město příliš neusnadnilo (viz dále). Červenec je navíc nejčastějším obdobím dovolených, o které je potenciální čas studia dokumentů zkrácen (pokud představitelé města nepředpokládali, že si občané budou brát kvůli studiu územního plánu dovolenou). Pokud chce město vycházet občanům skutečně vstříc, navrhuje propříštit dobu projednávání územního plánu v měsících září-listopad a leden-květen.

#### **2) Chybějící názvy ulic**

Pokud se lidé mají skutečně důkladně seznámit s územním plánem a plánovanými záměry, považujeme za tristní, pokud ani na jedné mapě nejsou zobrazeny názvy ulic (v PDF, na náměstí, v sále ani na webové aplikaci). K základní orientaci nemůže sloužit ani řeka (v grafice velmi potlačená), podkladovou mapou je katastrální mapa a uměle vytvořené lokality, nijak správně ani historicky nezakotvené lokality a oblasti.

#### **3) Nedokonalosti webové aplikace**

Webová aplikace určitě usnadňuje práci s podklady, nicméně ve srovnání s jinými mapovými aplikacemi (Mapy.cz, Google Maps) je o poznání pomalejší. Ve srovnání například s mapovými aplikacemi jako je CENIA nebo ÚHÚL nabízí jen omezené možnosti překryvu jednotlivých vrstev a mezi sebou navzájem a dochází k chybám (například při koordinačním výkresu se některé linie překrývají tak, že není poznat co kde vede. Není vůbec možnost překryvu vybraných vrstev a jejich průhlednost. Jediná podkladová mapa, podle které se lze přesněji orientovat – fotomapa, se načítá velmi pomalu a často se některé čtverce výřezu vůbec nenačetly. Pro uživatele s pomalejším internetovým připojením nebo staršími počítači musela být práce s touto aplikací obzvláště náročná. Doporučujeme pro příště vydat CD nebo DVD (nebo nabídnout jeho vypálení na vlastní

nosič) s územním plánem, kde by bylo možné celou aplikaci včetně všech podkladových vrstev spouštět přímo z DVD. Vzhledem k ceně celé kampaně a skutečnosti, že byla podpořena fondy z Evropské unie by takováto položka byla zanedbatelná (ve srovnání s velkými nástěnnými mapami a autobusy).

#### **4) Chybějící shrnutí**

Jak již bylo uvedeno, celý dokument je poměrně obsáhlý. Pro odborníky je to cenný materiál, ale pro veřejnost by byl cenný shrnující materiál na několik málo stránek, shrnující nejpodstatnější plánované změny území (nové tramvajové tratě, nové plochy pro bydlení, výrobu apod.) a rozdíly mezi dvěma variantami.

#### **II. zeleň**

V územním plánu nejsou zaneseny všechny existující aleje („sídelní liniové prvky“), například na ulici Norská. Podle jakého klíče byly zanesené aleje vybírány? Plánuje se kácení těch, které nebyly vybrány?

#### **III. Protipovodňová opatření**

Koncept ÚP se chová nesmírně technicistně a inženýrsky k problematice retence v městské krajině, kdy jako retenční plochy vymezuje pouze technické suché poldry. Retence by měla být definována jako priorita a tomu by se měla přizpůsobit veškerá další městotvorná činnost - pečlivě rozmyslet každý čtvereční metr betonu či asfaltu na úkor zeleně. Z řady desítky analýz a studií provedených na toto téma jasně vyplývá, že problém povodní dnes není jen ve vodních tocích a jejich úpravách, ale spíše v neschopnosti krajiny vstřebávat vodu. Příkladem nevhodného řešení je poldr PP-09 na zatrubněném toku Nemilanky, který je umístěn zcela nevhodně v místě cenného mokřadu, bočního přítoku Nemilanky (mnohem vhodnější by bylo následující umístění:



#### **IV. Zmatečné vedení cyklostezek a podpora cyklistiky ve městě**

Vztah Olomouce k cyklistické dopravě dobře ilustrují dvě lokality: hlavní nádraží, kde nefunguje žádná úschovna pro kola, je zde jen několik vcelku nepoužitelných stojanů a nápis na špinavé budově nádraží „zákaz stavění kol ke zdi“ (kolem níž se táhne železná tyč, ke které jediné lze kolo bezpečně zamknout). Druhá lokalita je Magistrát města Olomouce, kde jsou stojany zcela nelogicky umístěny mimo cyklostezku na druhé straně ulice Hynaisovy než je vchod do magistrátu (a není přímo naproti žádný přechod). Pokud se cyklista rozhodne zamknout si kolo přímo na chodník před magistrát k lampě (kde je jinak dostatek prostoru pro 5 stojanů na kolo), obstoupí ho ochranka a po dobrém nebo i po zlém ho přinutí, aby si kolo přece jen zamknul do stojanů na druhé straně cesty. Je to škoda, protože rovinatá Olomouc má vynikající podmínky pro cyklistickou dopravu, jejíž rozvoj by snížil emise exhalací z aut, hluk a přispěl i k větší pohybové aktivitě a zdraví obyvatel.

Cyklostezky jsou v konceptu územního plánu vedeny pouze přibližně, například po Tř. Svobody po levé straně (ve směru od Tržnice), i když reálné cyklostezka vede po pravé straně (avšak je ukončena na Náměstí hrdinů nájedem na chodník). Jaký dokument je závazný pro existenci cyklostezek? Generel cyklistické dopravy je detailnější, avšak v praxi se ním například při rekonstrukci ulic nikdo neřídí. Neexistuje žádná koncepce které cyklostezky vytvářet, propojovat. V územním plánu také nejsou řešeny stojany na kola. I když se možná jedná o záležitost nad podrobnost územního plánu, pro skutečný rozvoj cyklistické dopravy a omezení automobilismu jsou stojany pro kola stejně důležité jako parkoviště pro auta. Požadujeme, aby byly řešeny alespoň jako plovoucí ostrůvky s vyznačenou kapacitou a podrobné umístění bylo řešeno v rámci územních studií.

## **V. Hromadná doprava a tramvajové tratě**

Hnutí DUHA Olomouc vítá rozvoj tramvajových tratí v Olomouci, protože to může přinést snížení automobilové dopravy. Výhrady k lince na Nové Sady uplatnilo v námitce zástupce veřejnosti. Ještě je třeba dodat, že u některých nově vedených úseků by mělo být podmínkou jejich výstavby vyloučení nebo výrazné omezení automobilové dopravy (například na poměrně úzké ulici Štítného). K omezení automobilismu je však potřeba současné budování záchytných parkovišť P+R na periferiích (konečných tramvajových linek – například u Aquaparku, u Globusu blíže tramvajové smyčky a také v Chválkovicích). Nesouhlasíme se zrušením více než 130 let staré železniční tratě pro osobní dopravu směr Horka nad Moravou a Náměšť na Hané. Vlaková doprava by měla být integrována do MHD, pouze do Řepčína nebo Horky by mohly jezdit vlakové nebo tramvajové soupravy s vyšší frekvencí. Často by se mohlo jednat o nejrychlejší možné spojení (například současné zastávky Nová Ulice – Hejčín -Řepčín).

## **VI. Chybějící pěší propojení**

V konceptu ÚP nejsou zanesena některá pěší propojení, která v minulosti fungovala ale zanikla například z důvodu budování nových průmyslových zón, bytů nebo dálnic. Jedná se například o pěší propojení v Holici z ulice Šlechtitelů (Univerzita Palackého) na ulici U Cukrovaru přes železniční trať. V rámci stejné městské části musí pěší občan například pracující nebo chodící do školy v Holici složitě obcházet území přes ulici Keplerovu.

Druhý případ je tzv. stará hněvotínská cesta z Tabulového vrchu do Hněvotína, která byla přerušena dálnicí. Slibovalo se vybudování pěší lávky přes dálnici (křížení je již mimo katastr Olomouce), ale nyní je v trase staré hněvotínské cesty navržena propojovací komunikace DS14. To považujeme za nepřijatelné.

Třetí případ se týká další historické cesty, tzv. morušové aleje, vysazené za přispění SMO a dětí z místní ZŠ. (parc. č. 136/78 v k. ú. Neředín ve vlastnictví SMO). Tato by měla být definována jako nezastavitelná pěší trasa. Navíc je tato alej zahrnuta od roku 2010 jako jedna z mála do mapování alejí Olomouckého kraje, které prováděla Univerzita Palackého a sdružení Arnika.

Dále by měl územní plán řešit uvolnění recentně zablokovaného propojení významných pěších a historických rekreačních tras - cest v majetku SMO - k. ú. Neředín, parc. č. 53/3 - 121/24 - 53/33 - 545/5, 546/2 a 546/1 po léta dobře spojujících starou rekreační část Neředína s velkým panelovým sídlištěm... (propojení bylo zanesené v dosavadním ÚpnSÚ).

Pěší a případně i cyklistické propojení by řada občanů uvítala také například I.P. Pavlovy a Brněnské poblíž mimoúrovňové křižovatky, kde dnes stojí zeď.

## **VII. Tržiště**

Hnutí DUHA prosazuje zeleň a oživení všech veřejných prostranství a možností lokálních tržišť. Trhy s čerstvou zeleninou a ovocem jsou důležitým oživujícím prvkem města a podporují vazbu na

místní produkty a trvale udržitelný rozvoj. Kromě tržiště u Tržnice by územní plán měl po předběžné analýze navrhnout místa pro tržiště s čerstvou zeleninou i do dalších městských částí – subcenter.

### **VIII. Výškové členění**

Domníváme se, že navržená úroveň výškové hladiny zástavby na ulici Kosmonautů (29 metrů) je příliš vysoká a navrhované 2 budovy poblíž historického centra (9. května a Šantovka) o výšce 75m jsou z urbanistického hlediska sporné až nevhodné. Presentované výkresy jsou často závádějící, protože zobrazují jen ten pohled, z takové výšky a úhlu, který se zdá nejméně rušivý.

Mgr. Kovaříková Hana  
statutární zástupkyně