

SKŘÍPOV Spory o větrníky
Stavbu větrníků na Dražanské
vrchovině provází hádky **Strana B2**

SIGMA Dobrý start
Sigma Olomouc v ligových
zápasech boduje **Strana B6**

Počasí v kraji
18 °C/21 °C

11 °C/16 °C
více na stránkách
pocasi.idnes.cz

PÁTEK 30. 7. 2010
WWW.IDNES.CZ

B

Letní servis:
Skočte si padákem v tandemu
a zažijte svých 7 minut v nebi

Velká olomoucká tramvajová revoluce

Z centra až do **nejvzdálenějších částí** na okraji by se za pár let měli pohodlně tramvají dostat obyvatelé města. Olomouc totiž protká hustá síť nových kolejí. Územní plán chystá ale i další novinky.

OLOMOUC Desítky kilometrů nových tramvajových tratí v osmi různých směrech, autobusové nádraží hned u východu ze železničního podchodu v Hodolanech a kromě hlavního nádraží také několik dalších přestupních uzlů ve městě.

To jsou novinky, které do dopravy v Olomouci vnášejí nový územní plán. Architekti, kteří zpracovali koncept tohoto dokumentu, chtějí, aby Olomoučané dojížděli tramvají z centra do většiny stávajících nebo budoucích obytných čtvrtí. Návštěvníkům města zase chtějí umožnit rychlejší přesun z vlaků na dálkové autobusy. Všechno jsou to ale zatím jen vize. Zda bude Olomouce hustě protkaná

kolejemi a na hlavním nádraží bude jednou stát kompletní dopravní terminál, bude záležet na vůli místních politiků, penězích a také na Olomoučanech. Proti některým plánům totiž obyvatelé už nyní protestují.

„Nové trasy tramvají doplňujeme tam, kde dnes chybí, nebo kde plánujeme nová městská centra či jiné významné aktivity. Po nové trati by tramvaj mohla lidi vozit například k Holickému lesu, který se bude teprve zakládat,“ vysvětlil Jakub Kynčl z brněnské architektonické kanceláře Knesl+Kynčl, která nový územní plán Olomouce rýsuje. Kromě Holického lesa chystají urbanisté v územním plánu mís-

SERIÁL

Tvoříme novou Olomouc

Město projednává koncept nového územního plánu, který mohou ovlivnit i obyvatelé Olomouce. S chystanými změnami vás seznamujeme v našem seriálu.

Příští díl, který vyjde v pátek 6. srpna, bude o silničním propojení východní a západní části města.

to pro koleje například z třídy Míru k nákupním centrům v Pražské ulici nebo odbočku tramvajové trati z Wolkerovy ulice na Hněvotínskou až po Okružní. Tramvají se Olomoučané také dostanou až k akvaparku.

„Neznamená to, že se tam tramvaje hned začnou stavět. Územní plán má pouze dělat prostorovou rezervu pro to, aby tam tramvaj

mohla jezdit třeba za třicet let,“ podotkl Marek Černý z odboru koncepce a rozvoje olomouckého magistrátu.

Největší šanci, že se tramvají skutečně dočkají, mají obyvatelé sídliště na Nových Sadech. O nové trati do této hustě obydlené čtvrti se mluví nejméně deset let, ale až nyní se zdá, že město bude mít na její stavbu také peníze. Spoléhá přitom na pomoc Evropské unie. Magistrát už podal žádost o dotaci z takzvaných švýcarsko-českých fondů, které by mohly na stavbu za 520 milionů přispět až 277 milionů korun. Pokud město uspěje, začne se trať stavět v roce 2012.

O zbytek nákladů se město podělí se soukromým investorem, který stojí za projektem takzvané Šantovky. Ta má vzniknout na území bývalých závodů Milo, přes něž má nová trať vést. Právě v tom ale vidí řada Olomoučanů problém.

» Pokračování na straně B3

Krátce

DRAHANY

Hořel autobus, šofér se ho marně snažil uhasit

Prudký požár zničil ve středu v poledne linkový autobus u Drahan na Prostějovsku. Ve voze v té době nebyli žádní pasažéři. Řidič se s plameny pokoušel bojovat s pomocí ručního hasičského přístroje. Oheň ale zdolaly až dvě jednotky hasičů. Škoda dosahuje 100 tisíc korun. (šot, iDNES.cz)

BOHUŇOVICE

Na dva dělníky se zřítla část domu

Dva dělníky zaspala v Bohuňovicích na Olomoucku zřícená část domu. Oba zavalené a zraněné muže ze sutin vyprostili svědci neštěstí. Záchranáři je poté vrtulní-

kem a sanitkou přepravili do nemocnice. „Muže se podařilo vyprostit ještě před tím, než na místo přijela naše jednotka,“ řekl mluvčí hasičů v Olomouckém kraji Jaroslav Hrubý. Dělníci skončili na traumatologickém oddělení olomoucké fakultní nemocnice. Podle mluvčího Egona Havranta je jejich stav stabilizovaný. (šot, iDNES.cz)

KRALICE NA HANĚ

V kanalizaci objevili ruční granát z války

Ruční granát české výroby z druhé světové války objevili pracovníci vodáren při čištění kanalizační výpusti v ulici U pivovaru v Kralicích na Hané na Prostějovsku. Policejní pyrotechnik potvrdil, že se jedná o granát – a nález zajistil. Nikdo nebyl zraněn. (dík)

Potvrzeno. Polák jde za krádež starých map na 5 let do vězení

BRNO, OLOMOUC (ČTK) Polák Piotr Stanislaw Peroń si s konečnou platností odpývá pět let vězení za krádež vzácných historických map ze 16. století. Okresní a krajský soud zároveň muže na osm let vyhostil z Česka a přikázal mu zaplatit knihovně škodu ve výši 1,2 milionu korun. Nejvyšší soud 20. července v neveřejném jednání rozhodl, že Polákovy dovolání je zjevně neopodstatněné.

Originál kolorované mapy Petra Apiana z knihy Ioannis Camertis Minoritani za zhruba 1,2 milionu korun či mapu severního pólu a severní Ameriky za 600 tisíc korun si cizinec z Vědecké knihovny v Olomouci odnesl loni v březnu. Na rozdíl od Apianovy mapy, kterou policie dosud nalezla, se druhá do knihovny vrátila.

Peroń u soudu během své obhajoby kritizoval především znalecký posudek, který stanovil hodnotu map – a tím také přispěl k vyšší trestu. Znalec podle Peroňa chyboval, protože cenu ukradených map posuzoval na evropském, zejména německém trhu. Zákon přitom vyžaduje, aby znalci vycházeli z ceny, za kterou se ukradená věc obvykle prodává v místě činu. S žádostí o nové soudní jednání ale Peroń ne-

uspěl. Podle Nejvyššího soudu má stanovení ceny v evropském kontextu své opodstatnění. O historické mapy má totiž zájem nevelká komunita sběratelů a obchodníků, která operuje bez ohledu na státní hranice.

„Zájemci o uvedené věci pocházejí z různých zemí, mnohdy i velmi vzdálených, a proto i obchod s takovými věcmi má obvykle mezinárodní povahu,“ stojí v rozhodnutí senátu s předsedou Petrem Hrachovcem. Soud upozornil na to, že obchod s unikátními památkami neprobíhá živelně či nahodile, ale je „jistým způsobem organizovaný“ renomovanými antikváři.

„Je jasné, že pokud by se tyto mapy staly předmětem obchodu, objevily by se zájemci o jejich koupi z okruhu specializované mezinárodní klientely, což by zároveň ovlivnilo cenu map,“ zdůvodnil soud.

Podle pravomocného rozsudku muž z knihovny odnesl originál Apianovy mapy světa z roku 1520 a pokusil se ukrást i mapu zobrazující severní pól a části pobřeží z roku 1599. Při tomto pokusu ho zadržela policie. Podle žalobců byl Peroń, který má trvalé bydliště v Kanadě, zřejmě součástí organizované skupiny.

Pondělí 28. června 2010. Tak tohle je náš Lipník

Zachytit život ve městě během **jediného dne** – takový cíl si dala pětice místních fotografů. Výsledek snažení lidé uvidí na výstavě



Hry i ranní očista
Děni na lipenském skateboardovém hřišti (vlevo) zachytil Michal Novák, ranní očistu vyfotil Pavel Motan (dole).

Půlnoční běžec
Fotograf Pavel Motan se do ulic Lipníka nad Bečvou vypravil v noci. A tehdy vznikl i tento snímek.



LIPNÍK NAD BEČVOU (roh) Když generace po nás jednou zapátrají v archivu, budou mít možnost na uměleckých a reportážních fotografiích sledovat, jak vypadal Lipník nad Bečvou v pondělí 28. června 2010. A to díky pěti místním fotografům, kteří se na jeden den stali kronikáři města. Čtyřicet hodin totiž zaznamenávali život zdejších lidí či lipenských zákoutí.

Výsledek jejich snažení si mohou zájemci od příštího týdne prohlédnout na výstavě nazvané Jeden den v Lipníku n. B. očima fotografů aneb Viděno pěti, která začíná ve čtvrtek v Domečku Městské

knihovny. MF DNES několik snímků přináší v exkluzivní premiéře.

Fotografové Jaroslav Vacek, Hynek Polák, Michal Novák, Antonín Cikánek a Pavel Motan se spolu potkávali během pravidelných schůzek neformálního klubu lipenských fotografů. Právě tam vznikl nápad zdokumentovat Lipník během jediného dne. Například Jaroslav Vacek začal přesně o půlnoci.

„Nakonec jsem ani nestihl navštívit všechna místa, o kterých jsem si myslel, že by se v reportáži mohla objevit. Šlo mi o různost, chtěl jsem zachytit běžná setkávání na ulicích,“ světuje se. Problém

s tím, že by zdejší lidé nechtěli na fotografiích pózovat, neměl. „Lipník nad Bečvou je malé město, kde se všichni vzájemně znají, takže s agresivním odmítnutím jsem se nesetkal,“ hodnotí průběh celodenního fotografování Vacek.

Dva z fotografů zase strávili den se starostou města. „Bude zajímavé porovnat, jakým viděním oba události zachytili. Tu možnost budou mít lidé právě během výstavy, která potrvá do 11. září,“ dodává Vacek. Pokud budou na výstavě dobré ohlasy, vydá pětice fotografů ze společných snímků také knihu. Bude mít název Viděno pěti.

INZERCE

víkendová akce
v supermarketu Terno
30. 7. – 1. 8.
Olomouc

coop TERNO

 <p>Váhalova slanina 100g</p> <p>17,90</p>	 <p>Grilované kuře 1 ks (max. 3 ks v 1 nákupu)</p> <p>69,-</p>	 <p>Limonáda Kofola original 2l 1l = 7,95</p> <p>15,90</p>
 <p>Pečený bochník 100g</p> <p>15,90</p>	 <p>Broskve 1 kg Recko</p> <p>34,50</p>	

otevírací doba 7–20 hodin



Velký nákup s úsměvem



Ještě po kostkách Po frekventované spojnici centra města a hlavního nádraží jezdí tramvaje beze změn, zmizely jen „kočičí hlavy“ v Denisově a Pekařské ulici. Foto: Luděk Peřina, MF DNES

Velká olomoucká tramvajová revoluce. Těšte se

Jako v Basileji nebo ve finském městě Jyväskylä si budou připadat lidé poté, co vystoupí z vlaku. Právě tady totiž **město hledalo inspiraci** pro svůj plán posunout stávající autobusové nádraží k železničnímu podchodu v Hodolanech. Cestující se mohou těšit i na desítky kilometrů nových tramvajových tras či přestupní uzly.

» Pokračování ze strany B1

Jak upozornili členové Hnutí Duha Olomouc nebo sdružení Za krásnou Olomouc, tramvajová trať zničí kus přírody v centru města, neboť povede v těsném sousedství biokoridoru na břehu Mlýnského potoka.

„Nechceme trať zrušit, ale musíme chránit zachovalou rekreační zónu podél Mlýnského potoka. Trať může vést Rooseveltovou nebo Schweitzerovou ulicí,“ namítá Miroslav Kutal z Hnutí Duha. S oběma ulicemi počítal pro tramvaje i dosavadní územní plán. Marek Černý z magistrátu však tvrdí, že doba se změnila a trať už by bylo složitější tam budovat. „Hygienické normy ohledně hluku jsou dnes tak přísné, že trať by tam musela vést snad ve skleněném tunelu,“ namítl Černý.

Například olomoucký architekt Petr Daněk s tím ale nesouhlasí: „Dokud není projekt, je nesmysl argumentovat hlukem, který ještě nikdo nezkoumal. Navíc tramvaj se má stavět tam, kde žijí lidé, a ne zvířata.“

Prozatím město počítá s tím, že trať na Nové Sady protne Santovku, po pravém břehu Mlýnského potoka povede k vnitřnímu průtahu, podél Velkomoravské se napojí na Rooseveltovu ulici, kde v první etapě skončí u křižovatky s Trnkovou. Až v dalších fázích bude zřejmě pokračovat na

VÝZVA

Jaké jsou vaše tramvajové vize?

Jste spokojeni s tramvajovou dopravou v Olomouci, dostanete se pohodlně všude, kam potřebujete? Souhlasíte se změnami, se kterými počítá nový územní plán města, nebo byste něco udělali jinak? Pište na redolo@mfdnes.cz. Vaše názory rádi otiskneme.

Zikovu, Schweitzerovu a skončí u křižovatky se Slavonínskou.

Odpor mají už nyní někteří Olomoučané i k plánům přestěhovat stávající autobusové nádraží ve Sladkovského ulici k železničnímu podchodu v Hodolanech. „Současné nádraží se nedávno celé rekonstruovalo, navíc to nově navrhované by těsně sousedilo s vilovou ulicí. Jak by se tam asi autobusy dostávaly?“ protestovala na veřejném projednávání konceptu územního plánu například Magdalena Krátká z Hodolan.

Urbanisté v tom však problém nemohou vidět. Tvrdí, že nové nádraží by neomohlo vzniknout bez adekvátního dopravního napojení, pravděpodobně z Tovární ulice. „Zásah do lokality bude minimální,“ ujišťuje architekt Jakub Kynčl. Za vzor si vzal například spojený dopravní terminál v Basileji nebo finském městě Jyväskylä. „V Olomouci dnes musí lidé složitě přejíždět k autobusům tramvají, což není komfortní. Navíc je obrovský tlak od autobusových dopravců zajíždět do prostoru před vlakovým nádražím – a ten není nafukovací,“ podotkl Marek Černý z magistrátu.

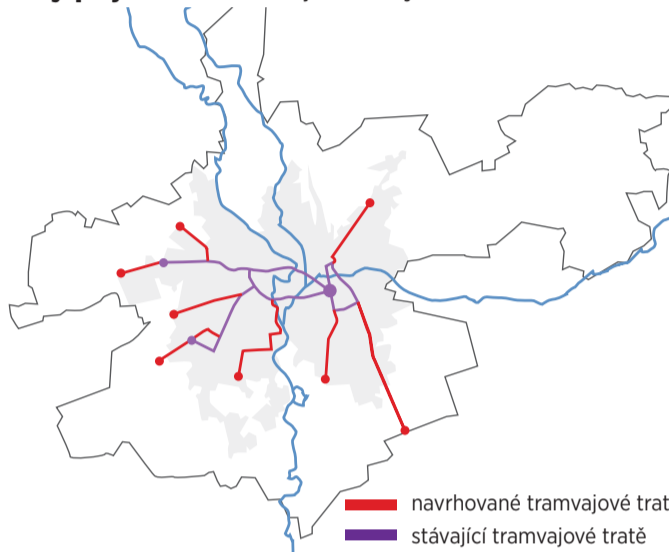
Víc než pravděpodobně už je také to, že se přestěhuje vozovna olomouckého dopravního podniku ze Sokolské ulice do Holice. Nové depo je v územním plánu za tamními holobyty poblíž železniční trati na Přerov. Z hlavního nádraží se tam soupravy dostanou po nových kolejích vedoucích pod hodolanským nadjezdem.

„Nové tramvaje, které chceme kupovat, se už do stávajícího depa nevejdou. Než bude nová vozovna, budou muset být odstaveny například na točně v Nefedíně,“ popsal náměstek olomouckého primátora Svatopluk Študlík, který má na starosti dopravu. Radnice už podle něj na novou vozovnu shání peníze.

Novinkou budou v Olomouci také další přestupní uzly. Urbanisté tak říkají místům, kde mají lidé cestující z vesnic a měst okolo Olomouce možnost vystoupit z autobusu a skočit do druhého nebo do tramvaje. Územní plán počítá s novými uzly například na Šibeníku, v Brněnské ulici pod fakultní nemocnicí nebo Na Střelnici.

Petra Klimková

Kudy pojedou? Tramvajové trasy v Olomouci



— navrhované tramvajové tratě
— stávající tramvajové tratě



Pohled z kokpitu

Až k olomouckému nádraží přes ulice Denisovu a Pekařskou dnes tramvaje jezdí v několikaminutových intervalech. V budoucnu by měly obsluhovat i sídliště Nové Sady.

2x foto Libor Teichmann, MF DNES



Víte, co je to žel-tram? Možná budoucnost olomoucké lokálky

OLOMOUC (pk) Z Náměstí na Hané vlakem na okraj Olomouce a pak po stejné trati tramvají, která během několika minut prosvítí městem až k hlavnímu nádraží. Takovou budoucnost „malují“ architekti nového územního plánu jednokolejné železniční trati, která protíná Olomouc od Řepčína až do Hodolan.

V budoucnu by od Moravských železárén až po most přes Mlýnský potok nemusely jezdit jen těžké vlakové soupravy, ale i lehké vozy, takzvané žel-tram.

„Změna železnice na příměstskou tramvaj by byla doplněním stávající sítě tramvajových linek. Dalo by se s ní rychle dostat z hlavního nádraží do velké části města. Rychlost spočívá v tom, že trať má už dnes samostatný koridor a minimum překážek,“ vysvětlil architekt Jakub Kynčl z architektonické kan-

celáře, která pro Olomouc nový územní plán zpracovává.

Poměna železniční trati na tramvajovou je však jen v jedné ze dvou variant konceptu územního plánu. Město mimo jiné čeká, jak se k nápadu postaví vlastníci kolejí – Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Naše plány s rekonstrukcí ani elektrifikací nepočítají

Oficiální stanovisko není zatím k dispozici. Technický náměstek ředitele olomoucké Stavební správy SŽDC Miroslav Bocák pouze sdělil, že organizace s žádnou změnou zatím nepočítá. „V plánech na příštích pět deset let nemáme žádnou elektrifikaci nebo rekonstrukci této trati,“ řekl Bocák.

Velký vliv na osud lokálky má však Olomoucký kraj. Vlaky po trati jezdí, protože si je kraj u státních

drah objednával. A to i přesto, že ve vagoncích projíždějících Olomoucí často nikdo nesedí. Už před pěti lety krajští úředníci nevyloučili, že vlaky na trati mohla nahradit lehká kolejová vozidla, takzvaná žel-tram.

„Možná je i varianta, že tramvaje budou po kolejích jezdit jen přes den, v noci bude trať patřit vlakům, a to hlavně nákladním, které zásobují například Moravské železárny,“ dodal Marek Černý z odboru koncepce a rozvoje olomouckého magistrátu.

Olomoucká lokálka vozí lidi z Olomouce do Senice na Hané, Kostece na Hané a Prostějova už 127 let. Když ji Olomoučané v roce 1883 slavnostně otevřeli, vedla tato jednokolejná trať po okraji tehdejšího města. Olomouc se však od té doby značně rozrostla, takže vlak dnes jezdí spíš jejím středem.

Anketa Potřebuje Olomouc nové tramvajové tratě?



Lenka Prucková
ředitelka Knihovny města Olomouce

» Polovičaté řešení je nanič

Jako obyvatelka sídliště na Nových Sadech se těším na linku, která sem pojedě, čekáme na ni 16 let. Ale nesouhlasím s trasou, linka neobslouží některé ulice a problém s dostupností tak nevyřeší. Než dělat věci polovičatě, to raději ať zůstanou spoje při starém.



Petra Němečková
ředitelka divadla Tramtárie Olomouc

» Trasa na Povel je přínosná

Nové tramvajové tratě do vzdálenějších míst od centra, jako je třeba sídliště Nové Sady, Povel rozhodně potřebují. Frekvence autobusů, které sem zajíždějí, je určitě menší než u tramvajových spojů. Troufám si tvrdit, že tato konkrétní trasa bude pro obyvatele velkým přínosem.



Radek Čapka
ředitel Gymnázia Olomouc

» Život bude komfortnější

Nové tramvajové tratě do vzdálenějších lokalit města podporuji, spousta lidí z takových sídlišť bude mít lepší spojení do centra města a zvýší se komfort bydlení a života ve městě. Čím lépe bude fungovat městská hromadná doprava, tím méně budou lidé vyjíždět autem. Tramvaje jsou také ekologičtější než auta a autobusy.



Zuzana Studená
mluvčí Vystaviště Flora Olomouc

» Síť tratí je už dnes hustá

Síť tramvajových tratí v Olomouci je sice hustá, ale jakákoliv nová trasa bude pro obyvatele přínosem. V dnešní uspěchané době rozhoduje čas.



Radomír Habáň
ředitel Zoo na Svatém Kopečku

» Periferie bude dostupnější

Rozšíření o další tramvajovou trať vnímám pozitivně, protože rychlá dostupnost periferních částí města, mezi které patří i sídliště Nový Svět, bude pro místní přínosem. Je dobré, že město Olomouc myslí v územním plánování na lokality, kam je doprava omezená.

DNES

nejčtenější seriózní noviny v Olomouckém kraji



MF DNES v Olomouckém kraji posílila pozici nejčtenějšího seriózního deníku. Ukázal to nový průzkum Mediaprojektu o čtenosti deníků v České republice. Každý den si zprávy z regionu v MF DNES přečte skoro sedmdesát tisíc lidí.

Čtenost deníků v Olomouckém kraji

MF DNES	67 tisíc čtenářů
Deník	54 tisíc čtenářů
Metro	50 tisíc čtenářů
Právo	19 tisíc čtenářů
Lidové noviny	10 tisíc čtenářů

věk čtenářů 12-79 let, zdroj: MEDIA PROJEKT 4. Q 2009 - 1. Q 2010

Děkujeme Vám, vážení čtenáři, za vaši přízeň.

Redakce MF DNES