

číslo
1/2022

NAŠE TĚRLICKO®



Vážení Těrličané!

Obrázek na titulní straně názorně ukazuje, co je aktuálně největší hrozbou pro naše Těrlicko. Nová, nesmyslná silnice. Náš pan starosta, Mgr. Bc. Martin Polášek, ještě v loňském roce v rozhovoru pro Karvinský deník tvrdil, že „Stavba silnice má pro Těrlicko zanedbatelný vliv, nelikviduje to žádné komunikace v obci“ a také že „Kromě několika jedinců s tím tady nikdo problém nemá“ [možno dohledat na internetu, KH deník, 16.3.2021]. V pravidelném úvodníku Listů Těrlicka 3/2022 nám pan starosta také sdělil, že „Projekt spal dlouhá desetiletí“ a na setkání s občany dne 9. 5. 2022, že „V prosinci 2021 byl projekt překvapivě schválen Ministerstvem dopravy“. Kdo tedy probudil Golema z jeho tvrdého spánku, kdo ho oživil? K tomu se dostaneme, ale nejdřív si řekněme, co se tady vlastně má stavět a jaké dopady by to mělo na naši obec.

1) Je to obchvat Havířova? Není, protože obchvaty se stavějí tam, kde převažuje tranzitní doprava. O tom, že Havířov není tranzitním městem, svědčí i údaje posledního sčítání dopravy z roku 2020, kdy do Havířova ze směru od Ostravy přijíždí denně 28 tisíc vozidel, ale do Těrlicka už dorazí pouze 9 tisíc vozidel a po silnici I/11 směrem na Stanislavice už pouze 3 tisíce. Auta se jednoduše rozptýlí v Havířově, Životicích, Bludovicích, Soběšovicích a v Těrlicku. Také ve velice podrobných Územně analytických podkladech (1053 stran), které v roce 2020 zpracoval pro celou oblast ORP Havířov (obec s rozšířenou působností zahrnující kromě samotného Havířova i obce Horní Suchá, Albrechtice, Horní Bludovice a Těrlicko) odbor územního rozvoje Magistrátu města Havířova, nenajdete ani zmínku o dopravních zácpách nebo jiných dopravních problémech v Havířově. Naopak, je zde konstatováno, že „z hlediska dopravní obslužnosti je velkou výhodou správného obvodu jeho napojení na dálniční síť, kdy se v dobré dojezdové vzdálenosti vyskytují úseky hled tří dálničních tras – D1, D56 a D48“. Podrobně je však v tomto materiálu analyzován skutečný problém Havířova, a to akutní nedostatek minimálně šesti tisíc parkovacích míst. Tento problém Havířov řeší velice svérázně: kreslením parkovacích míst na stávající komunikace a tím pádem omezováním jejich dopravní kapacity. Havířovský malý obchvat, ulice Na Nábřeží, byla v podstatě přeměněna na jedno velké parkoviště. A přibývají další.

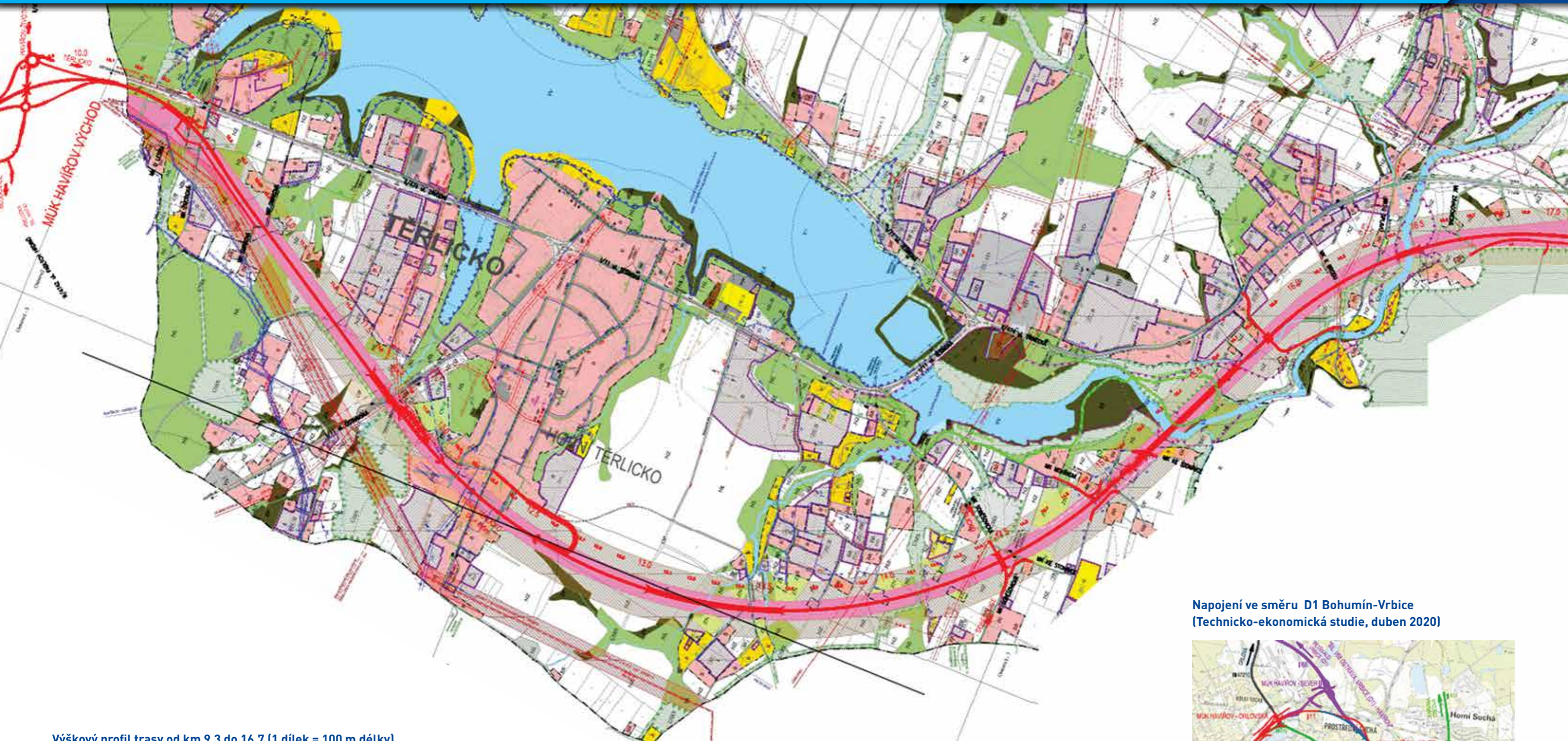
2) Je to přeložka neboli nová trasa silnice I/11 „jakožto základu dopravního skeletu ve směru západ-východ v uceleném tahu Praha-Jablunkov“, jak tvrdí autoři projektu? Není, protože to už dávno není pravda. Silnice I/11 dnes začíná až v Hradci Králové, mezi Prahou a Hradcem Králové byla nahrazena dálnicí D11 a obyvatelům Poděbrad nebo Chlumce nad Cidlinou dnes určitě nevádí, že přes jejich města už nevede silnice první třídy. Také na druhém, východním konci je silnice I/11 v souvislosti s výstavbou dálnice mezi Třanovicemi a Jablunkovem postupně převáděna na silnici druhé třídy II/474, která z Dětmarovic vede mimo jiné přes Těrlicko a Hradiště a bude nově pokračovat až do Mostů u Jablunkova. Tak, jak byla na západní straně ukončena silnice I/11 v Hradci Králové, tak je třeba stejným způsobem tuto silnici ukončit na východní straně v Ostravě, jelikož její funkci přebírají dálnice D56 (O-FM), D48 (FM-ČT) a nová dálnice Třanovice-Slovensko. Silnice I/11 by tak do budoucna zůstala severní spojkou z Hradce Králové přes Vamberk, Žamberk, Šumperk, Bruntál a Opavu do Ostravy. Její význam se do budoucna ještě sníží výstavbou prioritní dálnice z Hradce Králové do Olomouce. A stejně jako obyvatelům Poděbrad, ani občanům Těrlicka chybět nebude.

3) Když to není obchvat Havířova ani přeložka silnice I/11, co to tedy vlastně je? Odpověď je třeba hledat v dokumentu s názvem „Politika územního rozvoje ČR“, který v roce 2008 schválila vláda ČR a který byl následně rozpracován v „Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje“. Projekt s označením SD16 (silniční doprava č. 16, popsán v článku č. 115) není nic menšího, než **nové dálniční propojení** mezi D1 v Bohumíně a D48 v Třanovicích přes Rychvald, Petřvald, Orlovou, Horní Suchou, Havířov-Životice a Těrlicko. A Záměr projektu s kódem T82, který dne 21.12.2021 schválila Centrální komise Ministerstva dopravy není ani obchvatem Havířova, ani přeložkou silnice I/11, ale jižní polovinou této budoucí dálnice. Dokládá to mimo jiné „Technicko-ekonomická studie I/11 Havířov-Třanovice“ (dále jen TES), kterou v dubnu 2020 zpracoval Dopravoprojekt Ostrava a která je k dispozici občanům na webových stránkách města Havířov (www.havirov-city.cz). V této TES je celý projekt nové dálnice rozdělen na tři etapy: a) výstavba úseku Havířov-Třanovice, b) výstavba úseku Havířov-Bohumín, c) tak zvaná „aktualizace technického řešení“ neboli zvýšení počtu jízdních pruhů v úseku mezi Životicemi a Třanovicemi, tedy v našem Těrlicku. A proč bude nutná třetí etapa? To se ve výše uvedené TES dozvíte na straně 6: podle zpracovaného modelu dopravy bude po realizaci druhé etapy do Bohumína intenzita dopravy na tomto novém severo-j jižním tahu větší než intenzita dopravy na silnici mezi Ostravou a Havířovem! Převáděno na již zmíněné sčítání z roku 2020: namísto současných 9 tisíc vozidel bude přes Těrlicko projíždět denně více než 28 tisíc vozidel, tedy trojnásobek až čtyřnásobek. A je to logické, protože dojde k tzv. dopravní indukci a toto nové severo-j jižní spojení začnou využívat hlavně kamióny z velké části Polska (Opole, Wrocław, Poznaň) při své cestě na Slovensko (v Polsku je sice pro ně nyní dokončována nová mezinárodní dálnice Katowice-Bielsko-Žilina, ale přes Těrlicko to dle navigace bude blíž).

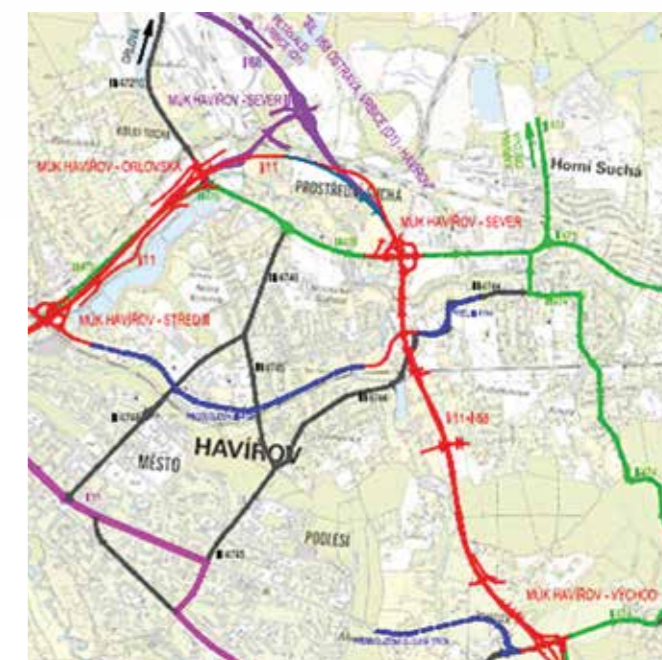
Nyní je na čase se podívat, jak bude dle schváleného Záměru projektu vypadat nová silnice na území Těrlicka. Od životických sadů (které mají v současné době cca 300.000 jabloní a které jednoduše nebudou, protože tam bude velká mírourovňová křižovatka) se dostane silnice do Dolního Těrlicka, překlene první potok, cestu U lesíka a biokoridor mostem o délce 106 metrů, pak bude pokračovat až do údolí pod hřbitovem a překlene současnou silnici z Havířova mostem o délce 200 metrů. Hned za mostem se zařízne do svahu a tento zářez bude dlouhý 1050 metrů a bude končit v poli až za naší oblíbenou Vyhlídkou. Ve střední části tohoto zářezu bude tunel o délce 495 metrů. Jeho délka rozhodně není náhodná – tunel byl účelově zkrácen pod 500 metrů z důvodu úspory nákladů na zabezpečení tunelu (!). Tunel sám o sobě bude velice složitý stavební objekt jak z hlediska výstavby (místní geologické prognózy jsou spíše pesimistické), tak i z hlediska následného provozu, pravidelné údržby, nutných oprav i nepředvídaných havárií a nehod. Na každé straně bude tunel ukončen tunelovým portálem, takže budeme mít severní portál vedle hřbitova a jižní portál v poli na Vyhlídce. U obou portálů, kotvených do masivu velkopříměrovými pilotami, budou nástupní plochy pro jednotky IZS (hasiči, zdravotníci, policie), na severním portálu bude kromě toho akumulární havarijní nádrž a na jižním portálu protipožární nádrž a technologická centrála. Ke každému portálu musí vést dostatečně široká příjezdová komunikace. K severnímu portálu povede příjezdová silnice z údolí a projektanti ji vtěsnali do úzkého prostoru mezi novou silnicí a hřbitovním plotem. Dovede si někdo z autorů projektu představit, jak bude po dobu několika let výstavby a následného provozu fungovat náš hřbitov a naše obřadní síň? Chce to hodně velkou dávku fantazie. K jižnímu portálu bude rozšířena a prodloužena stávající silnice z křižovatky U Pěgřímků. Pokračujme ale dál. Sotva skončí kilometrový tunelový zářez, začne most přes Žáguřský a Pitrovský potok o délce 524 metrů a za ním bude následovat most přes Mokřady a řeku Stonávku o délce 632 metrů. Podruhé protne nová silnice řeku Stonávku a místní biokoridor dalším mostem o délce 87 metrů. Na rostliny pod těmito mosty už nikdy nedopadnou sluneční paprsky, nikdy tam nezaprší – vznikne mrtvé území (proto ta symbolická černá postava za Golemem na obrázku). Ale to zdaleka není vše. Těrlicko leží v kopcovitém terénu Těšínské pahorkatiny. I když se to na první pohled nezdá, převýšení navrhované trasy je v rozsahu 105 metrů (od 245 po 350 metrů nadmořské výšky). A jelikož silnice musí splňovat dálniční parametry, projeví se to v objemu předpokládaných zemních prací - bude třeba vykopat 1,75 mil. m³ zeminy! V Těrlicku máme naštěstí velice vhodnou formu srovnání pro tento nepředstavitelný objem – na stavbu sypané hráze naší přehrady bylo použito 770 tis. m³ materiálu. Takže nyní je třeba vykopat víc než dvojnásobek. A pokud současný velký nákladák nabere cca 17m³, pak stačí, když se otočí 100.000 krát. Celkem půjde o 11 zářezů hlubokých až 16 metrů. Menší část vytěžených zeminy (cca 700 tis. m³, zhruba tolik, co na naší přehradě) se použije na násypy v údolích bez mostů – bude jich celkem 13 a budou vysoké až 11 metrů. I tak ale projektantům přebývá maličkost – 1 milion m³ zeminy. A tak přišli s myšlenkou, že místo stavění protihlukových stěn by se mohly sypat protihlukové valy... Kromě stavby samotné silnice ale bude třeba realizovat i desítky dalších doprovodných staveb – přeložky elektrického vedení, plynovodů, vodovodů a hlavně přeložky místních komunikací. Pan starosta sice řekl, že to nelikviduje žádné komunikace v obci, ale například jedna z přeložek na Dolním Těrlicku bude dlouhá 370 metrů – cesta do školy, za nákupem nebo za sousedem se vám tak po výstavbě prodlouží o 740 metrů. Celkově se zatím počítá s demolicí 33 nemovitostí, z toho je sedm v Těrlicku.

Část našich občanů, kteří bydlí „dole“, tzn. v prostoru od Hornické ulice po nákupní středisko Coop, je relativně v klidu, jelikož tunel a cesta budou „nahore“ a jich se to až tak nedotkne. Opak je pravdou. Při všech nehodách, haváriích, při pravidelné údržbě i nutných opravách v prostoru tunelu a navazujících dlouhých mostech (při všech tak zvaných „nutných uzavírkách“) bude doprava svedena na křižovatce v životických sadech na stávající silniční síť! Dovedete si představit, že po cestě kolem autobusových zastávek projíždí denně 28 tisíc vozidel místo současných 9 tisíc?

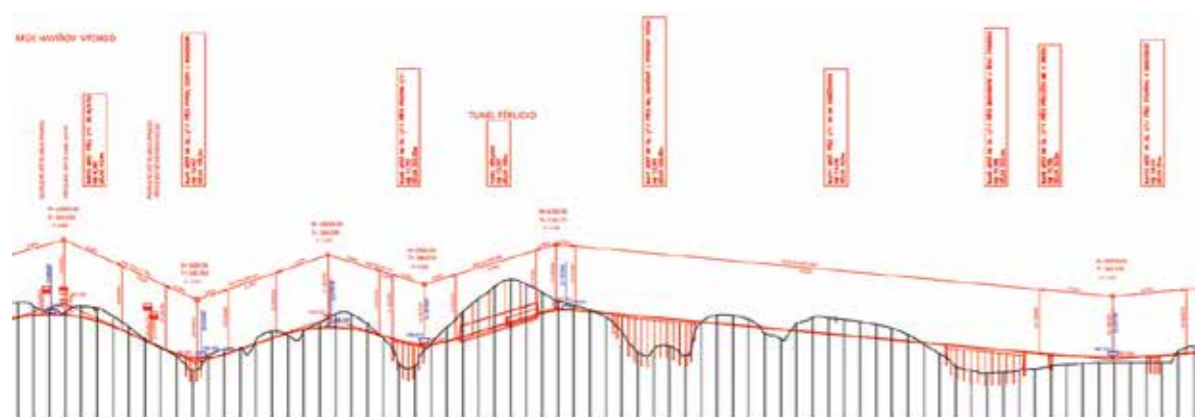
Ještě si někdo myslí (jako náš pan starosta), že toto všechno je **zanedbatelný vliv pro Těrlicko**? A to jsme zdaleka neprobali všechny důležité otázky. Samostatnou kapitolou je dopad stavby na životní prostředí obyvatel a na přírodu jako celek: zábor orné půdy, kácení lesů s dopadem na narušení vodního režimu krajiny (vlhkost půdy, podzemní a povrchové vody, domácí studny), hluk, prach, omezená prostupnost krajiny pro cyklisty, pro pěší a pro volně žijící zvířata, dopad na včelaření, myslivost atd. Ale o tom snad někdy příště.



Napojení ve směru D1 Bohumín-Vrbice
(Technicko-ekonomická studie, duben 2020)



Výškový profil trasy od km 9,3 do 16,7 (1 dílek = 100 m délky)



Nyní se vraťme k úvodnímu obrázku a k otázce, kdo po letech údajného spánku oživil Golema. Odpověď je zcela jednoznačná: je to zájmové sdružení právnických osob s názvem **Sdružení pro přeložku a výstavbu komunikace I/11 v úseku Havířov-Třanovice**, jež je v obchodním rejstříku Krajského soudu v Ostravě registrováno pod identifikačním číslem 75147289 (možno ověřit na stránkách ministerstva spravedlnosti www.or.justice.cz). Z aktuálního výpisu vyplývá, že toto Sdružení má osm členů. Jsou to:

- 1) Statutární město Havířov (předseda sdružení, jak jinak),
- 2) Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje z.s.,
- 3) Dopravoprojekt Ostrava, a.s. (nelze se divit, v rozpočtu je na projektové práce vyčleněna částka 265 mil. Kč),
- 4) Gascontrol Plast, a.s. Havířov-Suchá,
- 5) Asental Land, s.r.o. (firma ve vlastnictví pana Zdeňka Bakaly – u tohoto projektu přece nemůže chybět, na výkup pozemků je v rozpočtu určena částka 889 mil. Kč),
- 6) Obec Horní Suchá,
- 7) Obec Těrlicko,
- 8) Obec Třanovice.

Ptáte se také, co naše obec dělá v tomto lobbistickém spolku? Pro připomenutí: lobbování = soustavné prosazování skupinových zájmů zejména u orgánů států a jeho představitelů. A víte, že za účast v tomto spolku platíme z našeho obecního rozpočtu každý rok členský příspěvek? Na setkání s občany dne 9.5.2022 jsem se pana starosty zeptal i za vás a odpověď byla: „abychom měli informace, jinak bychom se nic nedozvěděli“.

Kéž by to byla pravda! Na výše uvedených webových stránkách www.or.justice.cz, ve složce sbírka listin, jsou k nahlédnutí i zápisy z jednotlivých členských schůzí – o čem se jednalo, jaká byla přijatá usnesení, jak se hlasovalo. Stěžejní je zápis z 12. členské schůze, která se konala dne 31. října 2017 na Magistrátu města Havířova (jak je vidět, „spánek projektu“ moc tvrdý nebyl). V bodu číslo 5 zástupce Dopravoprojektu Ostrava informoval účastníky o současném stavu přípravy komunikace. Konstatoval, že v roce 2016 proběhlo celostátní sčítání dopravy a „bohužel výsledky nebyly pro projekt příznivé“, protože „intenzity dopravy na tom našem záměru výrazně poklesly“ a „dneska v tom nejslabším úseku ty intenzity jsou zhruba na 55%“. Myslíte, že v této situaci někdo ze zúčastněných zpochybnil smysluplnost celého projektu, že volal po jeho zastavení nebo zpracování jiných, přiměřených řešení? Ani náhodou! Naopak, bylo navrženo následující usnesení: **„Členská schůze ukládá: předsedovi sdružení vést nadále aktivní, intenzivní jednání na úrovni Ministerstva dopravy a ministra dopravy a Krajského úřadu Moravskoslezského kraje a využít všech kontaktů členů sdružení k propagaci této komunikace při jednáních na různých úrovních“**. Výsledek hlasování: všech 8 členů pro, nikdo se nezdržel, nikdo nebyl proti. Dle přiložené prezenční listiny naši obec zastupoval pan starosta osobně. Řekl nám na podzim 2017 náš pan starosta něco o tomto projektu, zeptal se na náš názor? Po čtyřech letech „usilovné práce“ členů Sdružení bylo usnesení z roku 2017 splněno, dne 21. prosince 2021 Centrální komise Ministerstva dopravy „překvapivě“ schválila Záměr projektu. Pro stavbu s rozpočtem 12.417.096.165,- Kč (bez DPH, v cenové úrovni roku 2021) byl stanoven následující harmonogram:

2023 – EIA (proces posouzení vlivů záměru na životní prostředí),

2024 – vydání územního rozhodnutí,

2027 – vydání stavebního povolení,

2028 – zahájení výstavby,

2032 – uvedení do provozu.

Co tedy bude dál? Záleží na úhlu pohledu. Z pohledu účastníků Sdružení jde o to překonat bez újmy dvouleté období vydání územního rozhodnutí v roce 2024. Zatím se to daří. Dnem 21.12.2021 se schválením Záměru projektu vytýčené území naší obce stalo ve smyslu zákona „dotčeným územím“ a samotná obec „dotčeným územním samosprávním celkem“. A za půl roku dotčená obec neudělala nic. Pardon – pan starosta nás na již zmíněném setkání s občany dne 9.5.2022 informoval, že se už sešel se zástupci spolku Životice Sobě a uvažuje o předání částky 200.000,- Kč odborné firmě, která do konce prázdnin prověří alternativní trasu přes poddolované území z Horní Suché směrem na Stonavu. To je velice dobrá „kouřová clona“ – navrhnout (komu?) trasu, která neřeší vůbec nic (silnice z Horní Suché do Stovavy už existuje a dnes po ní téměř nikdo nejezdí) a tudíž schválený projekt účastníků Sdružení nemůže ohrozit. Nestací totiž nakreslit na mapě okresu nějakou čáru, ale je třeba zpracovat i model dopravy a následně podle počtu vozidel spočítat ekonomickou efektivnost. Ale v Karvinském deníku se časem určitě dočteme, že „Sdružení hledá pro občany alternativní trasu“. **Není to řešení, je to jenom hra na řešení.** Místo těchto pochybných aktivit by obec Těrlicko měla okamžitě vystoupit z hanebného lobbistického Sdružení a začít skutečně bojovat za své občany jako svéprávná, sebevědomá obec.

A co můžeme nyní jako občané udělat pro odvrácení této stavby? Především: účinně se bránit v rámci procesu EIA. Tento proces má nejen podle českého zákona 100/2001 Sb., ale hlavně podle Směrnice Evropského parlamentu a Rady EU 2011/92 dva klíčové prvky, které jsou v případě tohoto projektu od začátku pošlapávány. Těmito klíčovými prvky je zpracování variantních řešení pro daný záměr a jejich konzultace s veřejností. Jaké nám byly předloženy varianty, když sami autoři projektu přiznávají, že je zpracován jako invariantní? A jak můžeme mluvit o konzultaci s veřejností, když se všechno kolem stavby do poslední chvíle tají? My jako občané dotčené obce máme ze zákona nárok na to, aby nám byla předložena variantní řešení, ne abychom si je sami hledali, natož financovali! A máme také nárok vyjádřit své názory a obavy a přispět tak k zodpovědnému a transparentnímu rozhodnutí (článek 16 výše uvedené Směrnice). Díky vstřícnému postoji organizace našich těrlických včelařů již máme připraveno „hromadné“ podání k procesu EIA. Předložíme třicet konkrétních požadavků, se kterými se bude muset Ředitelství silnic a dálnic vypořádat, pokud bude chtít získat územní rozhodnutí a stavební povolení. Samozřejmě může i každý občan sám za sebe podat jakoukoliv připomínku nebo uplatnit jakýkoliv požadavek, a to ve lhůtě 30 dnů od zveřejnění Oznámení EIA. Svou roli mohou sehrát v budoucnu i majitelé dotčených pozemků a nemovitostí. Budou všichni souhlasit s prodejem? Převažuje v případě této stavby veřejný zájem na dosažení účelu nad zachováním dosavadních práv vlastníků?

V poslední době jsme z různých stran ubezpečováni, že napojení do Bohumína se stavět nebude (např. televize Polar 25. 1. 2022 nebo Karvinský deník 5. 4. 2022). Bohužel vždy bez jakýchkoliv důkazních materiálů. Proto jsme společně s Ing. Davidem Biegunem zaslali dne 6. 4. 2022 dopis ministru pro místní rozvoj, panu PhDr. Ivanu Bartošovi, Ph.D. Seznámili jsme ho s konkrétními důvody, proč by bylo potřebné úkol SD16 z roku 2008 přehodnotit a článek číslo 115 v dokumentu MMR „Politika územního rozvoje ČR“ zrušit. V odpovědi MMR ze dne 26. 5. 2022 nám bylo sděleno, že MMR bere náš názor na vědomí, ale že řešení tohoto problému přísluší Ministerstvu dopravy, kterému odpověď postupuje. Podstatná je však informace, že z dosavadních projednání ani návrhů na aktualizaci „nevyplynul relevantní požadavek na vyřazení rozvojového záměru SD16 z PÚR ČR“. Proč ještě nikdo nepožádal? Ptejme se našich starostů, našich krajských zastupitelů, našich poslanců Parlamentu ČR.

A jakou variantu by měla vzhledem ke všem skutečnostem prosazovat naše obec? **Variantu nulovou.** Tato varianta má svou oporu v poměrně čerstvém Usnesení vlády ČR ze dne 8. března 2021 č. 259 o Dopravní politice České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, které mimo jiné poukazuje na skutečnost, že „obecně nedostatečná pozornost je věnována nulové variantě (ponechání současného stavu do budoucna s prostou údržbou a opravou)“. Takže, vážení pánové z Ředitelství silnic a dálnic, připravte nám občanům dle platných zákonů několik variantních řešení a porovnejte je ve férové soutěži s nulovou variantou dle Usnesení vlády ČR č. 259/2021 Sb. Děkujeme za nás, za naše děti i za naše vnuky!

Na tomto místě jsem chtěl původně skončit. Ale nemůžu. Musím se ještě vrátit do historie. Před necelými sedmdesáti lety, v roce 1953, bylo rozhodnuto o vybudování Těrlické přehrady. Obec Těrlicko byla obětována v zájmu dostatečného množství užitkové vody pro karvinské doly a třinecké železárny. Velká část obce byla zatopena, obyvatelé museli opustit své rodné údolí a odstěhovat se na kopec nebo někam dál. O své domovy přišlo nejméně 166 rodin. Zmizely školy, hospody, obchody i kostel. Na nové místo na kopci byl přestěhován i místní hřbitov. Nebylo to lehké, bylo to bolestné, ale naši rodiče a prarodiče se s tím vyrovnali.

Dnes, po sedmdesáti letech, má být Těrlicko obětováno ve své novodobé historii podruhé? V zájmu koho? V zájmu obyvatel Havířova? V zájmu města, které se postupně vyliďňuje (v roce 2001 měl Havířov 85 tis. obyvatel, nyní pouze 69 tisíc a dle URBANKY se předpokládá i další výrazný pokles do roku 2035)? Nebo v zájmu těch, kteří si chtějí podél nové dálnice stavět sklady nábytku, elektroniky a kdoví čeho ještě? Nebo v zájmu firmy Hyundai, která by chtěla mít dálnici na všechny čtyři světové strany a pohodlnější dopravu pro své zaměstnance z Havířova? Nebo v zájmu pana Bakaly a ostatních majitelů pozemků? A co my, obyčejní těrlickí občané? Stejně jako v roce 1953 se nás nikdo nezeptá na náš názor? Stejně jako v roce 1953 máme mlčky přijmout „jediné správné řešení“?

V Územně analytických podkladech z roku 2020, zpracovaných odborem územního rozvoje Magistrátu města Havířova je v části věnované obci Těrlicko uvedeno mimo jiné i pozitivum a negativum změny trasování silnice I/11: pozitivum je zlepšení kvality obytného prostředí, **negativum je zhoršení kvality životního prostředí**. Žádný problém se tedy nevyřeší, jen se přesune z jednoho místa na druhé. Za 12 nebo více miliard. Přiznávají to mimochodem i samotní autoři projektu, když extrémně vysoké stavební náklady zdůvodňují „vysokou náročností stavby v hustě zastavěném území“. Takže aby bylo jasno, to poslední, co bychom v našem Těrlicku chtěli nebo potřebovali, je nějaké vylepšování obytného prostředí za cenu zhoršení kvality prostředí životního! Nebo snad v Těrlicku neplatí hlavní cíl Státní politiky životního prostředí (SPŽP) **„zajistit občanům ČR bezpečné, zdravé a odolné životní prostředí, které umožní kvalitní život i budoucím generacím“**? Cožpak neplatí v Těrlicku článek 24a PÚR ČR: **„na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu“**?

Ing. Stanislav Recmaník,
narozen v Těrlicku Dolním v roce 1958, bytem v Těrlicku Horním dosud

KONTAKTY / AKTUÁLNÍ INFORMACE:

E-mail: naseterlicko@seznam.cz
Facebook: Skupina Naše Těrlicko

www.naseterlicko.cz



„Veřejná správa je službou veřejnosti. Každý, kdo plní úkoly vyplývající z působnosti správního orgánu, má povinnost se k dotčeným osobám chovat zdvořile a podle možností jim vycházet vstřícně“.

[§4, odst. (1), Zákon č. 500/2004 Správní řád]



Vážení občané Těrlicka!

Citovaný odstavec ze Správního řádu je v platnosti už 18 let, je tedy plnoletý, ale nějak se nám vytratil z každodenního života. Nejen v našem Těrlicku. Služba veřejnosti, zdvořilé chování, vstřícné řešení...

K těmto kořenům bychom se chtěli vrátit a ucházet se o Vaši přízeň v podzimních komunálních volbách. Na začátku letošního roku pro nás, běžné občany, opravdu nečekaně vzplálo téma nové dálnice. A je to jednoznačně největší úkol pro budoucí vedení obce, protože tato stavba by co do rozsahu a následků byla srovnatelná se stavbou naší přehrady před šedesáti lety. Postupně se však objevovala i další témata a přidávali se další občané naší obce, ochotni přiložit ruku k dílu. Těmto tématům se budeme podrobněji věnovat příště, dnes pouze stručné seznámení:

2. Udržitelný rozvoj obce – územní plán

Územní plán by měl naplňovat potřeby současné generace tak, aby umožnil udržet stálou nebo vyšší životní úroveň také budoucích generací. Myslíte, že tomu tak v naší obci je?

- Až 450 rodinných domů může být postaveno dle platného ÚP v následujících pěti letech.
- Znamenalo by to přírůstek až 1200 obyvatel v obci.
- V rozporu s platnými předpisy se chystá masivní zástavba městského typu – developerské projekty Horní Těrlicko, Dolní Těrlicko, Kostelec, Hradiště.
- S tím souvisí také nedostatečná infrastruktura – vodovody, kanalizace, místní komunikace, kapacita školek, škol atd.

3. Strategický rozvoj obce a transparentní hospodaření

Strategický plán rozvoje obce (SPRO) představuje pro každou obec velice důležitý střednědobý dokument, který slouží jako vodítko pro plnění stanovených cílů s jasným výsledkem, kterým je rozvoj obce.

- SPRO je třeba konzultovat nejen s odborníky, ale především se samotnými občany.
- Hospodaření musí být naprosto transparentní, při výběru dodavatelů a nabídek musí být zajištěna řádná soutěž.
- Rozdělování obecních financí musí být taktéž transparentní včetně následné kontroly, zda byly prostředky účelově vynaloženy.

4. Děti, mládež a volný čas

Dnešní doba nabízí mnoho příležitostí a možností, jak efektivně modernizovat školky, školy i volnočasové prostory pro širokou veřejnost, a to z dotací poskytovaných Evropskou unií.

- Vybavení učeben musí odpovídat soudobým trendům a nesmí zaostávat za okolními městy a obcemi.
- Maximální využití všech těrlických sportovišť pro těrlické děti a těrlické občany!
- Větší využití potenciálu Těrlické přehrady (např. po vzoru Olešné).

5. Senioři a sociální problematika

Jednou zestárneme všichni (alespoň to je spravedlivé) a každý se může dostat do krizové životní situace. Chceme znát Vaše potřeby, a tak jak stanoví již citovaný Správní řád, podle možností vycházet vstřícně.

- Je potřeba zvýšit kapacity sociálního bydlení v obci.
- Usilovat o zlepšení dopravní obslužnosti.
- Zlepšit nabídku kulturních a společenských akcí pro občany Těrlicka.

Vážení občané! Pokud máte jakékoliv dotazy či připomínky, neváhejte nás kontaktovat na emailu: naseterlicko@seznam.cz

Ing. David Biegun

Na závěr dovolte, abych Vám v abecedním pořadí představil aktuální seznam našich spolupracovníků – kandidátů:

Biegun David, Ing.
Golasowski Lukáš, MUDr.
Kaszová Tereza, Ing.
Klimšová Kateřina, Ing.
Kroček Robert, Mgr.
Lengyelová Denisa, Dipl. d.h.
Palák Václav
Recmanik Stanislav, Ing.
Reitzová Martina,
Rojčík Marek, Mgr.
Sikora Bronislav, JUDr.
Smutková Vendula, Mgr.

KONTAKTY / AKTUÁLNÍ INFORMACE:

E-mail: naseterlicko@seznam.cz
Facebook: Skupina Naše Těrlicko

www.naseterlicko.cz

NAŠE 
TĚRLICKO®