

Petr Náhlík, KDU-ČSL

1. Budete podporovat či prosazovat výstavbu severojižního průtahu Plzně?	ANO
Komentář: Odhaduji, že zřejmě miníte <u>výstavbu nové trasy státní komunikace I/27</u> dosud vedené po Klatovské a Karlovarské třídě. Jedná se o státní výstavbu (ŘSD) – <u>nejedná se o městskou výstavbu</u>. V územním plánu je zakotvena od roku 1995. Byla řádně projednána včetně varianty navržené o.s. Děti Země. Prosazovat ji bude ŘSD, které je odpovědné za budování státních silnic. Pokud podporou miníte to, že ji KDU-ČSL nebude klást odpor, tak pak budeme podporovat vedení trasy I/27 v souladu s územním plánem, po dokončení funkční části Západního okruhu. Závěr: <u>ANO podporujeme novou trasu I/27 (ve variantě dvoupruh), po dokončení funkční části Západního okruhu.</u>	
2. Budete podporovat či prosazovat výstavbu dalších kapacitních silnic ve městě a jeho nejbližším okolí? Pokud ano, jakých a proč?	ANO
Komentář: <u>Termín kapacitní silnice je poněkud nejasný.</u> Zřejmě se ptáte na státní a krajské komunikace. Vzhledem k nedostatku financí na Ministerstvu dopravy se zřejmě nebudou v Plzni v letech 2011 – 2014 začínat stavby žádných státních silnic. Reálně je podporovat výstavbu dvou komunikací. A) <u>Krajské silnice</u> – Západní okruh tj. vybudovat I. část (Borská pole – Křimice) a pokračovat v majetkové a projekční přípravě II. části (Křimice – Košutka). <u>Proč ? – Cílem je: Odlehčit Domažlické, Klatovské, Karlovarské a Sadům Pětatřicátníků a za B) Státní silnice</u> – Severní předměstí připojit na centrum novou komunikací mezi Mikulkou a železniční trati na Žatec po novém mostě přes Mži na Jateční a Rokycanskou třídu. <u>Proč ? – Cílem je : Připojit největší sídliště na Severním předměstí na centrum a nezahltit auty Roudnou.</u> Poznámka: Dle ŘSD by dopravě v centru Plzně nejvíc pomohlo vybudování celé nové trasy silnice I/20 tj. od žst. Koterov, podél trati k Baumaxu a Sparu na Rokycanské a přes areál teplárna a nákladní nádraží pod Mikulkou na Severní předměstí ke Studentské ulici. Vzhledem k nákladům (cca 2-3 miliardy Kč) chybí vůle (a peníze) z ministerstva dopravy.	
3. Podpoříte výstavbu spalovny komunálního odpadu ve městě Plzni nebo v jejího těsné blízkosti (Chotíkov)?	ANO
Komentář: Tato otázka je poněkud návodná – předem lokalizujete spalovnu odpadu do Plzně nebo Chotíkova. Pokud se nemýlím byla možnost umístit spalovnu v Plzni prověřována cca v letech 1999-2000 kdy byla KDU-ČSL v opozici. Tato studie nevyšla pro Plzeň úplně ideálně z hlediska množství dopravy. Podle názoru Ministerstva životního prostředí, Plzeňského kraje (PK) i řady obcí v PK je spalovna odpadu v PK potřebná z toho důvodu, že podle platného právního řádu již nelze na území PK povolit žádnou skládku. Po naplnění stávajících skládek lze po vyřízení odpadu „zbytek“ buď odvézt do spalovny mimo PK (velmi drahé a provozně náročné) nebo spálit na území PK. <u>Na stávající skládce u Chotíkova je zpracována DÚR pro další kazetu na ukládání komunálního odpadu s životností cca 7 - 10 let, do té doby je nutné nalézt řešení.</u> Pokud se nemýlím probíhá v současné době ve věci spalovny procedura EIA, která by měla porovnat více variant umístění spalovny. Zda spalovna bude právě v lokalitě Chotíkov bude záviset na výsledku procedury EIA. Tento výsledek si netroufám předjímat. <u>Pokud má na území PK stát spalovna je vhodným místem pro její vybudování lokalita s dobrým napojením (státní komunikace či dálnice), s dobrým geologickým podložím (tj. obdobně jako pro skládku) a s možností využití odpadního tepla.</u> Kromě Chotíkova splňuje takové parametry řada míst. Osobně bych preferoval pro výstavbu spalovny <u>lokalitu skládky Vysoká, která se nachází nedaleko křižení dálnice D5 se silnicí I/27 (na Klatovy) a je dobře dostupná z Rokycanska, jižního Plzeňska, Klatovska, Domažlicka a Tachovska.</u> Tato lokalita má ovšem výraznou nevýhodu – dosud nebyla s nikým projednána. Lokalita Chotíkov byla schválena zastupitelstvy obou obcí – Města Touškova i Chotíkova. A občané Chotíkova ji schválili i v referendu byť s poměrně těsným výsledkem. <u>Nikdo z občanů tedy ani členové KDU-ČSL po žádné spalovně netouží, nutnost jejího vybudování bereme jako daň za vstup České republiky do Evropské unie. Pokud naše vláda a parlament schválily přístupové dohody a přistoupily na omezení skládkování tak jinou ekonomicky reálnou možnost nemáme. Samozřejmě preferujeme to, aby byl veškerý komunální opad nejprve tříděn a</u>	

<u>separován a teprve nevyužitelné složky byly spáleny a skládkovány.</u>	
4. Budete usilovat o nějaké změny týkající se hlavních uzlů veřejné dopravy v Plzni, jako je vlakové a autobusové nádraží?	ANO
Komentář: Ve spolupráci s ČD a SŽDC budeme usilovat o zahájení modernizace Hlavního nádraží a Železničního uzlu Plzeň včetně přestupního terminálu pro městskou a příměstskou veřejnou dopravu. Základní dokumentace je již hotova, chybí vůle (a peníze) z ministerstva dopravy. ČD modernizaci slíbila v roce 2002 (!!!) s realizací do roku 2007 (!!!). Budova CAN (autobusové nádraží) byla státem (nikoliv městem) privatizována – patří tedy privátní firmě ČSAD. Z toho důvodu lze nyní řešit pouze vznik nových přestupních terminálů. Chceme podpořit alespoň dva – 1) mezi „Hamburkem“ a Hlavním nádražím a za 2) mezi areálem ZČU (bory) a Úřadem práce.	
5. Budete v případě zvolení prosazovat nebo podporovat zlepšení kvality ovzduší ve městě:	
• A) vytvořením nízkoemisní zóny v centru Plzně?	ANO
• B) dodatečným zavedením prachových filtrů pro vozidla s dieslovými motory zajišťující chod města (vozidla MHD, údržby komunikací, svozu odpadů, stavební technika atd.)?	ANO
• C) zaváděním čistějších pohonů (stlačený nebo zkapalněný zemní plyn, propan-butan, vodík , hybridní pohon či elektromobily) ve vozidlech obsluhujících město (vozidla MHD, vozidla údržby komunikací, svozu odpadů, stavební technika atd.)?	ANO
• D) zavedením zóny se zpoplatněným vjezdem pro automobily, jaké fungují např. v Londýně nebo Stockholmu?	ANO
• E) snížením maximální povolené rychlosti na některých úsecích frekventovaných silnic na okraji města?	ANO
Komentář: Ad A) Pokud lze využít již platné zákony nemáme s projednáním tohoto tématu v ZMP problém. Ad B) <u>Město vlastní v podstatě pouze vozy PMDP.</u> Údržbu komunikací, svoz odpadů i stavební práce zajišťují privátní firmy, kterým (pokud splňují zákonné normy) nemůže město nic nařít. U autobusů PMDP určitě lze tuto možnost prověřit. Ad C) Zavádění čistších pohonů (stlačený nebo zkapalněný zemní plyn, propan-butan, vodík) bylo PMDP po roce 1990 (údajně již 2x) prověřováno a vyhodnoceno jako nerentabilní. Město Plzeň šlo proto cestou rozvíjení trakcí s čistším pohonem – 1) trolejbus (právě otevřená trať od žst. Jižní předměstí přes Borská pole na Novou Hospodu), chystáme novou trať (od žst. Jižní předměstí ulicemi Borská, U trati a Železniční tj. přes Belánku, Doudlevec, most Milénia, Petrohrad a Hlavní nádraží k Prazdvoji) a za 2) tramvaj (Klatovská – Kaplířova – Úřad práce – Areál ZČU). Pro obsluhu Černic a Letkova jsou využívány hybridní trolejbusy. Ad D) Pokud půjdou využít již platné zákony Ad E) Tomu nic nebrání a pokud se nemýlím bylo to již využito.	
6. Podpoříte v případě zvolení rozvoj cyklistické dopravy ve městě? Pokud ano, jakými konkrétními opatřeními?	ANO
Komentář: Na rozdíl od jiných politických stran zde mohu konstatovat, že cyklistické stezky, trasy a lávky začala KDU-ČSL prosazovat a budovat již v letech 1990-1994. Myslím, že je za námi vidět pěkný kus práce. Chceme pokračovat v budování uceleného systému cyklistických stezek a tras, včetně dostatku stojanů pro bezpečné odstavení kol; prostřednictvím generelu dopravy v klidu uložit povinnost budovat parkovací místa nejen pro auta, ale i pro kola. Chceme vybudovat nové lávky pro pěší a cyklisty - přes přivaděč I/26 u Nové Hospody, přes Mži mezi Skvrňany a ZOO, přes Radbuzu mezi Škoda sport parkem a Doudlevcem jako součást sportovně rekreačních tras podél řek. Budování cyklistického značení v hlavním dopravním prostoru je již 20 let blokováno stanovisky Policie ČR.	

7. Budete prosazovat vyčlenění určité roční částky z rozpočtu města na rozvoj cyklistické infrastruktury (pokud ano, v jaké výši)?	ANO
Komentář: Tento požadavek prosazujeme (spolu s o. s. Děti Země cca od roku 1999). Struktura správy a rozpočtu města umožňuje prosazovat buď konkrétní investice nebo položku na údržbu komunikací u správce (SVS). Roční objem se mění – od cca 5 po 30 miliónů Kč dle projekční připravenosti.	
8. Podpoříte v případě zvolení rozvoj pěší dopravy ve městě? Pokud ano, jakými konkrétními opatřeními?	ANO
Komentář: Na rozdíl od jiných politických stran zde mohu konstatovat, že stezky, trasy a lávky pro pěší začala KDU-ČSL prosazovat a budovat již v letech 1990-1994. V letech 2010-2014 chceme vybudovat nové lávky pro pěší a cyklisty – přes přivaděč I/26 u Nové Hospody, přes Mži mezi Skvrňany a ZOO, přes Radbuzu mezi Škoda sport parkem a místní částí Doudlevce jako součást sportovně rekreačních tras podél řek. Chceme rozšířit pěší zóny v centru o Riegrovu a další ulice; budovat bezbariérové trasy nejen v centru, ale na území celého města. Chceme v zastupitelstvu znovu projednat dopravní zklidnění Americké třídy s cílem uzavřít část mezi Klatovskou a Škroupovou ulicí pro tranzitní automobilovou dopravu a zvýšit kvalitu veřejné dopravy v centru.	

Odpovědi, prosím, pošlete do 20. září na adresu deti.zeme@ecn.cz nebo Děti Země, Barrandova 16, 326 00 Plzeň