KRONIKA

města

Kolína

2004

KRONIKA MĚSTA KOLÍN

2004

V KOLÍNĚ DNE 14.3.2005

KRONIKU ZA OBDOBÍ 1.1.2004 - 31.12.2004 ZPRACOVALA ING. DIANA KRÁLOVÁ

..

ING. DIANA KRÁLOVÁ

.....

ING. MIROSLAV KAISLER
STAROSTA

Ing. Miroslav Kaisler

starosta

Jiří Buřič
místostarosta

Mgr. Jiří Krumich
místostarosta

Mgr. Jiří Kamínek
tajemník

Orgány města

Zastupitelstvo města - složení

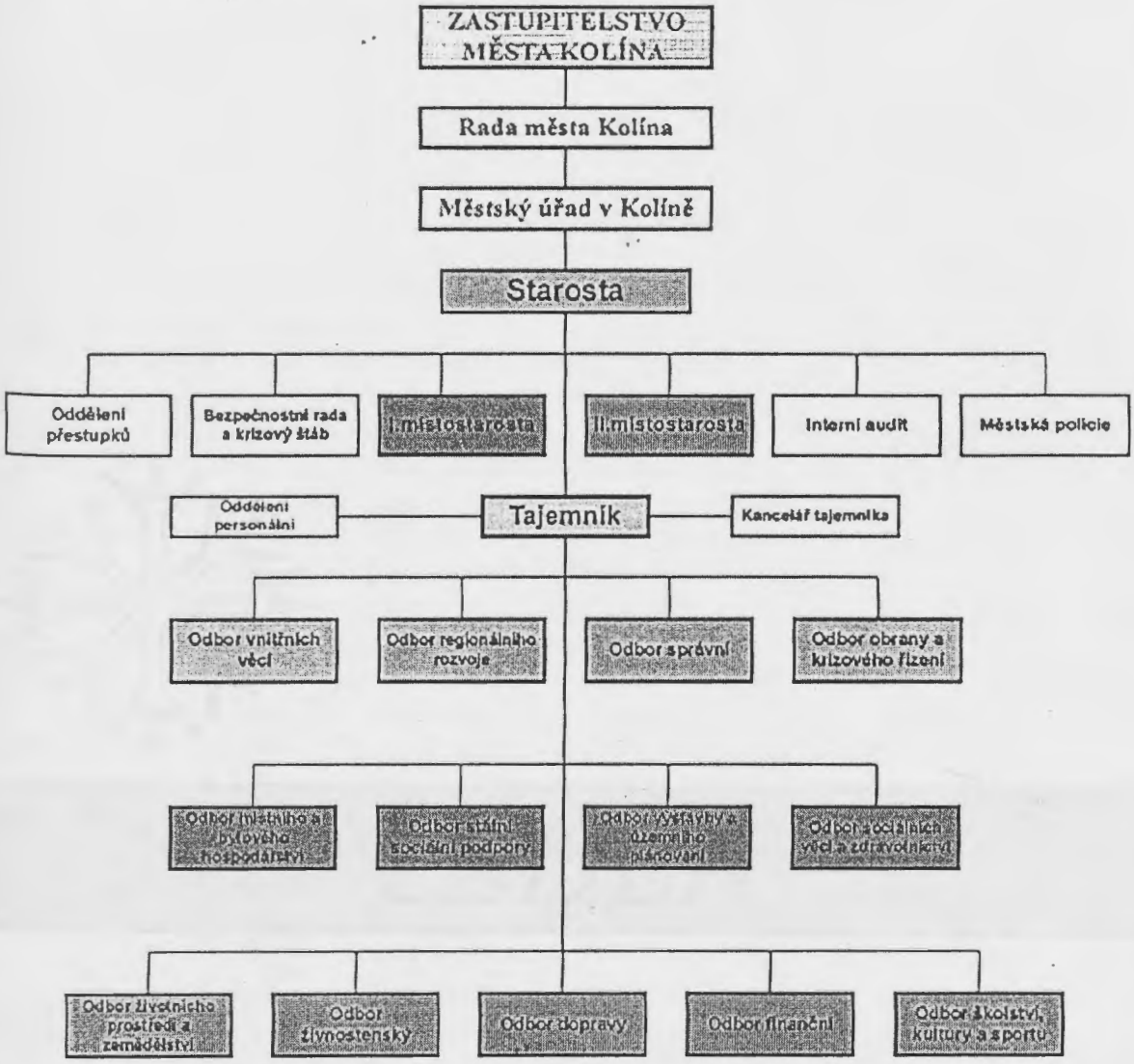
jméno	telefon	email	pol. strana
Moučka Pavel MUDr.	602 203 189	moucka@raz-dva.cz	ČSSD
Král Petr	321 722 788	knihkupectvi.kral@worldonline.cz	ČSSD
Rakušan Jan MUDr.	728 607 952		ČSSD
Štefanec Zdeněk Mgr.	603 920 362		ČSSD
Navrátil Aleš Bc.	603 415 112	ales@sicco.cz	ČSSD
Kaisler Miroslav Ing.	321 748 212	miroslav.kaisler@mukolin.cz	ČSSD
Krumich Jiří Mgr.	321 726 694	jiri.krumich@mukolin.cz	KDU-ČSL
Sova Karel Ing.			KDU-ČSL
Ledvina František RSDr.	602 860 673	frantisek.ledvina@worldonline.cz	KSČM
Škorpík Martin Ing.	607 847 839	mskorpik@volny.cz	KSČM
Truska Jiří	723 534 443		KSČM
Javůrek Luboš			KSČM
Matějková Jana Mgr.	321 724 954		Nezávislí
Najman Tomáš JUDr.	608 909 939	judr.najman@tiscali.cz	Nezávislí
Volšanský Petr MUDr.	321 756 315	petr.volsansky@nemocnice.kolin.cz	Nezávislí
Majerová Zdenka			Nezávislí
Navrátil Václav MUDr.	321 756 363	vaclav.navratil@nemocnice.kolin.cz	Nezávislí
Lacina Jaroslav	321 721 485		Nezávislí
Krumich Martin JUDr.	604 235 102	martinkrumich@seznam.cz	ODS
Kopecký Petr MUDr.	321 721 493		ODS
Plašil Ondřej Mgr.	606 620 441	ondra@decibelproduction.cz	ODS
Eliáš Aleš	321 721 924		ODS
Janoušek Milan JUDr.	321 712 055	janousek@asysijd.cz	ODS
Konfršt Antonín			ODS
Matějková Eva MUDr.	321 727 111	eva.matejka@seznam.cz	ODS
Pekárek Roman Mgr.	606 746 874	romanpekarek@centrum.cz	ODS
Buřič Jiří	602 418 864	jiri.buric@mukolin.cz	ODS

Orgány města

Rada města - složení

Jméno	telefon	email	pol. strana
Moučka Pavel MUDr.	602 203 189	moucka@raz-dva.cz	ČSSD
Král Petr	321 722 788	knihkupectvi.kral@worldonline.cz	ČSSD
Rakušan Jan MUDr.	728 607 952		ČSSD
Kaisler Miroslav Ing.	321 748 212	miroslav.kaisler@mukolin.cz	ČSSD
Krumich Jiří Mgr.	321 726 694	jiri.krumich@mukolin.cz	KDU-ČSL
Plašil Ondřej Mgr.	606 620 441	ondra@decibelproduction.cz	ODS
Matějková Eva MUDr.	321 727 111	eva.matejka@seznam.cz	ODS
Pekárek Roman Mgr.	606 746 874	romanpekarek@centrum.cz	ODS
Buřič Jiří	602 418 864	jiri.buric@mukolin.cz	ODS

Organizační struktura



LEDEN

První hodiny nového roku byly v Kolíně ve znamení hudby, zpěvu a tance. Přestože mnoho lidí zůstalo doma u svých televizních obrazovek, zaplnily se i restaurace a taneční sály.Největší silvestrovské a novoroční oslavy se tak jako o každý rok uskutečnily v Městském společenském domě, kde vyhrávala pražská kapela Smokie Revival a kutnohorský taneční orchestr Expres. Je to dáno už velkým prostorem.Sál však zcela zaplněn nebyl. Přestože při hojně navštívených plesech je tu i pětistovka lidí, nový roku jich tu vítalo asi 200. Kde jsou ty časy (možná 10 let zpátky) – to tu bylo narváno, vstupné jen 70 Kč. Mnohé zájemce možná odradila vysoká cena vstupného -450 korun. Oproti zvyklostem v jiná léta a při ostatních plesech, kdy jsou muzikou i tancem a hlavně lidmi zaplněny veškeré prostory, byla proto otevřena pouze spodní část velkého sálu. Samozřejmě, že tak nízká účast se projevila i na kase , pořadatelé prodělali několik desítek tisíc korun, zatímco předminulý silvestr s Universalem a Kapry byl finančně vyrovnaný. Silvestrovskou zábavu letošní rok už pořádat agentura F + V po těchto zkušenostech prý nehodlá.

První minuty nového roku trávil s občany i starosta Miroslav Kaisler . Patnáct minut po půlnoci se konal na Karlově náměstí ohňostroj, odpálený ze střechy Městského společenského domu. Rozjaření lidé také odpalovali vlastní zábavnou pyrotechniku, kterou si na náměstí donesli. Barevné ohňostroje menší či větší létaly i z mnoha domů ve městě, bouchalo se , létaly prskavky. Zatímco jedni se veselili, jiní museli pracovat.Poněkud jiný počátek nového roku proto mělo jedenáct zaměstnanců technických služeb,kteří museli uklízet čerstvě zasněžené město. Ti především zbavovali Karlovo náměstí a okolní ulice odpadků novoročního veselení, to je zbytků zábavné pyrotechniky a střepů z rozbitých lahví po silvestrovských oslavách.

V plném nasazení byli také místní silničáři. Všechny vozovky první třídy tak byly na Nový rok mokré a posypané.Po silvestrovské a novoroční noci byly jakoby rázem plné kontejnery a popelnice. Na Nový rok, tedy v první den nového roku ,měli zaměstnanci Technických služeb, popeláři, volno, odpad se svážel až následující den v pátek 2. ledna 2004.

První narozený občan města v každém novém roce se má, protože většinou dostává dárky i od radnice. Stejně tomu bylo i letos, i když si na něj museli pěkně počkat.Jako první se v kolínské porodnici narodila Veronika Červeňáková, která se mamince Monice Červeňákové a tatínkovi Lubomíru Gašparovi narodila na Nový rok pět minut po půl jedenácté v noci.Maminku s dítětem navštívil starosta města Miroslav Kaisler a předal jí kromě květin i pět tisíc korun jako dárek od městského úřadu.

V zápisu v listopadu loňského jsem psala o tom, že po mnoha odkladech, vytáčkách a zamítavých stanoviscích byl na radnici vystaven papírový model navrhované nové podoby Karlova náměstí. Současně byli lidé vyzváni, aby do sešitku přímo u modelu a nebo do schránky umístěné pod vánočním stromem na náměstí se vyjadřovali k uvažované rekonstrukci. Lidé se o rekonstrukci velmi zajímali, ale připomínek se nesešlo mnoho - jen 80 a jsou velice různorodé. Z většiny vyplynula značná nechuť k plánované akci a

především k navrhované podobě ústřední části náměstí. K nejvíce opakovaným kladným postojům patří tyto:
"Realizace je celkem vkusná", "projekt je ale výborný", "návrh se mi moc líbí", "návrh není špatný", "návrh se nám zdá moc hezký", "tato úprava se mi zdá být pěkná", "tato úprava se nám zdá důstojná". Mnohem více bylo ale hodnocení negativních. Nejčastěji kritici návrhu vytýkají málo zeleně, umístění laviček, chybějící stín, nedostatečné osvětlení, stojany na kola a nerespektování přirozené trasy ze Zálabí na sídliště, tedy diagonálu Husova - Pražská ulice.Nejvíce však lidé poukazovali na "zbytečně vyhozené peníze" a navrhovali jejich využití jinde a jinak, podle jejich názoru prospěšněji. Tak se vlastně ukázalo, co by lidé v Kolíně míst nemuseli a co by naopak chtěli. K těm chtěným věcem patřila stavba lávky přes Labe a hlavně uspíšení stavby silničního obchvatu. Někteří dokonce označili připravovanou rekonstrukci za naprostou hloupost a dokonce svůj názor podrobněji specifikovali. Nelíbily se například úzké chodníky, pódium pro jedno použití v roce, bouda, stromy před vchody do budov, málo osvětlení, popření historického rázu. Našla se tu i vyjádření tato: "celé je to špatně", "prosím nekažte takto město!", "je to příšerný!", "pěkně ošklivé", "na to jak návrh dlouho trval a kolik peněz to bude stát, tak je to nic moc", "zmatené, fuj!", "je to jako pěst na oko", "pěkná ptákovina", či jednoznačné, i když strohé "děs - běs... Mnozí se na celou záležitost zase dívali přes vynaložené prostředky. Ti pak psali své vzkazy v tomto duchu: "peníze by se daly užít účelněji", "když nejsou peníze na důkladnou věc (podzemní parkoviště, WC), pak vidím jako potřebnější lávku přes Labe", "udělejte raději kanalizaci v Sendražicích", "zbytečné peníze, podívejte se na chodníky v Jateční ulici", "za peníze lépe udělat potřebnější věci - např. lávku přes Labe, cyklostezky", "návrh není špatný, ale přál bych těm, kdo rekonstrukci prosazují, aby pár dnů bydleli vedle průtahu, snad by urychlili výstavbu obchvatu" "proč se peníze neinvestují tam, kde je třeba (inženýrské sítě, byty, cyklostezky, údržba hřišť)? Ať tak či onak, je jasné, že budoucí vzhled Karlova náměstí lidi zajímá. Proto přišli a napsali své vyjádření. Zastupitelé však budou mít poslední slovo v tom, v jaké míře a zda vůbec se rekonstrukce Karlova náměstí uskuteční.

První dny roku znamenají zdražování.

Nepříjemné překvapení čekalo od prvního dne nového roku na cestující autobusy po městě. Městská autobusová doprava Kolín (MAD) zvyšuje od Nového roku ceny. Jednotlivé jízdné se zdražilo ze 6 Kč na 8 Kč v předprodeji a u řidiče z 8 Kč na 10 Kč. Úměrně tomu se zvýší i cena časových jízdenek. V době ranní dopravní špičky přestaly platit průkazy pro seniory.
Je to opatření jistě nemilé, dopravce ho zdůvodňuje tím, že ceny hromadné dopravy v Kolíně setrvaly v nezměněné výši od roku 2000, dalším důvodem je zvýšení cen vstupů, zejména pak zvýšení ceny nafty od ledna 2004 . Od 1. ledna také došlo k úpravě podmínek pro užívání zvýhodněného jízdného pro důchodce. Modré průkazky "D" a hnědé průkazky pro seniory od 80 let platí pro jízdu až po skončení ranní dopravní špičky po 8. hodině ranní. Tato úprava platí v pracovní dny, kdy je velká obsazenost autobusů v ranní dopravní špičce.. Dalším důvodem této úpravy je skutečnost, že cena časové jízdenky pro důchodce takřka nebyla zvýšena. Celkové náklady MAD s.r.o. na jeden kilometr včetně mezd zaměstnanců, oprav a dalších výdajů vycházejí na 28 Kč. Z jízdného a reklam získá společnost 16 Kč, zbylých 12 Kč je dotováno z městského rozpočtu.

Ceny jízdného Městské autobusové dopravy Kolín od 1.1.2004

Jednotlivé jízdné
Plné v předprodeji: 8 Kč (zlevněné 4 Kč)
Plné u řidiče: 10 Kč (zlevněné 5 Kč)

Časové jízdenky - známky
Plné měsíční: 250 Kč (zlevněné 90 Kč)
Plné čtvrtletní: 660 Kč (zlevněné 230 Kč)

Zavazadlo a pes
V předprodeji: 4 Kč
U řidiče: 5 Kč

Víc platí lidé i za svoz a likvidaci komunálního odpadu Technickým službám města Kolína. Cena za jednoho občana činí 408 korun na rok (v loňském roce to bylo 360 korun). Komu se tento poplatek zdá vysoký, může ho zaplatit ve dvou splátkách vždy jedno pololetí. Lidé musí poplatek uhradit do 29. února.

Další zdražení je u vody. O čtyřiasedmdesát haléřů za kubík se od 1. ledna zvýšila cena vodného u společnosti Vodos, která naše město vodou zásobuje.

Další nemilé překvapení čekalo od nového roku na nemocné.Ze zákona se totiž změnila výše dávek, vyplácených v nemoci, což je součástí probíhající reformy veřejných financí. Změny uvádím v následující tabulce.

	dříve	nyní	rozdíl
týden	2590	1980	610
14 dnů	5520	4680	840

Maximální nemocenské dávky

	dříve	dnes
první tři dny nemoci	303	145
4.-14. den	419	386
od 15. dne	419	419

Tyto skutečnosti se samozřejmě dotknou lidí v celé republice, ale do kroniky je zařazuji pro možné souvislosti s dalšími zprávami, pro dokreslení finančních poměrů, v nichž se nyní i v Kolíně žije. Pro změny se oficiálně uvádějí tyto důvody:Češi prostonají čím dál víc dnů v roce. Vloni strávili v pracovní neschopnosti 110 milionů dnů. Podle Českého statistického úřadu v roce 2001 činila průměrná doba pracovní neschopnosti 28,5 dne, loni přesáhla 30 dnů. Na vysokou nemocnost u nás si stěžují zejména zahraniční firmy. Stále rostou i výdaje na nemocenskou.Například člověk s průměrnou mzdou dostane při dvoutýdenní chorobě v roce 2004 nemocenskou zhruba 5000 korun, tedy o téměř tisíc korun méně než vloni. Od patnáctého dne nepřináší novela zákona o nemocenském pojištění žádnou změnu. Za každý další den bude nemocný nadále dostávat maximálně 419 korun.Výše nemocenských dávek se vypočítává z průměrného denního příjmu, z něhož pojištěnci náleží určitá procentní část. Do výpočtu se nezahrnuje to, co člověk vydělá nad stanovenou hranici. V praxi to znamená, že pro hůře placeného zaměstnance může nemocenská představovat 86 procent čistého příjmu a pro pracovníka s vyšší mzdou třeba jen 40 i méně procent.Očekává se, že se sníží zejména počet krátkodobých pracovních neschopností.

5.1.

Toto pondělí bylo prakticky prvním pracovním dnem letošního roku. Podle kalendáře sice prvním pracovním dnem byl pátek 2. ledna, ale mnoho lidí si bralo dovolenou, takže šli do práce až v pondělí. Hned první den přinesl lidem velké problémy, protože do rána napadnul sníh a teplota klesla k 10 stupňům pod nulu. Lidé to hned pocítili na nádraží, protože mnoho vlaků nejelo, další měly zpoždění. Ke všemu ještě na trati mezi Úvaly a Českým Brodem v noci praskla mrazem kolejnice, takže se musela opravovat. Zpoždění vlaků bylo ještě během dopoledne, než se srovnalo. Takže mnoho lidí přišlo v první pracovní den do zaměstnání pozdě.

Kolínský Pres, regionální týdeník, přinesl krátký rozhovor s místostarostou Jiřím Buřičem na prahu nového roku. Takové malé pozdravení, které zařazují v plném znění.

** Co nejdůležitějšího se podle vás stalo v Kolíně během roku 2003?*

Kromě rekonstrukce a výměny vedení na radnici je vcelku důležité, že se nic nestalo v porovnání s předchozím rokem povodní a jiných pohrom. Pokračuje výstavba průmyslových zón a snaha řešit dopravní situaci ve městě.

** A co významného se událo v celém kolínském regionu?*

Otevřela se veřejná diskuse nad připravovanými investicemi. Dožili jsme se roku 2004. Lidé dali souhlas ke vstupu do Evropy a přežili zrušení Okresního úřadu v Kolíně. Navíc mnohým svitla naděje zajímavého povolání v TPCA a byla zahájena stavba dálničního přivaděče přes Velký Osek.

** Co čeká obyvatele Kolína v příštím roce? Co pro ně radnice chystá?*

Dokončení Brankovické ulice, lávku přes Labe, rekonstrukci kanalizace, komunikací, zeleně a Karlova náměstí. Příspěvky na zřízení bytové jednotky. TPCA zahájí výrobu a město výstavbu bytů v lokalitě "kasárna".

** Dá se předpokládat, že vše nepůjde hladce. S jakými problémy se tedy bude muset město potýkat v roce 2004?*

Problémy souvisejí s obsahem předešlých odpovědí, a proto prosím všechny občany našeho města o velkou dávku trpělivosti a tolerance.

V Brandlově ulici, v centru Kolína, došlo k loupežnému přepadení. Muž si vyhlédl starší ženu (74 let) nejprve ji škrtil, pak ji povalil na zem, vytrhl jí kabelku a dal se na útěk. Žena však neztratila duchapřítomnost, přivolala policii a její hlídka muže zadržela v Zahradní ulici. Takže ze svého lupu se těšil jen několik minut.

Nové kulturní centrum otevřela v Kolíně agentura Jakub ve Zlaté uličce – u Foto Zlatá. Hlavní novinkou bude on-line předprodej vstupenek, což v Kolíně dosud nebylo. Lidé si do agentury dřív chodili pro vstupenky, které pro ně agentura objednala a přivezla z Prahy. Nyní si lidé telefonicky anebo přes internet z adresy www.ticketart.cz vstupenky objednají. Pak si je v agentuře Jakub vyzvednou, nebo je obdrží poštou - podle toho jak si budou přát.Agentura bude fungovat i jako kulturní centrum pro široké okolí, kde budou k dispozici programy, bude pořádat i vlastní kulturní akce.

Maturitním plesem kolínského gymnázia odstartovala v sále Městského společenského domu letošní plesová sezóna, v níž se tu uskuteční třiatřicet plesů. Zadány jsou všechny pátky a soboty až do dubna. Některé týdny se bude tančit i ve čtvrtek. Jedná se skutečně o mimořádně velký zájem o uspořádání plesu. Některé jsou zadány až čtyři roky dopředu.Již dnes jsou zadány termíny nejen na rok 2005, ale i na další dva roky. V případě velkého zájmu zbývají ještě čtvrtky a další všední dny, nebo termíny po 23. dubnu, kdy se koná poslední ples čáslavských pilotů. Kromě tradičních maturitních rejů plesy připravili kolínští letci i čáslavští piloti, myslivci i rybáři, zdravotníci, jezdecký oddíl, policisté, hokejisté, kteří jej nazývají plesem nosatých, živnostníci. Všechny mají již své tradiční příznivce. Plesy se konají v Kolíně i na dalších místech, například v Obecním domě, na Zámecké. Ale Městský společenský dům má nejlepší jméno a nejvyšší úroveň, každý pořadatel by v něm chtěl svůj ples mít a proto je plesová sezóna v Kolíně spojována právě s ním. Ostatní místa jsou až na druhém místě.

Odbor výstavby a územního plánování Městského úřadu Kolín vydal stavební povolení na 2. až 5. etapu rekonstrukce Jateční ulice. Práce se týkají rekonstrukce komunikace, včetně úpravy chodníků, stání pro kontejnery, rekonstrukce veřejného osvětlení a zeleně a rozšíření parkovacích a odstavných ploch. Stavba má být dokončena nejpozději do 24 měsíců od nabytí právní moci tohoto povolení.Po realizaci by se měla zlepšit dopravní situace zejména v úseku od ulice Polepské po ulici Vávrovu.V rámci stavebního řízení bylo vyhověno připomínkám občanů, týkajícím se vzdálenosti zálivu pro autobusovou zastávku MHD od oken bytů, v prostoru tzv. "malého sídliště".
Rada Středočeského kraje rozhodla o přidělení finanční dotace ve výši 452 tis. Kč Nemocnici Kolín na výměnu rentgenové lampy mamografu. Stávající lampa je v havarijním stavu. Rada schválila přijetí finančních prostředků od státu určených k oddlužení středočeských nemocnic ve výši 415,003 mil. Kč. Z této částky rozdělila nemocnicím na základě mandátu Zastupitelstva kraje částku 401,290 mil. Kč k pokrytí závazků po lhůtě splatnosti k 31. prosinci 2003. Nemocnice Kolín obdrží 49,026 mil. Kč.

Už už se v Kolíně schylovalo k senzaci, když dva kolínští školáci našli v Rybářské ulici archeologické kosterní pozůstatky.V Kolíně se začalo povídat, že jde o historický nález značného významu.Expertiza však potvrdila, že kosti nepatří pravěkému pterodaktylovi, jak se předpokládalo. Archeolog kolínského muzea určil, že se jedná o několik set let staré kosti z vepře a krávy.

Zájemci o prohlídku starého židovského hřbitova dostávají v Městském informačním centru či v Regionálním muzeu spolu s klíčem od těžkých vrat zdarma i česko-anglickou propagační minipublikaci doplněnou barevnými fotografiemi a plánkem. V nákladu 1.000 kusů jí vydalo Regionální muzeum v Kolíně s podporou "Nadačního fondu obětem holocaustu". Část nákladu byla předána vlastníkovi hřbitova, tj. Pražské židovské obci a Židovskému muzeu v Praze.

Jaroslav Kronus vydal už čtvrtý díl historie města Kolína, který zachycuje proměny náměstí, ulic a budov. Současně lze zakoupit i dotisk 1. dílu, který byl po svém vydání rozebrán. V roce 2004 má Jaroslav Kronus v úmyslu vydat před 42. ročníkem Kmochova Kolína přednostně 9. díl, věnovaný Františku Kmochovi a jeho odkazu. Do konce příštího roku má ještě vyjít 5. díl. Desetidílný cyklus by měl vyvrcholit v roce 2006 osobními vzpomínkami Jaroslava Kronuse na svůj život.

Hospoda na kopečku v Sendražicích byla dříve velmi vyhledávaným pohostinským zařízením, konaly se v něm plesy, oslavy místních událostí, šachové turnaje... Nyní byla již několik let uzavřená a čekalo se na nového majitele, tím se nyní stalo město Kolín.Požádalo už o zápis do katastru nemovitostí a o jejím využití se začne jednat až bude posouzen celkový stav budovy a jejího zařízení.

6.1.

Lékařům v ordinacích a lékárníkům došla trpělivost. Mnozí z nich mezi jedenáctou a dvanáctou hodinou dopoledne zavřeli své ordinace a lékárny, aby upozornili na to, že vláda dostatečně neřeší finanční krizi ve zdravotnictví - a když už, tak sype většinu peněz do nemocnic.Ambulantní lékaři žádají, aby měli v rozpočtu pojišťoven alespoň svůj pevný díl, z něhož by jim nemocnice nemohly podle potřeb ukrajovat. Ministryně zdravotnictví Marie Součková řekla, že takové opatření podpoří. Zatím se jí však ve zdravotnictví nepodařilo prosadit takřka žádné změny. V Kolíně se jednalo o symbolickou akci, lidé příliš její dopady nepocítili. To ale neznamená, že kolínští zdravotníci jsou bez problémů. Například záchranná služba. Rozhovor s jejím ředitelem MUDr. Jiřím Franzem přinesl regionální týden Pres. Zařazuji ho do kroniky:

*V prosinci svolal krajský hejtman Petr Bendl do sídla Krajského úřadu Středočeského kraje zástupce krajů mimořádné jednání k záměru zpětné úhrady proplacených úkonů zdravotnických záchranných služeb ČR za léta 2001 a 2002 Všeobecné zdravotní pojišťovně. Jaký byl důvod k tomuto jednání?

Jde o to, že záchranné služby v letech 2001 a 2002 přijaly v dobré víře na základě platných smluv, které navrhla Všeobecná zdravotní pojišťovna a odsouhlasilo Ministerstvo zdravotnictví, nasmlouvané úhrady formou paušální platby podle zákona č. 526/1990 Sb.. Pojišťovna však začala na základě nového stanoviska Ministerstva financí ČR k výši úhrady výkonů hrazených z veřejných zdravotních pojištění požadovat zpětnou úhradu proplacených zdravotních výkonů zdravotnických záchranných služeb a to dle zákona č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění. Jak se praví v oznámení Středočeského krajského úřadu, je třeba vnímat i takové zvyklé jevy v naší společnosti, že to co bylo přijatelné pro Všeobecnou zdravotní pojišťovnu, Ministerstvo zdravotnictví a Ministerstvo financí před třemi lety, není přijatelné dnes. Z dokumentu krajského úřadu ještě cituji: "Je otázkou, jestli tehdy byly dané smluvní vztahy provedeny skutečně kompetentně, nebo jen tak halabala a to ještě úředníky, kteří v dané chvíli věc podcenili nebo jí dodnes nerozumí. Není vyloučeno, že z dnešního pohledu je náhled ministerstva financí i VZP legitimní." Středočeský kraj usiluje u Všeobecné zdravotní pojišťovny o okamžitý odklad plánovaného zápočtu údajných pohledávek. Jinými slovy jednání probíhá, není ukončeno a výsledek může samozřejmě v důsledku různými směry ovlivnit rozpočet, investiční možnosti i povšechnou finanční situaci všech oblastí středočeských záchranných služeb.

* Jaké dopady mají tyto skutečnosti pro kolínskou záchrannou službu?

Tyto skutečnosti mohou mít pro kolínskou záchranku samozřejmě nepřímý dopad. Musím ovšem konstatovat, že kolínská záchranná služba je jediná z celého Středočeského kraje, která se na požadované částce 55 miliónů nepodílí ani haléřem. Pokud by okresní středisko záchranné služby Kolín bylo teoreticky samostatnou organizací, nemělo by problémy ani důvod žádné peníze Všeobecné zdravotní pojišťovně vracet. Od roku 2001 - i díky srozumitelné spolupráci s kolínskou pobočkou VZP - postupuje kolínská záchranka zcela průhledně a dokladovatelně při fakturaci svých výkonů přesně v duchu pravidel a směrnic VZP.

*Hovořil jste o nepřímém dopadu. Co máte na mysli?
V odpovědi na tuto otázku musím začít odjinud. Koncem roku 2003 proběhlo v rámci reorganizace záchranných služeb v kraji výběrové řízení na funkci vedoucího lékaře pro oblast Kolín - Nymburk. Ve výběrovém řízení jsem uspěl. Pro uvedenou oblast (kolínsko-nymburskou) to bude znamenat postupný přechod na pouze jedno zdravotnické operační středisko se sídlem v Kolíně, které bude řídit kromě již zavedených stanovišť v Kostelci nad Černými lesy a Českého Brodu navíc ještě výjezdová stanoviště v Nymburce a Městci Králové. Je to opatření systémové, obdobně vznikají oblasti kupříkladu Příbram - Beroun, Benešov - Kutná Hora, Kladno - Rakovník, Mělník - Mladá Boleslav a chystá se sloučení Praha-východ a Praha-západ, snad po názvem Praha venkov. V praxi to znamená žádoucí redukci počtu operačních středisek v kraji ze třinácti na šest, zlevnění těžkopádného chodu bývalých samostatně hospodařících okresních záchranek ale též logicky zásadní odborné, softwarové, prostorové a další nároky především na obsazení a vybavení operačních středisek. Pro naší oblast je určeno operační středisko v Kolíně. Předpoklad je přechod na jeden dispečink v Kolíně pro kolínsko-nymburskou oblast po nezbytných nelehkých organizačních opatřeních a zkušebním provozu v horizontu druhé poloviny letošního roku. Kolínská záchranka se tedy opět "přejmenovala" (po kolikáté již v poslední době!) na Územní středisko záchranné služby Středočeského kraje - oblast Kolín - Nymburk. To tedy kolínskou záchranku čeká. Bude se jednat o nemálo práce, ve které bych předpokládal i tolik žádoucí spolupráci a podporu města a vedení nemocnice. Při představě dosud nevyřešených prostorových problémů pro moderní kolínský dispečink, kdy není vyloučeno, že není daleko doba, kdy druhá dispečerka bude zvedat telefony tísňových výzev na kuchyňském stole nebo na balkoně, je možná potřeba se pousmát, ale na druhé straně spíš označit celou situaci za urgentní, vyžadující pokud možno okamžité řešení a snahu se začít o kolínskou záchrannou službu zajímat.A teď se vrátím k vaší otázce. Současně musím konstatovat, že jsme podřízenou součástí středočeské záchranky, právě ovlivněné finančními problémy, jak vyplývá z odpovědi na první otázku. A tak - ač "nevinně", neb máme de facto vše ve vztahu v VZP v pořádku, může být naše činnost ovlivněna i vynucenými restrikcemi, investiční kázní a jinými ne zrovna veselými skutečnostmi.

- Má být omezena pohotovost jen do desáté hodiny večerní. Je tomu tak?

Podmíněně od 1. února, nejpozději od 1. března bude se souhlasem Územního střediska záchranné služby Středočeského kraje ukončena ve všední dny Lékařská služba první pomoci u vrátnice kolínské nemocnice po 22. hodině. Jedná se o rozhodnutí citlivé, existuje ale ještě možnost toto rozhodnutí zvrátit. Dle předběžných jednání by část této služby převzala nemocnice, v případě dětské pohotovosti tomu tak - nepochybně ku prospěchu nemocných dětí - bude již od 1. února, kdy převezme dětskou pohotovost v plném rozsahu dětské oddělení na základě zdravotního programu Středočeského hejtmanství. Kolínská nemocnice se má stát jedním ze čtyř center pro péči o dítě v kraji (dále Příbram, Kladno, Mladá Boleslav). O víkendech zůstává rozsah Lékařské služby první pomoci stejný. Ve všední dny je po 22. hodině lékař záchranné služby současně v hotovosti jako člen výjezdové posádky Rychlé lékařské pomoci pro výzvy na lince 155, tedy pro urgentní a život ohrožující stavy.

- Proč bude toto opatření zavedeno?

Lékaři záchranné služby jsou voláni na pohotovost několikrát za noc a pokud nejsou na výjezdu s posádkou Rychlé lékařské pomoci, překonávají pro každé - často i ne zcela indikované ošetření - zcela nesmyslnou pouť přes celý areál nemocnice - zima nezima, déšť nedéšť etc. Pro kvalifikované lékaře Rychlé lékařské pomoci se tak stává noční služba po 22. hodině mnohdy očistcem a někteří pracovníci na vedlejší pracovní poměr ztrácí motivaci a chuť chodit na záchranku, kde je trvale nedostatek lékařů, sloužit. Je to omletá stará opakující se píseň od mého nástupu v únoru roku 2002. Již od dob ředitele Rakušana probíhají marné

snahy o získání nyní již alespoň minimálních prostor pro potřeby záchranné služby v areálu nemocnice. Pro operační středisko a pro lékaře, který by jako všude jinde včetně Střední Afriky byl v prostorách ordinace Lékařské služby první pomoci a nikoli 400 metrů někde v úplně jiné budově. Problém není vyřešen dodnes, záchranná služba je nadále v Kolíně v hygienicky nevyhovujících podmínkách, snahy současného vedení nemocnice jsou deklarovány, musím uvést že vstřícné, ale konkrétní výsledky se stále z různých příčin oddalují. Osobně se domnívám, že pokud dojde definitivně k ukončení pohotovosti ve všední dny po 22. hodině, nebudou občané nijak ohroženi, bude jistě vhodná příležitost vše srozumitelně medializovat a řešit některé stavy přímo v nemocnici. Kolínská záchranka je i v tomto smyslu jediná v kraji, která doposud v tomto rozsahu pohotovost provozuje, vzdor uvedeným komickým podmínkám.

Přelíčení se skupinou mladých lidí, kteří jsou obžalováni z pěstování a prodávání marihuany ve velkém, za což jim hrozí až několik let vězení, bylo odročeno na březen. Šest mužů a jedna žena ve věku od pětadvaceti do sedmadvaceti let stojí před soudem už od začátku loňského roku. Podle obžaloby skupina pěstovala marihuanu v nenápadných rodinných domech na Kolínsku, Brněnsku, Strakonicku a Lounsku. Používala k tomu speciální pěstírny s řízeným zavlažováním a osvětlením. Důkazem proti nim byly jejich vlastní poznámky o některých podmínkách pěstování – například zalévání, teplotě nebo kyselosti půdy, fotografie rostlin konopí. Policie skupinu zadržela před dvěma lety na jaře. Všech sedm je nyní ve vazbě,osmý člen skupiny se skrývá.

Rada města Kolína před Vánocemi vyhlásila záměr dlouhodobě pronajmout veřejné prostranství autobusového nádraží. Město si od nového provozovatele slibuje modernizaci ladem ponechaného nádraží i zkulturnění prostředí. Podle vedení města je o provozování autobusového nádraží velký zájem, hlavně z řad dopravců, kteří se domnívají, že by mohli vydělat finanční prostředky na poskytování služeb ostatním dopravcům i za vjezd na nádraží. Už mnoho let je totiž autobusové nádraží využíváno a neudržováno, každý den přijíždějí stovky lidí z okolních měst a vesnic, chybí jakékoli zázemí.Radnice má představu, že by dopravní firmy, které na nádraží vozí autobusy své cestující a mají zde své zastávky, by novému nájemci platily poplatky. Z výnosů by pak nájemce nechal nádraží lépe vybavit. V současné době dopravci neplatí nikomu - ani městu, jež je vlastníkem nádraží. Tento záměr se na radnici projednával už za minulého vedení, tehdejší radní o něj neměli zájem.

Čtyři nové ulice, které vznikly v důsledku nové zástavby, dostaly nové jméno. Názvy navrhla tzv. skupina pro pojmenování ulic. V Sendražicích se nová ulice odbočující z ulice Lesní nazývá K Potoku a ulice mířící z ulice Palackého k Ovčárecké nese název Škroupova. Na šídlišti U Jána vznikla ulice Práškova a ve Štítarech ulice Za Dvorem, která odbočuje kolmo z ulice Za Školou

Na přelomu roku proudily do psího útulku davy lidí s dárky pro pejsky.Bylo jich více než v uplynulých letech. Pejsci dostali dvakrát tolik granulí, konzerv a pamlsků. Personál útulku odhadl, že s darovanou potravou vydrží nejméně do srpna letošního roku. Kromě jídla přinesli dárci také deky, hračky i vodítka a 31 tis. Kč. V současné době má útulek pro psy patnáct čtyřnohých obyvatel, což je běžný stav jako v průběhu celého roku.Během minulého roku prošlo útulkem celkem 248 psů, z toho pro 61 z nich si přišli původní majitelé a 187 zvířat vydali pracovníci útulku zájemcům. Průměrná doba pobytu psů byla 23 dnů.Většinou tu je najednou patnáct až osmnáct psů, což je počet na únosné hranici.Ještě se nestalo, aby byl

útulek zcela zaplněn a nemohl už žádného psa přijmout. Psí domov v Kolíně patří k nejmodernějším útulkům ve středních Čechách. Funguje od roku 2001 , kdy ho radnice postavila za 6,5 milionu.

7.1.

Je po Třech králích, tedy čas, kdy se začínají odstrojovat stromečky. Prostory kolem kontejnerů se jimi plní ve dne i v noci. Stále je totiž dost lidí, kteří dávají přednost rostlému před umělým. Technické služby vyhlásily, že tyto stromky mohou lidé dávat přímo do kontejnerových boxů nebo na sběrná místa. Často je vidět odstrojený stromeček letící z okna. Jeho dosavadní majitel nechtěl znečisťovat vnitřní prostory paneláku, tak ho jednoduše vyhodil z okna a poté, co šel okolo ho sebral a odnesl ke kontejnerům.

Úřad práce v Kolíně v rámci aktivní politiky zaměstnanosti letos podporuje zaměstnanost žen, které z nejrůznějších vážných důvodů (péče o děti, péče o osobu blízkou, ZPS) potřebují zaměstnání na zkrácený pracovní úvazek čtyři hodiny denně. Se zaměstnavatelem, který vytvoří a nabídne úřadu práce pracovní místo pro ženu v délce čtyř hodin denně v čase od 8 do 15 hodin a přijme na toto pracovní místo ženu - uchazečku o zaměstnání evidovanou na úřadu práce, uzavře úřad práce dohodu o poskytnutí příspěvku ke mzdě ve výši 2.500 Kč měsíčně na dobu 10 měsíců. Dále úřad práce poskytne v rámci rekvalifikací ženám před nástupem do zaměstnání potřebný kurz na zvýšení a obnovení kvalifikace dle požadavku budoucího zaměstnavatele.

Očima mimozemšťana Maxe, který byl vyslán z planety Zyrx na Zemi, aby poznal, jak tam vše funguje, se budou žáci kolínských základních škol dívat na město Kolín. Max dostane každý měsíc otázku od Rey z domovské planety Zyrx, kterou formou SMS zodpoví. To je nová SMS soutěž, kterou v rámci prevence kriminality připravila pro děti z Kolína zdejší městská policie. Prvním úkolem na leden 2004 je odpověď na otázku: Jak se ti líbí na Zemi, konkrétně v Kolíně, Jaké je to město? V další soutěži,kterou vyhlásila Městská policie měli žáci místních škol nakreslit, jak si představují práci strážníků.Zúčastnilo se jí 160 žáků ze sedmi základních škol.

8.1.

Neobvykle silnou sněhovou peřinu dostal Kolín. Město v nížině, zvyklé v posledních letech na zimy bez sněhu, zápolí s rozšlapaným sněhem na chodnících a s rozježděnou břečkou v ulicích. Lidé mají obavu vycházet ven, aby neuklouzli , neupadli a něco si nezlomili. Je to vidět, v ulicích je méně lidí. Stále mrzne, takže sníh drží.

Příprava průmyslové zóny pro automobilku Toyoty, Peugeotu a Citroënu v Ovčárech sice kolínské radnici odčerpala z pokladny desítky milionů, radní však přesto mají peníze na zvelebování města.Počítá se například s rekonstrukcí historického Karlova náměstí, jejíž odhady hovoří nejméně o 27 milionech korun. Hlavně lidé ze sídliště a Pražského předměstí se těší novou lávku přes Labe, jejíž stavba je naplánována z Kmochova ostrova na Zálabí.

9.1.

Lidé v Kolíně měli nevšední kulturní zážitek v kostele Církve Československé husitské na Husově náměstí, kde byl koncert českobrodského orchestru a pěveckého sboru Vox Bohemica. Výtěžek z dobrovolného vstupného putoval na konto říčanské Olivovy nadace podporující dětskou léčebnu a i samotnou léčbu respiračních chorob. Tuto nadaci založil v roce 1896 Alois Oliva k podpoře a financování vychovatelny. V roce 1953 byla zrušena a její majetek zestátněn. Pak byla nadace obnovena v roce 1990, když svoji činnost zaměřila především na pomoc dětem s alergiemi. O pět let později se její součástí stala Dětská respirační léčebna. Nyní má 143 lůžek pro děti ve věku od tří do osmnácti let. Místo tady naleznou i maminky nejmenších pacientů, kteří nedosáhli šesti let.

V Kolíně se rozhořel spor mezi Technickými službami a radnicí. Jde v něm o peníze.Podle stanov , schválených městem totiž mají pracovníci Technických služeb nárok na 30 procent z ročního zisku. A ten byl letos rekordní, 2,3 milionu korun. TSMK jsou společností s ručením omezeným vlastněnou stoprocentně městem, v loňském roce měly obrat 100 milionů, což je o 17 milionů víc než v roce 2002.Letošní výsledek je ještě lepší.Takže při rozdělení na každého ze 120 zaměstnanců by připadlo 19 000 korun. I když podle stanov je výše odměn diferencovaná, nepočítá se prostý průměr. Radnice s rozdělením této částky nesouhlasí a chtěla by, aby většina mimořádně velkého zisku byla použita na investice.Uložila proto vedení TSMK úkol, aby připravilo nová pravidla pro odměňování. Radnice, jakožto správní rada firmy Technické služby , na tento krok má plné právo, lidem se to samozřejmě nelíbí, každý by chtěl co největší částku pro sebe.

Na parkovišti u Delvity se platí deset korun za hodinu. Je to ovšem částka vratná Když řidič v supermarketu nakoupí a předloží potvrzení, obsluha parkoviště mu peníze vrátí. Delvita toto opatření odůvodňuje tím, že chce zvýhodnit své zákazníky. Je totiž jen pár desítek metrů od centra města, a tak se mnohým vyplatilo odstavit tady své auto na libovolně dlouhou dobu a jít si za svými záležitostmi. Ti, kteří pak opravdu přijeli nakupovat, pak třeba neměli kde zaparkovat. Nedá se však říci, že problém je vyřešen stoprocentně. Mnozí přišli na to, že stačí v prodejně sebrat na zemi v okolí pokladen paragon, který si většina kupujících nebere, předložit ho obsluze parkoviště a výhoda je rázem v kapse, aniž by musel jít nakupovat.

Konečně o něj má někdo zájem! Stavební firma KURS koupila od České spořitelny budovu bývalého hotelu Savoy a hodlá zde zřídit komerční prostory a byty. Spořitelna ho koupila za tím účelem, že zde bude mít další prostory. Její původní budova však byla zrekonstruována a další prostory již nepotřebuje. Dlouho byl hotel prázdný, na balkoně již začala růst tráva. Radnice musela pod balkon dát dřevěné lešení, aby na chodce nepadala omítka.

Supermarket Kaufland vypověděl Technickým službám města Kolína smlouvu na úklid okolí tohoto obchodního domu. Prý proto, že nebyly jejich technické úklidové prostředky do šesti hodin po sněžení na místě, jak ukládá smlouva. Vedení Technických služeb připouští, že je to pravda a zdůvodňuje to tím, že k dispozici mají jen dva sypače s radlicí. Jeden uklízí město na levém břehu a druhý Zálabí. Nejdřív se uklízejí fekventované lokality, teprve pak ostatní místa.

Město je večer a v noci pěkně osvíceno, barevnou dominantou je chrám sv. Bartoloměje. Kolín má 3.800 světel pouličního osvětlení. Zdá se, že je světel čím dál tím více, spotřeba veřejného osvětlení v Kolíně dlouhodobě klesá. Zatímco v roce 1996 bylo prosvíceno 2,1 mil.

KWh, loni spotřeba klesla na 1,9 mil. KWh. Za osvětlení se utratí ročně asi 3 mil. Kč. Je to způsobeno ekonomičtějšími výbojkami, které mají menší spotřebu.

Územní řízení na akci I/38 - obchvat Kolín - přeložka silnice I/38 bylo na žádost Ředitelství silnic a dálnic prodlouženo o další dva měsíce. Investorovi se totiž podařilo do konce roku 2003 sehnat "jen" devět z deseti potřebných stanovisek. To zbývající je od Českých drah.

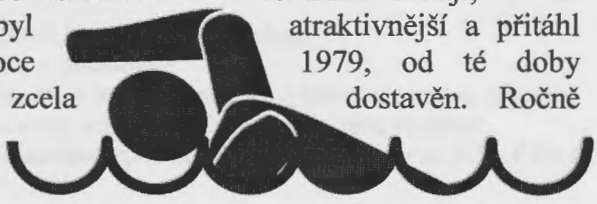
Stavební úřad vydal územní rozhodnutí na pokračování rekonstrukce nemocnice a na vybudování skateparku. Příznivci této zábavy se tak konečně dočkali, do léta by měl být hotov. Městskou pokladnu bude stát 0,5 mil. Kč. Dosud byl na parkovišti plaveckého bazénu, kde se mládež scházela. Že U- rampu využívají bylo často slyšet až na ulici, neboť tvrdé dopady na plech byly dosti hlučné.

Studii o stavu všech osmi dětských hřišť ve městě vypracovala společnost Pragolet - technická inspekce lidové zábavy Praha. Dodavatelská firma v ní dokonce i navrhla další postup oprav tak, aby hřiště byly v souladu s předpisy Evropské unie. Studie stála 50 000 korun. Častou závadou je například nedostatečná vzdálenost kolotoče od ostatních prvků. Rychlost oprav bude záviset na finančních možnostech Technických služeb. Stav hřišť je dost kritický. Opravy se nestíhají, tak tu na děti číhají různá nebezpečí – ulomená prkýnka, čouhající hřebíky. Dle požadavků EU to však vypadá, že budou mnohá hřiště raději zrušena, než aby byly vynakládány finance na jejich úpravu a údržbu.

20.1.

V loňském roce vydala radnice sérii informačních letáků o městě. Má sedm částí, které obsahují základní údaje o městě, dále informace o chrámu sv. Bartoloměje, radnici, mezinárodním festivalu dechových hudeb Kmochův Kolín či bitvě u Kolína. Letošní série představuje například kolínská sportoviště, církevní památky a také moderní architekturu.Turisté vítají i dotisk publikace o židovské synagoze, která má mutaci i v hebrejštině. Za vytištění propagačních materiálu pro turisty, jsou k dostání výhradně v informačním centru v ulici Na Hradbách, město zaplatilo asi sto tisíc korun.

Léta zanedbávaný plavecký bazén v Kolíně by se mohl v příštích letech přeměnit na moderní akvapark s vodními atrakcemi. Na rekonstrukci sice radnice nemá potřebných 140 milionů, s nabídkou ale nečekaně přišly Technické služby města Kolína (TSMK), tedy firma vlastněná městem, která bazén provozuje. Tvrdí, že by dokázala peníze sehnat.Projekt počítá s tím, že by měl v areálu být tobogan, skluzavky nebo relaxační centrum.Počítají, že akvapark by si na sebe vydělal, protože by byl atraktivnější a přitáhl víc lidí. Plavecký areál v Kolíně byl otevřen v roce 1979, od té doby funguje bez větších investic. Nikdy navíc nebyl zcela dostavěn. Ročně do něj přijde 150 tisíc lidí.



Co by zde lidé nejvíce chtěli:
*pětadvacetimetrový bazén s tobogánem o délce 74 metrů
* tři skluzavky dlouhé 35 metrů
* relaxační centrum s vířivými lázněmi
* menší bazén s umělým vlnobitím

Jména dětí hodně podléhají módě, vždy v určitém časovém období jsou některá frekventovanější, jiná se téměř nepoužívají. Jen málo rodin udržuje letitou tradici, aby děti

měly jméno po jednom z rodičů. Mezi jmény pro chlapce již několik let dominují v Kolíně tato: Lukáš, David, Aleš, Petr, Tomáš a Jaroslav. Mezi dívkami je nejpopulárnější Adéla, Eliška, Kateřina, Klára a Natálie. Používají se i méně obvyklá - Vanesa i Vanessa, Marie Anna, Vincent či Valentýna. I v Kolíně jsou Vietnamci, takže i jejich jména v kolínské porodnici děti dostávají. Nejčastější jsou: Duc Huy, Trung Kien či Phu Ong.

Radnice modernizuje zastaralý varovný systém, který zahrnuje nejen městský rozhlas a sirény, speciální monitorovací čidla, která sledují ovzduší například kolem továren. Město zatím neví, jakým způsobem v případě krizí obyvatele lépe informovat. Radní proto vyčlenili 60 tisíc korun na to, aby odborníci zjistili, v jakém stavu se varovný systém nachází a jaké by bylo nejlepší řešení. Uvažují například o tom, že by město mohlo vybavit část obyvatel rádiovými přijímači, na nichž se dá naladit varovné hlášení. Z rozpočtu na letošní rok bylo vyčleněno 750 tisíc korun na výměnu čidel citlivých na chemické znečištění. Ta jsou umístěna u zimního stadionu, jehož technologie pracuje se čpavkem, a u podniků Lučební závody a Draslovka, kde se vyrábí prudce jedovatý kyanid. Za další místa, která je třeba sledovat, radnice pokládá i úpravnu vody nebo nádraží.

Nemocnici čeká velký rozvoj díky nové automobilce TPCA. Jen v letošním roce dostane od státu 20 milionů, s desítkami až stovkami milionů by pak mohla počítat v dalších letech. To by umožnilo zvýšit kvalitu poskytované zdravotní péče. Nemocnice má dále slíbeno 30 milionů na nové operační sály a velká jednotka intenzivní péče.Ministerstvo průmyslu a obchodu se zavázalo kolínskou nemocnici podpořit už před dvěma lety, kdy se japonsko-francouzská automobilka TPCA rozhodla postavit v Kolíně závod pro tři tisíce pracovníků. Očekává se totiž, že ve městě přibude během příštích let možná až několik tisíc nových obyvatel, kteří budou nemocnici využívat. Také Středočeský kraj už dříve prohlásil, že modernizaci nemocnice dá zelenou. Podle úřadu mají být v kraji čtyři hlavní nemocnice: kromě Kolína ještě v Kladně, Příbrami a Mladé Boleslavi.

Úřad práce eviduje nyní téměř 5000 uchazečů o zaměstnání, míra nezaměstnanosti je 10,2 procenta.Zvýšil se především počet žen bez práce. Mnoha lidem také skončily termínované smlouvy a zaměstnavatel s nimi novou nepodepsal.V činnosti Úřadu práce ale není jen zprostředkování zaměstnání.

Úřad práce poskytuje lidem tyto služby:

Odbor zprostředkování

- provádí evidenci uchazečů o zaměstnání a zájemců- zpracovává veškeré podklady pro správní rozhodnutí ve věci poskytnutí hmotného zabezpečení
- rozhoduje ve správním řízení o přiznání, nepřiznání a odejmutí hmotného zabezpečení
- rozhoduje ve správním řízení o sankčním vyřazení uchazeče o zaměstnání
- provádí zprostředkování zaměstnání uchazečům a zájemcům o zaměstnání tzn. vyhledává vhodná pracovní místa občanovi, který se uchází o práci (dle zjištěných požadavků uchazeče nebo zájemce, jeho vzdělání, kvalifikace, schopností a zdravotního stavu)- provádí specifikované zprostředkování pro občany se ZPS, ČID a ID,mladistvé a absolventy škol
- radí uchazečům o zaměstnání nebo zájemcům o možnostech uplatněnína trhu práce, požadavcích kladených na výkon jednotlivých povolání,vhodné rekvalifikaci
- informuje o nabídce volných míst a i o dalších možnostech v rámci aktivní politiky zaměstnanosti
- poskytuje základní poradenskou činnost se získáváním vhodného zaměstnání
- spolupracuje s okolními a ostatními ÚP
- sleduje a spolupodílí se na tvorbě VPP a SÚPM
- vyřizuje agendu související se zákonem č. 118/2000 Sb. o ochraně zaměstnanců při platební neschopnosti zaměstnavatele

Detašované pracoviště Český Brod

Pracovníci pobočky vykonávají tyto činnosti:

- evidenci uchazečů o zaměstnání
- zprostředkování uchazečům o zaměstnání
- základní poradenství pro volbu zaměstnání
- rozhoduje ve správním řízení o přiznání, nepřiznání a odejmutí hmotného zabezpečení
- spolupracují se zaměstnavateli v regionu
- poskytují základní pracovně-právní poradenství
- získávají informace o volných pracovních místech
- poskytují informace o možnostech aktivní politiky zaměstnanosti

Oddělení poradenství

- zabezpečuje poradenství občanům ve zvláštních případech přesahující běžné rady a informace při zprostředkování zaměstnání
- poskytuje psychologické a sociologické poradenství
- v rámci Informačního a poradenského střediska poskytuje poradenství pro volbu povolání žákům a studentům. Při tom spolupracuje se všemi typy škol.
- poskytuje specializované poradenství pro občany se ZPS
- sleduje u zaměstnavatelů dodržování zaměstnávání povinného podílu občanů se ZPS a posuzuje rozvazování pracovního poměru s těmito občany
- spolupracuje s ostatními poradenskými, sociálními a zdravotnickými institucemi na okrese

Informační a poradenské středisko pro volbu povolání :

- podrobné informace o středních školách a jejich celé ČR
- informace o vyšších a vysokých školách ČR
- informace o studiu v zahraničí
- informace o požadavcích škol na přijetí a průběhu přijímacího řízení na všechny druhy škol
- poskytuje skupinové poradenství pro žáky ZŠ, SŠ zaměřené na volbu povolání
- poskytuje individuální poradenství zaměřené na pomoc při výběru vhodného oboru nebo typu školy pro žáky devátých tříd ZŠ a končící středoškoláky, pomáhá studentům při hledání vhodné změny při přestupu na jinou školu, je-li to nutné
- nabízí i dalším klientům informace o možnostech vzdělání, kurzech, změnách kvalifikace atd.
- poskytuje psychologické poradenství klientům, kteří potřebují hlubší sebehodnocení v souvislosti s volbou vzdělání
- ve středisku je možno shlédnout krátký film o povolání, které vás zajímá, čímž získáte představu o jeho náplni, prostředí, v němž se realizuje, obtížnosti atd.Takových videoklipů je v současné době k dispozici téměř 200
- knihovna IPS je vybavena popisy povolání, v nichž můžete najít informace o náplni práce a náročnosti pracovního prostředí každého povolání i o požadavcích na osobnostní, zdravotní hlediska i o požadovaném vzdělání uchazeče o danou profesi.
- ve středisku je možno absolvovat krátký samoobslužný test zájmů, který vám pomůže při výběru vhodného povolání

Oddělení trhu práce

- získává důležité analytické údaje pro práci celého úřadu práce a pro jejich správní rozhodnutí.
- udržuje styk se zaměstnavateli z hlediska nabídky a poptávky na regionálním trhu práce
- udržuje v aktuálním stavu registr volných pracovních míst
- pomocí aktivní politiky zaměstnanosti stimuluje tvorbu nových pracovních míst, zejména pro nejohroženější skupiny uchazečů o zaměstnání
- zabezpečuje agendu aktivní politiky zaměstnanosti, zejména vytvářením společensky účelných pracovních míst, pracovních míst na veřejně prospěšných pracech, pracovních míst pro občany se změněnou pracovní schopností a pracovních míst pro odbornou praxi absolventů škol a mladistvých
- monitoruje a provádí průzkumy regionálního trhu práce, analyzuje získané údaje pro potřeby úřadu i ostatní orgány státní správy
- zpracovává statistiku a analýzy regionálního trhu práce
- vede evidenci práce cizinců a občanů SR, jejich získávání a povolování
- zajišťuje rekvalifikace a odpovídá za uzavírání smluv a financování rekvalifikací

Odbor ekonomický

Zajišťuje všechny činnosti prostřednictvím dvou oddělení: Oddělení dávek a financí:

- provádí výplaty hmotného zabezpečení uchazečů o zaměstnání
- zabezpečuje vyplácení příspěvků na vytvoření SÚPM, SVČ, praktikantská a absolventská místa, rekvalifikace, VPP a j.
- zpracovává účetní agendu pasivní a aktivní politiky zaměstnanosti
- eviduje, zpracovává a vymáhá přeplatky na hmotném zabezpečení uchazečů o zaměstnání
- propočítává a zajišťuje exekuční srážky na základě usnesení orgánů činných v trestním řízení
- zabezpečuje na podkladě notářských sdělení výplatu hmotného zabezpečení
- vydává rozhodnutí o nároku na vyplácení hmotného zabezpečení občanů SR a zajišťuje jejich vyplácení
- vede evidenci vyplácených příspěvků hmotného zabezpečení, přeplatků, exekucí
- poskytuje uchazečům informace o výši jejich HZ, provedených přeplatků ...
- zprostředkovává styk s ČNB
- ověřuje správnost zadaných údajů a vyplácených dávek - vyhotovuje odvolací rozhodnutí
- spolupracuje s ostatními úřady státní a veřejné správy

Oddělení kontrolní a právní

- provádí kontrolu pracovně právních předpisů včetně mzdových u zaměstnavatelů podle zákona č. 552/1991 Sb. o státní kontrole a zákona č.9/1991 Sb. v platném znění
- vyžaduje na zaměstnavatelích odstranění zjištěných nedostatků
- je oprávněn ukládat zaměstnavatelům za zaviněné porušení povinností, které vyplývají z dodržování pracovněprávních předpisů včetně mzdových, pokuty
- provádí vnitřní kontrolu odborů a oddělení ÚP
- provádí pracovněprávní a sociálně-právní poradenství pro uchazeče o zaměstnání
- odpovídá za formální správnost smluv a dohod uzavíraných úřadem práce
- rozhoduje ve všech záležitostech, na které se vztahuje správní řízení, pokud toto není v pracovní činnosti jiného odboru nebo oddělení
- zastupuje úřad práce v právních záležitostech
- vypracovává v součinnosti s vedoucími odborů a oddělení návrhy vnitropodnikových předpisů a jejich změn
- zpracovává návrhy pro řízení u soudů a jiných orgánů
- provádí školení ostatních pracovníků ÚP v oblasti pracovněprávních předpisů

Výpočetní středisko

- vykonává funkci správce počítačové sítě (provádí údržbu systému, zálohování a archivaci souborů, servisní činnost, řídí práci počítačové sítě)
- poskytuje jednotlivým úsekům úřadu práce metodickou pomoc při využívání nové výpočetní techniky a nových programů
- zabezpečuje rutinní provoz programů a ve spolupráci se všemi organizačními útvary
- zabezpečuje aktualizaci jednotlivých registrů
- seznamuje pracovníky se způsobem obsluhy prostředků výpočetní techniky a existujících programů
- zajišťuje přenosy dat pro Všeobecnou zdravotní pojišťovnu, Ministerstvo práce a sociálních věcí, ostatní úřady práce

ÚNOR

1.2.

Události ze září roku 2003 na radnici , kdy byla odvolána starostka Zdenka Majerová a následně došlo i k dalším personálním změnám, jsou opět aktuální a to v souvislosti s tím, že radnice hodlá zjistit, jestli bývalá starostka Zdenka Majerová (Nezávislí) uzavírala nevýhodné a zčásti i utajené smlouvy. Na jaře loňského roku totiž vyšlo najevo, že například firma bývalého radního Víta Kosiny pracuje pro město při budování obří průmyslové zóny v Ovčárech, kde se staví automobilka Toyoty, Peugeotu a Citroënu.Část radních pobouřilo, že o takové smlouvě nic nevědí a obvinili Majerovou, že je neinformuje a že porušuje zákon. Starostka se tehdy bránila, že jí uzavírání některých smluv bez vědomí radních dovolují vnitřní předpisy města i zákon o obcích. Vinu také bývalé starostce dosud nikdo neprokázal, a spor je tak stále otevřený. Bez ohledu na to ,toto podezření bylo tehdy jednou z hlavních příčin jejího odvolání.Jde celkem o 17 smluv, které má prověřit známá a také velmi drahá auditorská společnost Delloite and Touche. To by mělo stát 600 tisíc korun. Je to částka vysoká, ale město ve firmě vidí záruku kvality. Navíc tato není obvyklou cenou této firmy, běžně je mnohem vyšší, oba partneři se na ní dohodli.Opozici se však utrácení za takovou věc nelíbí. Tvrdí, že podobnou službu by bylo možné pořídit i bez peněz - pokud by se radnice obrátila například na Úřad pro hospodářskou soutěž.Aféra kolem sporných smluv stála na začátku pádu starostky Majerové. S těmito událostmi souvisí i spor radního a knihkupce Petra Krále. Ten nyní na Zdence Majerové vymohl náhradu nákladů soudního řízení ve výši 6.350 Kč za neuskutečněný soudní spor týkající se žaloby na ochranu osobnosti, jíž se bývalá starostka domáhala loni u Krajského soudu v Praze. Zdenka Majerová po Petru Královi, společnosti PRES s.r.o., která vydává regionální týdeník a jeho šéfredaktorovi Michalu Černém požadovala omluvu za údajně znevažující informace o její osobě, které se měly objevit v článcích „Starostka porušuje zákon, soudí kontrolní výbor" a „Petr Král varuje před příchodem ruských mafiánů", které vyšly v týdeníku PRES 1. a 15. července 2003. Ovšem v době, kdy se měli žalovaní vyjádřit k žalobě, bývalá starostka žalobu stáhla . Krajský soud v Praze rozhodl v září roku 2003, že nikdo z účastníků řízení nemá právo na náhradu.Petr Král se odvolal, PRES a Michal Černý ne. Vrchní soud v Praze svůj verdikt zdůvodnil tím, že žalobkyně zavinila zastavení řízení, načež žalobci vznikly v souvislosti s jeho zastoupením náklady.

Na podzim loňského roku jsem psala o školákovi Martinu Dandovi z Dobrého Pole u Kouřimi, který trpí od narození ojedinělou vadou, která mu nedovoluje pohybovat obličejovými svaly. To znamená, že se od počátku svého života ještě neusmál,ani jinak mimikou nedal najevo své pocity.Je to vada tak ojedinělá, že není ve světě mnoho specialistů, kteří by ji dokázali operativně odstranit.Pomoci by mu měla operace v kanadském Torontu, ovšem ta vyjde na tři miliony našich korun a ty rodina nemá. Informaci odvysílala Česká televize s tím, že žáci Základní školy v Kouřimi uspořádali ve škole sbírku, do které přispívají nejen oni, ale i jejich rodiče a místní lidé. Sbírka se rozšířila a přispěli na ni i kolínští, například ZUŠ z dobrovolného vstupného několika akcí uskutečněných před koncem minulého roku přes věnovala 1,5 tis. Kč. O další pomoc se postarali policisté z Okresního ředitelství Policie ČR v Kolíně, když mezi sebou vybrali 15 tis. Kč. Sešlo se 750 000 korun, což samozřejmě nestačí. Televize nyní odvysílala zprávu, že podnikatel z Prahy, který si nepřeje být jmenován, zaplatí zbytek operace. Tuto zprávu doprovodila šotem maminky a jejího chlapce, který má naději, že se na všechny, kteří mu pomáhají, bude moci usmát.

Do provozu byly uvedeny nové webové stránky Městského úřadu v Kolíně (www.mukolin.cz). Po zadání adresy www.mukolin.cz, se na monitoru objeví úvodní

stránka s orientačním menu nahoře a podrobným menu napravo. V textové části je stručné úvodní slovo o historii města, doplněné fotografiemi kolínské radnice a chrámu sv. Bartoloměje. V pravé části stránky je v rámečku s označením „Nepřehlédněte" aktuální novinka, která se nemění každý den, ale pouze v případě nutnosti. Zveřejnit aktuální informaci Horní menu obsahuje položky vyhledávání, mapa stránek, odběr informací e-mailem nebo SMS a aktualizace.
VYHLEDÁVÁNÍ - umožní návštěvníkovi rychle najít požadovanou informaci po zadání klíčového slova. V základním nastavení je vyhledávání nastaveno na tzv. fulltext, což znamená, že prohledávat se bude celý web.MAPA STRÁNEK - obsahuje stejné položky jako menu vpravo, jen s tím rozdílem, že jsou zde uvedeny pouze položky městského úřadu , bez odkazů na městské podstránky. ODBĚR INFORMACÍ EMAIL/SMS – je servisní službou.Uvede-li zájemce svoji e-mailovou adresu nebo číslo mobilního telefonu (vzhledem ke stávajícím omezením jednotlivých mobilních operátorů se ale v tomto případě nejspíše jedná pouze o síť Oskar a částečně Eurotel) a zaškrtnete políčko „Novinky" nebo „Informace z MÚ" - popřípadě obě, a poté svou registraci potvrdí, budou mu automaticky zasílány vybrané informace formou, kterou si zvolil.AKTUALIZACE - jsou to chronologicky řazené odkazy na textové dokumenty, které jsou na městském webu k dispozici. POVINNĚ ZVEŘEJŇOVANÉ INFORMACE – je zde šestnáct oblastí, které je městský úřad povinen zveřejňovat. Například důvod a způsob založení povinného subjektu, místo a způsob, jak získat příslušné informace; kde lze podat žádost či stížnost, předložit návrh, podnět či jiné dožádání anebo obdržet rozhodnutí; sazebník úhrad za poskytování informací; výroční zprávy minimálně za dva předchozí kalendářní roky o činnosti subjektu v oblasti poskytování informací apod ORGÁNY MĚSTA - tato položka obsahuje informace o čtyřech hlavních organizačních složkách města a oblastech jejich působnosti – zastupitelstvu, radě, starostovi a městském úřadu.Je tu i ÚŘEDNÍ DESKA, ADRESÁŘ MÚ - se seznamy , telefonními čísly, e-mailovými adresami zaměstnanců městského úřadu a vedení města. Dále je zde E-PODATELNA - na které je nutno se nejprve (zdarma) zaregistrovat a pak je možné posílat elektronickou formou žádosti, dotazy či připomínky ovšem dodržet několik podmínek, za jakých bude vaše žádost přijata. Omezení se však vesměs týkají především formátů zasílaných dokumentů, tedy technického charakteru.DOKUMENTY - tato složka v sobě skrývá možnost nahlédnout do všech dokumentů, které kolínská radnice zveřejnila. FOTOARCHIV - obsahuje fotosnímky , vztahující se ke Kolínu či kolínským událostem. MĚSÍČNÍK RADNICE - je místo pro elektronickou podobu tištěného Zpravodaje města Kolína, který vychází jednou za měsíc.INFORMACE PRO OBČANY - INFORMACE PRO TURISTY - INFORMACE PRO ORGANIZACE - jsou NADAČNÍ FOND MĚSTA, MĚSTSKÁ HUDBA FRANTIŠKA KMOCHA a KLUB PŘÁTEL FRANTIŠKA KMOCHA. -

3.2.

Sedm měsíců nemocnice v Kolíně nevytváří dluhy a má dokonce za toto období vyšší příjmy než výdaje. Ještě v první polovině loňského roku dlužila 150 milionů korun dodavatelům zdravotnického materiálu, energií i stavební firmě, která opravovala pavilon interny. Krajský úřad přidělil nemocnici více než 49 milionů korun na oddlužení. Tyto peníze nejen umožní zaplatit velmi podstatnou část starých závazků nemocnice, ale v důsledku toho postaví při jednání s dodavateli nemocnici do výhodnějšího postavení. To ovšem neznamená, že zařízení je naprosto bez dluhů.Má ještě závazky státu za modernizaci interny v roce 2002 - 50 milionů. . O jejich úhradu žádá ministerstvo zdravotnictví.Nemocnice má ale velké plány - například výstavbu nových operačních sálů za

180 milionů korun. Dvacet milionů schválených sněmovnou poslouží alespoň na úvodní dílčí části tohoto plánu. Ministerstvo průmyslu a obchodu slíbilo 30 milionů v souvislosti s plněním usnesení vlády týkajícího se modernizace nemocnice kvůli nové automobilce.
Kolínský Přes přinesl rozhovor s MUDr. Luďkem Rubášem. Tomuto regionálnímu týdeníku poskytuje rozhovory od svého nastoupení do funkce před sedmi a půl měsíci. Většinu z nich jsem zařadila do kroniky v loňském roce v plném znění, protože jde o rozhovory plně vystihující situaci v kolínské nemocnici, s odrazem na celkový stav zdravotnictví v naší republice. Tento rozhovor je z pera šéfredaktora Michala Černého..

*Stavební odbor již vydal územní rozhodnutí na pokračování rekonstrukce v Nemocnici Kolín. Ta na druhou etapu získala pro tento rok ze státního rozpočtu 20 mil. Kč. Kdy začne tato etapa, jak dlouho by měla trvat a co v jejím rámci bude uděláno?
Druhá etapa rekonstrukce a výstavby zahrnuje přebudování nevyhovujícího objektu kuchyně a prádelny v „srdci" areálu kolínské nemocnice na centrální operační sály, lůžkové anesteziologicko-resuscitační oddělení, jednotku intenzívní péče a urgentní příjem. Celkové náklady byly vyčísleny na 185 mil. Kč. Ze státního rozpočtu bylo na letošní rok zatím vyčleněno na zahájení této akce 20 mil. Kč. Akce bude zahájena letos a na výši získaných prostředků pak bude záviset objem provedených prací.

* Bude 20 mil. Kč stačit, nebo bude muset pomoci i zřizovatel, tedy kraj?
Jednání o zvýšení této částky z různých zdrojů v současné době probíhají.

* Kdy se počítá s realizací 3. až 5. etapy a co má být v jejich rámci uděláno?
Mluvit konkrétněji o dalších etapách dostavby nemocnice, které by měly především řešit situaci chirurgických oborů a dětského oddělení, je předčasné.

* Už je dokončena rekonstrukce třicetilůžkového oddělení a ambulance v budově očního oddělení, na kterou přispěl už dříve kraj částkou 2,5 mil. Kč?
Práce plánované na rok 2003 byly dokončeny. Během tří týdnů by zde měl být po nastěhování lůžek, ostatního nábytku a vybavení zahájen provoz. Pro letošní rok zbývá vybudovat výtah pro pacienty očního oddělení.

*Kraj také poskytl 1,2 mil. Kč na řešení havárie parovodu. Už je to v pořádku?
Prostředky poskytnuté Středočeským krajem byly použity na rekonstrukci parovodní přípojky a rozvodů páry a tepla tak, aby bylo zabezpečeno zásobování teplem v zimním období. Zásobování teplem není jednoduchá, jednorázová záležitost a nemocnice ji postupně řeší se svým dodavatelem - Elektrárnou Kolín.

*Stát pomohl nemocnici se zakoupením nového přístroje na vyšetření prsu u žen a na další vybavení. Kolik stát věnoval a kolik investice stála celkem?
Nemocnici Kolín bylo v loňském roce poskytnuto ze státního rozpočtu 15 mil. Kč na diagnostické a léčebné přístroje. Nejdůležitější bylo zakoupení digitálního mammografu. Na něm bude - na základě souhlasu Ministerstva zdravotnictví - naše nemocnice provádět preventivní vyšetření prsu, které bylo doposud v naší oblasti velmi obtížně dosažitelné. Přístroj bude umístěn v odděleném Centru pro prevenci a léčbu onemocnění prsu, obklopen vyšetřovnami a nezbytným zázemím, tak aby pro vyšetřované ženy vzniklo nezbytné pohodlí a klid. Centrum se v současné době buduje v objektu plicního oddělení. Náklady na nezbytné úpravy platí nemocnice ze svých provozních prostředků. Neměly by přesáhnout 2 mil. korun. Provoz zde bude zahájen počátkem března. Kromě toho byla zakoupena řada přístrojů zlepšujících kvalitu poskytované péče - inkubátory a ventilátory pro intenzívní péči o děti, přístroje pro endoskopické vyšetřování a léčbu žaludku a střev, přenosný EEG přístroj a další vybavení pro internu, chirurgii, ARO, transfúzní stanici a patologii.

*Loni jste tvrdil, že spolupráci s TPCA vidíte v poskytování širokého spektra kvalitní preventivní a léčební péče pro vedení a zaměstnance automobilky kolínskou nemocnicí a v podpoře jejího rozvoje a modernizace ze strany TPCA. Sešel jste se již s vedením TPCA a co z jednání vyplynulo?
Schůzka s generálním ředitelem TPCA Masatoke Kolín Enomotem proběhla 7. října 2003, několik týdnů po mém nástupu do funkce. Seznámil jsem pana ředitele s rozvojovými plány nemocnice, nabídl pomoc při poskytování preventivní a léčebné péče a požádal o podporu našich investičních záměrů při jejich projednávání v orgánech státu. Automobilka systém zdravotní péče o své zaměstnance v současné době vytváří a s významnou účastí kolínské nemocnice počítá. Jednání o finančních prostředcích na rekonstrukci a dostavbu nemocnice ještě probíhají a jejich výsledek prozatím nemohu hodnotit. Další schůzku bych rád uskutečnil - tentokrát v samotné nemocnici - při příležitosti zahájení provozu Centra pro prevenci a léčbu onemocnění prsu.

*Po seznámení s výsledkem forenzního auditu jste říkal, že „výsledkem je řada opatření, které vedení Nemocnice přijalo nebo aktuálně připravuje."Bylo nutné vytvořit řadu vnitřních předpisů, které upravují problematické oblasti zadávaní zakázek, nákupu nákladných přístrojů a léků, oblast klinického zkoušení léků a vnitřní kontroly. Nejtěžším úkolem je odstranit nedostatky v hospodaření, zejména vysoké personální náklady, které naší nemocnici auditor vytýká." Ukázal čas, že opatření měla smysl? A jak se vám daří odstraňovat nedostatky v hospodaření, zejména vysoké personální náklady?
To, co jsem na základě auditu přislíbil veřejnosti a svým nadřízeným na krajském úřadě, se stalo skutečností: vznikly zmíněné předpisy, podle kterých se nyní důsledně postupuje při zadávání veřejných zakázek, podle doporučení auditora byla vyřešena oblast klinického zkoušení léků. Hospodaření se v průběhu druhého pololetí z deficitního změnilo na vyrovnané. Podařilo se nám výrazně zvýšit výnosy a snížit náklady. Náš rozhovor se odehrává v době, kdy platby za faktury a mzdy za rok 2003 ještě probíhají. Ale v průběhu února už bude možné provést celkové vyhodnocení roku 2003. S výsledkem práce nemocnice seznámím veřejnost formou tiskové konference.

*Nemocnice Kolín obdržela od kraje 49,026 mil. Kč k pokrytí závazků po lhůtě splatnosti k 31. prosinci 2003 (celková suma určená pro kraj byla 401,290 mil. Kč). Uspokojila vás přidělená suma a jak to bude se splácením zbytku dluhu, který by měl činit, pokud se nemýlím, asi 30 mil. Kč?
Při stanovení výše částky kraj vycházel ze závazků nemocnice po lhůtě splatnosti na konci roku 2002. V té době měla kolínská nemocnice na velkou část svých dluhů dohodnut splátkový kalendář, proto se mezi položky „po lhůtě splatnosti" nedostaly. Výsledná suma je proto sice o něco nižší, než u ostatních oblastních nemocnic, ale naopak třikrát vyšší, než jakou nám chtělo podle původních propočtů poskytnout Ministerstvo zdravotnictví. V současné době splácíme faktury zhruba s tříměsíčním zpožděním, což je srovnatelné s dobou od poskytnutí zdravotní péče do jejího uhrazení zdravotními pojišťovnami.
*Stále se hovoří o privatizaci některých pracovišť. Prý už k ní mělo částečně dojít, nebo se připravuje. Privatizace se má týkat angiografie, gastroenterologie, mammografie a prý také hemodialýzy. Zakládá se tato informace na pravdě a pokud ano, byla tato pracoviště už zprivatizována nebo se privatizace teprve chystá?
Kolínská nemocnice je jako celek vlastnictvím Středočeského kraje. Tak tomu má být i v budoucnosti. A to i tehdy, když se bude uskuteční záměr kraje převést oblastní nemocnice na právní formu akciových společností. Pokud se za privatizaci považuje prodej majetku, to znamená budov a přístrojů, nic takového nemocnice nechystá. Některé doprovodné technické a léčebné aktivity nemocnice nemusí být prováděny nezbytně zaměstnanci nemocnice. Pro nemocnici může být výhodné, když je provádějí na smluvním základě odborné firmy. V současné době jsme před uzavřením takové smlouvy na úklid velké části nemocnice a na praní prádla. V oblasti diagnostické a léčebné péče by odbornou úroveň naší nemocnice v oblasti péče o cévy (angiologie) měla zvýšit spolupráce se specializovanou soukromou společností. Po stránce organizační a finanční je příprava projektu dost náročná. Doufám, že se nám podaří uskutečnit jej ještě v prvním čtvrtletí tohoto roku. Podobný postup zvolíme tam, kde to bude pro nemocnici výhodné a nebude to v žádném případě znamenat ohrožení kvality a efektivity poskytované zdravotní péče. Pokud k tomuto rozhodnutí vedení nemocnice dospěje a bude mít podporu zřizovatele, určitě s ním veřejnost seznámím.

*Proběhlo v poslední době výběrové řízení na primáře některého oddělení?
Začátkem ledna proběhlo výběrové řízení na primáře gynekologicko- porodnického oddělení. Přihlásil se jeden zájemce, MUDr. Petr Hanzlík, kterého výběrová komise doporučila pověřit vedením oddělení na neurčitou dobu. Toto rozhodnutí jsem respektoval.

* Co je v nemocnici ještě nového, co by mohlo občany Kolína zajímat?
Ve zdravotnictví je to zvláštní, za úspěch nemocnice považuje to, co lidé „zvenku" rozhodně netěší. „Podařilo" se nám podstatně zvýšit počet pacientů na lůžku i v ambulancích a tak zlepšit hospodaření nemocnice i její vyhlídky do budoucnosti. Omluvou nám je, že „dobrovolně" jde do nemocnice málokdo a péče, kterou jsme poskytli, by byla poskytnuta tak jako tak, jen v jiné nemocnici jiného města. Jestliže se nám současně podařilo zlepšit lidský a profesionální přístup k našim pacientům, pak by to byl doopravdy důvod k jisté spokojenosti.

Když 1. června 2003 nastoupil do funkce ředitele nemocnice MUDr. Luděk Rubáš, nebylo toto zařízení v dobrém stavu. Nemocnice ztrácela měsíčně skoro tři milióny korun. Dluhy dosahovaly jedné třetiny ročních příjmů (téměř 150 mil. Kč). Věřitelé, především dodavatelé léků, zvyšovali ceny, aby vyrovnali dlouhou dobu splatnosti. Nemocnice žila v obavách z

konkurzu. Prvním opatřením byla snaha uspořit výdaje například snížením počtu pracovníků,protože během roku 2002 došlo k nepřiměřenému nárůstu počtu zaměstnanců a až teď se nemocnice vrátila na úroveň roku 2001 a má 240 zaměstnanců. Dluhy se podařilo snížit na 35 mil. Kč. Na oddlužení zaplatil krajský úřad 49 mil. Kč. V roce 2003 byla nemocnice v zisku asi 400 tis. Kč. V nemocnici tedy začali uskutečňovat změny, jejichž smyslem a cílem je vyvedení nemocnice z dluhů a transformace na prosperující oblastní specializovanou nemocnici a samozřejmě také přilákání nových pacientů.Získat prostě ty klienty, kteří by za kvalitními a nebo v Kolíně dosud nedostupnými službami odcházeli do pražských nemocnic a nebo nemocnic ve středočeském kraji. Patří k nim otevření dvou nových oddělení - centra rakoviny prsu a oddělení pro péči o cévy. Nové centrum se nebude zabývat jen léčbou rakoviny prsu, ale také mamografickým screeningem - prevencí tohoto zhoubného onemocnění. Druhým záměrem je otevření angiocentra, kde se budou léčit lidé s cévními nemocemi. Nemocnici doposud takové oddělení chybělo, a proto navázala spolupráci se soukromou firmou, která zařízení vybaví přístroji a zajistí lékaře-odborníky. Dosud se léčba ucpaných periferních cév prováděla v Kolíně chirurgicky, nyní mají nastoupit moderní metody. Nemocnice neměla na tuto práci odborníky ani investiční prostředky. Provozovatel chce do angiocentra, které bude v Kolíně v pronájmu, investovat 25 mil. Kč. Největší investicí od opravy a přestavby pavilonu interny v roce 2001 bude výstavba nových operačních sálů, které vzniknou přestavbou dnešní kuchyně a prádelny. Tato stavba si vyžádá náklady 200 milionů a problém je v tom, že nemocnice nemá na její financování v plné výši peníze,proto se hledají cesty jak je získat. Jisté už je, že na projekty a další přípravu stavby stát nemocnici poskytne 20 milionů korun, 30 milionů slíbilo ministerstvo průmyslu a obchodu. Důvodem je automobilka TPCA a její nová továrna v nedalekých Ovčárech.O další třicetimilionové dotaci teď nemocnice jedná se Středočeským krajem, který je jejím zřizovatelem.

Vedení nemocnice začalo budovat moderní informační systém.Nakupuje nové počítače, zřizuje sítě , pracoviště výpočetní techniky a umožňuje školení zaměstnanců v informatice. To vše proto, že situace v tomto směru není v Kolínské nemocnici na uspokojivé úrovni. Na některých odděleních lékaři ještě používají psací stroje, protože k dispozici není počítačové vybavení. To samozřejmě komplikuje práci zdravotnického personálu. Po vybudování počítačové sítě by se měla zrychlit a usnadnit jejich práce , protože budou moci pohodlně a rychle vypsat chorobopisy, žádanky, recepty, ukončení hospitalizací a také usnadnit komplikované vyplňování dokumentů pro pojišťovny. Nový informační systém zlepší i komunikaci a předávání nutných dat on-line mezi jednotlivými pracovišti, případně mezi kolínskou nemocnicí a dalšími zdravotnickými zařízeními.

Zastupitelstvo Středočeského kraje vzalo ve středu na vědomí návrh Koncepce zdravotnictví ve Středočeském kraji. Koncepce zdravotnictví ve Středočeském kraji vychází ze základního programového dokumentu - Teze zdravotní politiky Středočeského kraje, při jehož přípravě byl kladen důraz nejen na ekonomickou stabilizaci zdravotnických zařízení, ale hlavně na zvýšení kvality poskytované péče a zajištění rovnoměrné dostupnosti zdravotní péče všem občanům kraje při maximální racionalizaci toku finančních prostředků do systému zdravotní péče. Pilířem koncepce a garantem poskytování nejen základní, ale i specializované péče, se staly 4 oblastní nemocnice - Kladno, Kolín, Mladá Boleslav a Příbram. Ostatní nemocnice jsou definovány jako základní s větším či menším významem pro zajištění zdravotní péče v kraji .

4.2.

Radní dali přednost vybudování nové lávky přes Labe, která usnadní cestu z kolínského sídliště na Zálabí před rekonstrukcí náměstí. Bude určena chodcům i cyklistům.Na zálabskou stranu Kolína povede z Kmochova ostrova a náklady na její pořízení by se měly pohybovat

kolem 22 milionů korun bez daně z přidané hodnoty. Důvody pro tento postup byly dva hlavní – lávka bude levnější než rekonstrukce náměstí, druhým je výstavba 850 bytů pro automobilku TPCA, které vyrostou v kasárnách a na zelené louce pod vodárnou. Předpokládá se, že tu budou žít tisíce lidí, pro něž bude určitě důležité mít spojení se zálabskými sportovišti a lesoparkem v Borkách. Sice se tu a tam vyskytly nesouhlasné hlasy – že prý tam každý může dojet autem. Ale ne všechny rodiny mají auta a pokud mají, tak zpravidla jedno a to používá některý z rodičů k cestě do práce a ten druhý musí složitě objíždět celé město autobusem, na kole nebo pěšky.

Nejdůležitější akce, s nimiž se pro letošní rok ve městě počítá a náklady na jejich realizaci:
* Lávka přes Labe - 22,5 milionu
* Husova ulice (zastavění průchodů, zateplení) - 15 až 17 milionů
* Opravy ulic - 13 milionů
* Oprava severního křídla pivovaru - 6,5 milionu
* Kanalizační přípojky ve Štítarech - 3 miliony
* Kanalizační přípojky na Šťáralce - 700 tisíc
* Nové toalety v Městském společenském domě - 1 milion
* Příspěvek fotbalistům FK Kolín - 2 miliony
* Příspěvek hokejistům SC Kolín - 1,25 milionu
* Příspěvek basketbalistům BC Kolín - 0,5 milionu

O úpravách cen jízdného v městské hromadné dopravě od nového roku jsem psala v lednovém zápisu. Lidé zdražení o 2 koruny, tedy ze 6 na 8 u jednotlivého jízdného v předprodeji a z 8 na 10 korun při koupi jednotlivé jízdenky u řidiče, přijali bez zjevného odporu, i když samozřejmě nikdo nejásá.Nejvíce však hubují důchodci, kteří mají možnost jezdit na průkazku se slevou, ale až od 8 hodin ráno.
Ročně přepraví městská hromadná doprava přes 3,5 miliónů cestujících, což je v přepočtu přibližně 15 lidí na kilometr. Řidiči najedou s dvanácti autobusy 606 tisíc kilometrů . Dopravce utrží na jízdném 10 miliónů Kč. Bezplatnou přepravu mají nyní podle přepravního řádu děti do 6 let, důchodci nad 80 let (v pracovní dny od 8 hodin), držitelé průkazu ZTP a ZTP-P včetně průvodce nebo psa,držitelé průkazu PTP, VTNP, KPV podle zákona číslo 255/1946 Sb. o účasti v I. a II. odboji. Dále členové označené vojenské pořádkové hlídky v uniformě, držitelé Zlaté plakety Jana Jánského, kočárek s dítětem, pojízdná taška (1 kus), zavazadla do rozměru 25x40x60 cm, ve tvaru desky do rozměru 100x80x5 cm a ve tvaru tyče o průměru 20 cm a délce do 160 cm.Důchodci považují opatření dopravce (tedy to, že mohou jezdit na zlevněné jízdné až od 8 hodin ráno) za diskriminaci. Dopravce se tomu brání tím, že po zdražení nafty a tedy nutnosti zdražit jízdné, měl v případě seniorů dvě možnosti. Buď zdražit paušálně, nebo upravit jízdné cíleným způsobem. Přikročilo se tedy raději k omezení ve špičkách. Důchodci tedy platí za průkazku jen 90 Kč respektive 230 Kč, což je méně než poloviční jízdné, proti 250 Kč měsíčně nebo 660 Kč čtvrtletně u osob v produktivním věku! Autobusy MHD se staly – a v letošní zimě (teploty jsou dlouhodobě pod nulou a dosahují 20 stupň) je to obzvlášť markantní – místem, kde se lidé tzv. ohřívají. To znamená, že jezdí autobusy bez cíle, proto aby se ohřáli a nemuseli doma topit a ušetřili tak náklady na domácnost. Není jich mnoho, ale jsou takoví a z jejich pohledu se jim to vyplatí. Vždyť jedna jízda na lince č. 3 se lidé trvá 45 minut a u Komerční banky pak třeba ještě přestoupí, aby pokračovali dalších 35 minut jízdy navíc přes Vinici. Jenže s nimi nemohou řidiči nic dělat, pokud si zaplatí, jsou cestujícími.

Dětí se rodí neustálé méně a méně. Tento trend je trvá již několik let a začíná se projevovat stále menším počtem dětí, přicházejících do prvních tříd. Platí to obecně pro Českou republiku, tedy i pro Kolín, i když tady není situace zatím tak katastrofická. K zápisu do prvních tříd na osmi kolínských základních školách přišlo 324 dětí. Pro srovnání - v roce 2001 jich bylo 331, v roce 2002 dokonce jen 312, loni však 325. V mnoha městech a obcích, hlavně v těch menších, se třídy spojují a někde dokonce školy ruší. V Kolíně zatím tato situace nehrozí. Je ale pravda, že mezi školami jsou v počtu značné rozdíly. Rodiče si samozřejmě mezi sebou řeknou, co v které škole dělají pro zkvalitnění výuky a jaké kde jsou možnosti a pak pro své dítě vybírají. Z toho pak plyne nepoměr mezi jednotlivými školami značný. Zatímco 7. ZŠ v Masarykově ulici může sestavit tři třídy , její soused, 1. ZŠ v Bezručově ulici, pouze jednu. Podobně špatně jsou na tom 2. ZŠ v Kmochově ulici a 6. ZŠ v Ovčárecké ulici. I v Kolíně, jako kdekoli jinde v republice tak je boj o žáky, o děti se školy přetahují. Rodiče a budoucí prvňáčky lákají na jazyky, mimoškolní aktivity, sportovní vyžití, rozvíjení matematických schopností atd., 4. ZŠ přišla dokonce s nápadem uspořádat zápis v sobotu. Vše v rámci zdravého konkurenčního boje; na finanční nabídky, jako tomu bývá na vesnici, naštěstí zatím nedošlo.Vzhledem k demografickému vývoji nelze očekávat v nejbližších letech zlepšení ve smyslu vyššího počtu narozených dětí a tedy později i prvňáčků. Zvrácení nepříznivé situace se v Kolíně s nadějemi očekává po předpokládaném přírůstku nových obyvatel v souvislosti se zaměstnáním v závodě TPCA a v dalších firmách, které se usazují v průmyslových zónách u Ovčár a na Šťáralce.

Počet zapsaných dětí

1. ZŠ = 22
2. ZŠ = 31
3. ZŠ = 66
4. ZŠ = 50
5. ZŠ = 46
6. ZŠ = 27
7. ZŠ = 72

Sendražice = 10

Celostátní i kolínský problém malého počtu dětí se projevuje i v mateřských školách. Tato zařízení byla dříve plná děti, ještě tak o generaci zpátky se ani na všechny zájemce nedostalo, kapacita nedostačovala. Nyní je stav naprosto opačný. Školek je mnoho, dětí v nich málo, není výjimkou, že části objektů jsou pronajímány k jiným účelům. Některé jsou před zrušením.To je případ mateřské školy v ulici Rimavské Soboty. Část areálu město už od poloviny 90. let radnice pronajímá. Mají zde pouze šestnáct dětí, náklady přepočítané na jedno dítě přitom měsíčně dosahují 30 tisíc korun. To je až třikrát víc než v ostatních kolínských školkách, které mají náklady zhruba od 10,5 do 13,5 tisíce korun. Pokud by rodiče po zrušení nedali děti do jiné školky, mohly by navštěvovat toto zařízení v Masarykově ulici, kde je volná kapacita. O zrušení této mateřské školy uvažovala radnice ze stejných důvodů už v roce 2001, ovšem po protestní petici rodičů od záměru upustilo. Děti sem přicházely z blízkého okolí, rodiče preferovali hlavně absenci aut v okolí. V Kolíně je celkem devět mateřských škol, kam chodí téměř 800 dětí. Podle matriky ve městě dětí nepřibývá, otázkou ale je, jestli se situace nezmění až bude v provozu TPCA. Pro její zaměstnance se chystá

výstavba 850 bytů, což bude pro město znamenat přírůstek několika tisíc lidí a předpokládá se, že půjde i o mladé rodiny s dětmi ve školkovém věku.

5.2.

V České republice se promítá film Pán prstenů. Je to americký film, pohádka pro dospělé a jsou ho natočeny podle stejnojmenné knížky tři díly, každý trvá tři hodiny. V kolínském kině 99 se celá trilogie promítala najednou. V hledišti bylo 240 lidí, tedy plno. Na sedačkách vydrželi sedět od poledne do půlnoci se dvěma hodinovými přestávkami.Každý divák si koupil vstupenku za 165 korun a dostal k ní jako pozornost prsten. Pro ty, kdo vydrželi několikahodinový maratón, připravilo vedení kina i losování o ceny. Byly lákavé - díly Pána prstenů na DVD, videokazetách, strategická hra, trička a přívěsky.Podobná akce – promítání trilogie v jednom kuse, jen s dvěma přestávkami, se musí promítat najednou, není pro úplně tuctového diváka, ale pro fanoušky a takřka šílence a skutečné zájemce o Pána prstenů, aby vydrželi. Tento maratón však nebyl v Kolíně poslední.Na druhou polovinu dubna chystá kino na jedno odpoledne dva díly filmu Kill Bill.

V Kolíně se každý rok vybírá muž nebo žena, kteří mají velké osobní zásluhy o rozvoj města. Vždy je nominováno několik kandidátů a z nich se na počátku roku vybírá. Osobností roku 2003 v Kolíně byl vybrán Ing. Ivan Ivančo, ředitel oblasti poboček České spořitelny a.s. se sídlem v Kolíně. Je mu 35 let, je 17 let ženatý, má dvě děti, synovi je 17 let a dceři 11 let. Nepochází z Kolíně ani zde nežije, je z Rudné u Prahy. Důvodem k jeho nominaci byla jeho angažovanost ve prospěch drobných podnikatelů a v oblasti podpory a rozvoje drobného a středního podnikání v regionu Kolínska.Zajistil dokončení rekonstrukce budovy České spořitelny v Rubešově ulici a zřídil oblastní ředitelství pro 19 poboček ČS ze tří okresů, čímž stoupl finanční význam města Kolína v bankovních kruzích. K dalším jeho aktivům patří například účast na prodeji bývalého hotelu Savoy, na sponzorování mezinárodního festivalu dechových hudeb Kmochův Kolín, iniciativa podpory České spořitelny místním sociálním, zdravotním, vzdělávacím, sportovním a dalším organizacím,propagace Kolína a jeho podnikatelského prostředí. Díky jeho iniciativě se v kolínské České spořitelně buduje Hypoteční centrum,které se bude zabývat problematikou bydlení a bude mít krajskou působnost.

9.2.

Léta byl v podzemních prostorách kolínského divadla divadelní klub. Pak se změnil v restauraci pojmenovanou Scapino a 10 let tak fungoval. Nynější ředitel divadla vrací prostory opět tomu účelu, k němuž byly vybudovány. Je to opět Divadelní klub s divadelním repertoárem s velmi univerzálním zaměřením. Takže zde lidé nacházejí divadelní představení malých forem, hudební pořady, literární večery, besedy s osobnostmi české kultury či cestopisné pořady,ale i muziku stejně širokého spektra - jazz, folk a vážnou hudbu. Divadelní klub je otevřen i pro místní umělecké a společenské aktivity, které zde nacházejí vhodný prostor pro své působení. Není to však jednoduché přeměnit prakticky hospodu na místo pro kulturní vystoupení, ale úpravy jsou nutné. Ze dvou třetin se na nich finančně podílí radnice, zbytek investuje Divadelní klub ze svého zisku, neboť na představeních je vybíráno vstupné.

Technické služby stále vymýšlejí systém, jak zlepšit úklid města.Od února byl zaveden nový způsob, jímž se vlastně vracejí ke kdysi velmi osvědčenému a používanému a později

zapomenutému způsobu, k práci metařů. Čtyři zaměstnanci totiž ručně sbírají odpadky v ulicích a na plochách města. Každý má vymezený svůj díl, který musí za týden uklidit. Sbírá papíry, psí exkrementy, PET lahve a hlásí také nedostatky, které se v jeho rajónu vyskytnou a je třeba je opravit. Například rozbité odpadkové koše, poškozené lavičky, autobusové čekárny a další závady. Další novinkou je pracovní doba při tzv. velkém úklidu (tj. strojním čištění města.) Až dosud se dělalo ve dne, nyní probíhá v noci. Někteří lidé si stěžují na hluk strojů, ale musí si zvyknout. K tomuto přesunu přistoupily TS proto, že ve dne je hlavně v některých částech města velký dopravní provoz a vyjet do takové ulice s čistícím strojem je prakticky nemožné. A tak mnohdy večer za tmy jezdí po sídlišti sekačky, na práci si musí svítit a leckdo se diví, co v takové tmě ještě dělají.

12.2.

Lávka přes Labe bude a lidé jsou rádi, že zastupitelé takto rozhodli. O lávce se léta jen mluvilo a lidem stále chyběla krátká spojnice do Borků na Zálabí.Oba mosty – starý i nový - sice oba břehy Labe spojují, ale pro většinu lidí, hlavně ze sídliště, je tato cesta velkou zacházkou. Lávka cestu výrazně zkrátí a přiblíží zeleň, sportoviště. Změny vlastně začínají už v souvislosti s budováním železničního koridoru z Prahy na východ republiky. V rámci jeho výstavby bude uzavřen přejezd v Rybářské ulici a nahradí jej lávka přes trať. Ze současného dřevěného mostu , který už je součástí ostrova, budou moci chodci a cyklisté po několika metrech přejít na novou lávku za zhruba 22 mil. Kč. Její začátek bude na Kmochově ostrově těsně za stávajícím mostem. Cesty na ostrově zůstanou zachovány, protože přemostění povede nad nimi. Celková délka lávky bude 180 metrů. Na každém břehu Labe bude jeden pilíř, na kterém bude konstrukce lávky zavěšena.

Doprava a stále doprava. Město je přeplněné osobními auty, v ulicích je i mnoho nákladních aut, projíždějících Kolínem. Zvýšení počtu dopravních prostředků se dále očekává po zahájení provozu v TPCA. Lidem je současný dopravní ruch nepříjemný, budoucnosti se obávají, protože je nesporné, že v ulicích přibudou hlavně kamiony, přivážející díly pro montáž automobilů. Jiná cesta do TPCA nežli městem nevede. Řešení dopravy v Kolíně tak, aby se stala přijatelnou pro lidi, má napomoci dopravně-inženýrská studie, kterou radnice nyní zadala ke zpracování a která by měla být hotova v polovině roku. Měla by splnit dva cíle: Dosáhnout takové úrovně zpracování, které by mohlo být součástí územního plánu. Mělo by z ní být zřejmé, jak se bude vyvíjet silniční síť v Kolíně a kolem něj. Druhým cílem je vypracovat takovou studii, aby mohla být podkladem pro investiční záměry a následnou etapizaci.

15.2.

Dům dětí a mládeže je známý pořádáním zajímavých soutěží. Jeho pracovníci je vymýšlejí pro nejrůznější věkové kategorie. Zpravidla jsou inspirováni soutěží pro dospělé, která se koná v celostátním měřítku. Je však přizpůsobena těm, kteří se do ní přihlašují a místním podmínkám. Například do soutěže Šťastná třináctka 2004 se mohou přihlásit všechny dívky narozené v roce 1991.Nejde o tradiční soutěž krásy, ale o to, ukázat dospívající dívky jako osobnosti, umožnit jim, aby se lépe poznaly a navázaly nová přátelství. Zlatý slavíček je zase soutěž pro děti od čtyř do patnácti let, které zazpívají lidovou či umělou píseň s doprovodem nebo bez něj. Další je Zpěvák Kolínska , určená amatérským zpěvákům od patnácti let, kteří mohou soutěžit s doprovodem nebo bez doprovodu s interpretací lidové či umělé písně. O cenu nejsympatičtějších dvojčat Kolínska budou bojovat všechna dvojčata, ale i trojčata ve

věku od 4 do 15 let. Soutěž bude probíhat ve třech disciplínách: rozhovor s moderátorem, volná disciplína a schopnost splnění vylosovaného úkolu.

Registraci na Ministerstvu vnitra ČR získalo nové občanské sdružení , nazvané Občanské sdružení Kolín - náš domov. Jeho cíle odpovídají i jeho názvu. K těm stěžejním patří účast na řešení rozvoje bydlení, zaměstnanosti a ochrany životního prostředí, dopravních problémů ve městě.Zásadní prioritou je trvale a aktivně prosazovat co nejrychlejší vybudování silničního obchvatu v trase, která je stanovená územním plánem, to znamená jižní variantu B a aby byly co nejdříve učiněny všechny kroky, které jsou nutné k tomu, aby akce byla co nejrychleji zahájena. Jeho hlavním cílem je prosazení co nejrychlejšího vybudování jižního silničního obchvatu. Chce být protiváhou činnosti Občanského sdružení Štítary, které naopak bojuje proti stavbě jižního obchvatu.

Orchidea, prodejna květin , která byla v budovách v Pražské ulici, které byly v havarijním stav u a musely být zbourány, je nyní „v podnájmu" v drogerii v Pražské ulici.Drogerie zde byla před rokem 1989, poté však postupně s rostoucí konkurencí přicházela o své klienty. Sortiment zde byl velmi skromný, a tak není divu, že nezbylo než činnost ukončit. Prakticky naproti, takže lidé, kteří si do ní byli zvyklí chodit pro květiny, nemuseli tak mnoho měnit směr své chůze. S majitelem drogerie se majitelka květinářství dohodla a ten jí vyčlenil část svého obchodu, k oboustranné spokojenosti. Místo po zbouraných budovách je nyní prázdné , ale lidem se to tak líbí. Otevřel se pěkný pohled na „Zámeckou", kde je Dům dětí a mládeže. A mnozí by si tento stav rádi představili jako trvalý. Tečka však ještě udělána nebyla a rozhodnutí jak naložit s prázdným prostorem ještě nepadlo. Odbor regionálního rozvoje Městského úřadu v Kolíně má k dispozici tři návrhy na řešení místa po zbouraném objektu v Pražské ulici. První z nich navrhl městský odbor životního prostředí a zemědělství a v podstatě se omezuje jen na parkovou úpravu, druhý zhruba počítá s návratem k původnímu stavu, to je výstavbou budov a třetí, který řeší situaci jak parkovou úpravou, tak stavbou nového objektu.

Antonín a Věra Kadlecovi si oddychli,mohou dál provozovat restauraci v Zámecké ulici za 850 Kč za m2 a rok. Byli totiž vybrání mezi dalšími třem uchazeči. Jedním z kritérií byla výše navrhovaného nájmu. Kadlecovi navrhli 850 Kč/m2/rok, Petr Zadák (provozovatel Stoleté a Naivky) 705 Kč/m2/rok, ale úplně nejvíce hodlala zaplatit pražská společnost Externo catering, která nabídla 923 Kč/m2/rok. Částka však nakonec nebyla rozhodující. Výsledek ovlivnilo hlavně to, že Kadlecovi kvalitně provozují restauraci již řadu let a bez problémů, což se týká i placení nájmu.

Rada města Kolína schválila částku 4 tis. Kč na skautskou akademii, která se koná 29. února v Městském společenském domě. Zároveň odsouhlasili finanční pomoc 8 tis. Kč na úhradu pronájmu sálu MSD studentům Romské střední sociální školy, kteří zde chtějí pořádat svůj maturitní ples.

16.2.

V Havlíčkově ulici bylo vybudováno moderní školicí centrum IKAS, kde se školí noví pracovníci pro TPCA. Podrobnější informace jsou v této kronice, v části věnované TPCA, v únorovém zápisu. Tato firma byla dříve v Kaře ve Starém Kolíně a kompletovaly se tu

různé dráty do aut. Zhruba po 10 let byla tato činnost ukončena a firma má nyní sídlo v Kolíně.

Lidé z Kolína mají novou možnost jak trávit volný čas, a to na lodi. Restaurační loď Král Jiří, která má své domovské kotviště v Poděbradech, bude o víkendech plout po Labi. Vyplouvat bude z nákladního přístavu u železničního mostu, kam mohou zájemci o plavbu přijet autem a pohodlně zaparkovat. Jízdní řád:plavby jsou hodinové,v pátek odpoledne jedna od 14 do 15 hodin, v sobotu tři hodinové jízdy od 11 do 12, od 14 do 15 a od 16 do 17 hodin. Loď ale nebude lidem uzavřena ani po návratu do přístavu, její restaurace je každý den otevřena do půlnoci pro všechny.

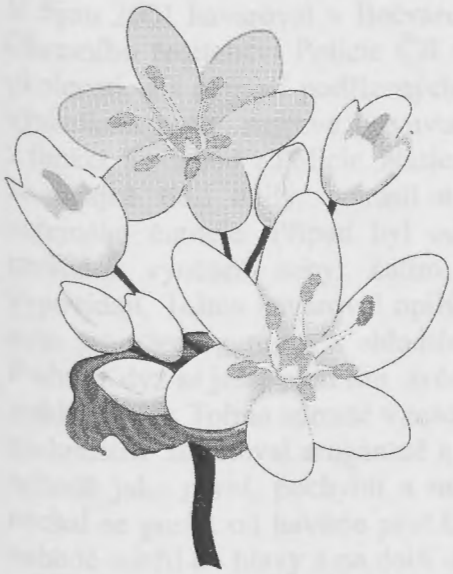
Radnice prověřuje smlouvy o nájmu nebytových prostor ve svých objektech. Důvodem je to, že byly podepsané velmi dávno a podmínky pro jejich existenci jsou nyní už jiné a rovněž výše nájemného neodpovídá dnešním požadavkům.Nájemné po léta zůstávalo u některých pronájmů stejné, neboť v době jejich uzavření podléhaly nájmy regulaci. Tito provozovatelé tak byli cenově zvýhodněni oproti těm, kteří podepsali smlouvu s městem později. Zatím bylo zkontrolováno 19 smluv, u 18 z nich bylo nájemné zvýšeno, na revizi čeká ještě 20 smluv.Pokud by některý z nájemců nepřistoupil na nové podmínky města, zejména na zvýšení nájmu, byla by smlouva zrušena a vypsáno nové výběrové řízení. Od zvýšení nájmů by mělo do městské pokladny jen letos přibýt navíc o cca 1,4 mil. Kč více než loni.

18.2.

Hospodářská komora je dobrovolné sdružení podnikatelů a má celostátní působnost. Jejím cílem je podpora zájmů malého a středního podnikání, zlepšení podnikatelského prostředí v republice. V souvislosti se vstupem do EU uskutečnila Hospodářská komora ČR projekt otevření Informačních míst pro podnikatele (InMP). Jedno z těchto míst je v Kolíně, v Husově ulici 48. Nabízí kompletní informační servis pro malé a střední podnikání včetně informací z oblasti české legislativy, specializovaného poradenství, podnikání v rámci EU, má i evidenci vzdělávacích programů, databázi poradců na předkládání nejrůznějších projektů a vyhoví i v oblasti komerčních nabídek a poptávek v tuzemsku a zahraničí. Pro podnikatele poskytuje tyto informace zdarma.

Obecně lze konstatovat, že v rámci republiky návštěvnost kin stagnuje. Ovšem v jediném kolínském kině je situace opačná, od počátku roku zde zaznamenávají rekordní počet lidí, kteří chtějí kino navštívit. Je pravda, že na tom má hlavní promítání závěrečného dílu trilogie Pána prstenů, komedie Zdeňka Trošky Kameňák 2 i další český snímek Jak básníci neztrácejí naději. Kolínští filmoví diváci mají i jednu novinku. Film Poslední samuraj byl nyní jedním z prvních filmů,který diváci shlédli s novým digitálním ozvučením. V programu kina se nyní uvádí, které filmy jsou ozvučeny právě kvalitním DTS.
Nejnavštěvovanější filmy Kina 99 od 1.1. 2004 do 17.2. 2004
Pán prstenů: Návrat krále (21 představení) 3172 diváků
Kameňák 2 (9 představení) 2088 diváků
Jak básníci neztrácejí naději (10 představení) 1748 diváků
Hledá se Nemo (9 představení) 1208 diváků
Želary (5 představení) 529 diváků

BŘEZEN



1.3.

Onemocnění po nákaze meningokokem není příliš časné, ale je velmi závažné. Státní zdravotní ústav evidoval v roce 2003 v České republice celkem 101 případů, z toho deset pacientů zemřelo. Proti onemocnění existuje jediná forma účinné obrany – očkování. Nyní bylo toto onemocnění zaznamenáno v Kolíně u sedmileté holčičky. Rodiče přivezli sedmiletou dceru s vysokou teplotou a příznaky krvácení do kůže do kolínské nemocnice minulý týden. Při přijetí byl její stav závažný a odpovídal příznakům těžké meningokokové infekce. Po dvouhodinové hospitalizaci v Kolíně byla dívka ve velmi vážném stavu letecky převezena do Fakultní nemocnice Motol v Praze a přijata na anesteziologicko-resuscitační oddělení. Tam ji lékaři ošetřovali pět dnů a poté přemístili na pediatrickou kliniku, kde dostala silná antibiotika Stav dívky se stabilizoval, ale na kůži jí zůstaly kožní defekty. Má na velké části těla krevní podlitiny, které jsou jedním z projevů této virové choroby a musí se postupem doby zahojit.Je mimo nebezpečí života. V Kolíně a na celém Kolínsku byl případ dítěte s tímto onemocněním letos první, ovšem ve středních Čechách už jich je v této době od počátku roku deset, nejvíce v Příbrami.Protože jde o onemocnění přenosné a nakažlivé, lidé, spolužáci a příbuzní, se kterými se dívenka v poslední době nejvíce stýkala, byli ihned sledováni hygienikem, ale onemocnění se u nich neprojevilo.Když lékaři oznámili rodičům radostnou zprávu, že holčička je mimo nebezpečí života, objevil se druhý případ této nemoci. Do kolínské nemocnice přivezli rodiče čtrnáctiletou dívku, tentokrát z Kostelce nad Černými lesy, která skončila v pražské nemocnici Na Bulovce. Také jí lékaři okamžitě nasadili silná antibiotika, která zabrala. Obě holčičky zachránilo , že se dostaly k lékařům včas a včas dostaly silná antibiotika.Takže v kolínské nemocnici skončily dva případy této nemoci v průběhu 14 dní a oba byly se šťastným koncem.Podle hygieniků hromadná nákaza nehrozí. Rodiče i učitelé ale děti více pozorují. Když si nějaké stěžuje na bolesti hlavy, pro jistotu ho hned pošlou k doktorovi. Hygienici radí, aby rodiče snižovali riziko, že u jejich dětí nemoc vypukne. Stát se tak může například po prochladnutí nebo na diskotékách. Také u kuřáků je riziko mnohem vyšší. Ve středních Čechách onemocnělo za poslední tři měsíce šest lidí, žádný z nich naštěstí nezemřel.

V říjnu 2001 havaroval v Bečvárech na Kolínsku se služební Škodou Octavia tehdejší šéf Okresního ředitelství Policie ČR v Kolíně pplk. Miloš Tolma. Nehodu provázely podivné okolnosti, a s pomocí podřízených se nehodu snažil utajit, ale to se mu nepodařilo a zatím výsledkem bylo nejprve postavení Miloše Tolmy mimo službu a později jeho odvolání z funkce a odchod z Policie. Následovala obžaloba a Miloš Tolma stanul před soudem za to, že údajně řídil opilý, pokusil utajit svoji autonehodu, je obžalován ze zneužití pravomoci veřejného činitele. Případ byl od té doby již několikrát projednáván před soudem, ale rozsudek vynesen nebyl. Zatím poslední jednání bylo nyní a také konečné nebylo Svědci vypovídají, Tolma havaroval opilý, snažil se od nehody za každou cenu ujet, přestože mělo auto proražené gumy a z chladiče tekla voda.Dal prý tam jedničku a vystřelil směrem na Prahu. Když se ještě před tím svědek Tolmy ptal, jestli není zraněný, cítil z něj alkohol a byl svědkem, jak Tolma sprostě vynadal posádce záchranky, která přijela na místo nehody.Podle záchranářů se choval arogantně a odmítal lékařům říci svoje jméno. Policista, který přijel k nehodě jako první, pochybil a nedal mu dýchnout na kontrolu hladiny alkoholu v krvi a nechal se poslat od havárie pryč.Už při prvním líčení loni na podzim Tolma řekl, že se při nehodě udeřil do hlavy a na delší dobu ztratil paměť. Co se dělo po havárii, prý vůbec netuší, nedovede si vysvětlit například ani to, jak se stalo, že se služební auto později našlo opravené.Další svědci především z řad policistů i záchranářů ale vypovídají, že se jim ředitel policie nezdál zraněný a ani v zaměstnání se nechoval neobvykle,nejevil známky nervozity, zranění nebo výpadků paměti.Tolma u soudních líčení téměř nemluví, pouze naznačuje, že

na něj vyšetřovatelé z inspekce ministerstva vnitra činili nátlak - například když mu do nemocnice, kde po havárii ležel, přinesli dopis o propuštění ze služby. Inspektoři toto obvinění ovšem odmítli. Společně s Tolmou jsou obžalováni další tři policisté, kteří měli svému šéfovi pomáhat nehodu utajit. Všichni tři ale svoji vinu odmítají. Tolmovi hrozí za zneužití pravomoci veřejného činitele až tři roky vězení.

Obchodní akademie buduje novou tělocvičnu. Jde o stavbu netradiční pro podobná školská zařízení.Rozměry její haly jsou 38x18 metrů , což jsou parametry na závodní tenis, volejbal a další sporty. V nové budově bude i tribuna a místnost na nářadí. Dosud zde byly jen skromné cvičební sály na posilování a aerobic.

České školství se zmítá v problémech a snaží se z nich dostat ven. Regionální týdeník Pres přinesl rozhovor s ředitelem 6. ZŠ, který působí ve školství celý život a může tedy nejen srovnávat, ale podat na tento úsek komplexní pohled, podložený jak teoretickými znalostmi, tak zkušenostmi. Zařazuji ho proto v plném znění, tak jak byl otištěn na stránkách novin.

**Jste spolu s Janem Dvořákem ze 3. ZŠ a Pavlem Rajdlem ze ZUŠ poslední ředitel v Kolíně, který pamatuje 60. léta ve školství. Jak moc se změnily časy od těch dob?*

Za ta léta došlo ke dvěma významným zlomům. Prvním byla na konci 70. let tzv. nová koncepce, která znamenala katastrofu pro školství. Tehdy byly vytištěny nové učebnice, z nichž však během tří čtyř let zbyla polovina. Obsahovaly totiž tolik látky, že se to nedalo zvládnout. A tak se škrtalo a škrtalo... To byla opravdu zlá doba pro pedagogy. Další změna nastala po "revoluci" v roce 1989, kdy přišla řada nových a skutečně pozitivních věcí. Lidé se začali zajímat o moderní vyučovací metody, učitelé i žáci se mohli seznámit se školstvím ve světě, došlo k uvolnění, objem učební látky se snížil. Výborná byla i myšlenka školských úřadů, protože ty nemohly dát peníze jinam než do škol. Kuřím okem je školský zákon. Mluví se o něm už 13 let, ale stále neexistuje, zatímco starý zákon se pořád novelizuje, čímž se stává nepřehledným. Nový školský zákon by tedy mohl být třetím významným zlomem ve školství.

** V čem je dnešní školství lepší?*

Je více času na procvičování a na výklad. Je lepší, že učební plány si každá škola může dotvářet podle svého. Je tedy jen na ní, kterému předmětu bude dávat větší důležitost a kolik hodin mu v týdnu věnuje. Řada škol má možnost specializovat se, jak podle personálu, tak podle zájmu dětí - jedna klade důraz na matematiku, druhá na sport, další na jazyky. Existují povinně volitelné předměty, kdy si dítě může podle svého zájmu vybrat, zda se bude raději učit další cizí jazyk nebo spíše informatiku. Ve školách také, podle mne, panuje rodinnější atmosféra a děti se konečně mohou chovat přirozeně a učit se samostatnosti. U nás to funguje tak, že dítě zaklepe na dveře ředitelny a přijde si samo vyřídit své záležitosti - telefon, potvrzení ap. To všechno jsou některé z kladů, které přispívají k vyšší kvalitě školství.

** A v čem je horší?*

Samozřejmě tato doba přináší i problémy. Na děti mají velký vliv sdělovací prostředky a hlavně televize. Takže šikana není dnes tak vzácná jako dřív. A která škola tvrdí, že u nich neexistuje, tak nemluví pravdu.

**Jak případnou šikanu řešíte vy?*

Na škole jednak máme schránku důvěry, prostřednictvím níž se na nás mohou žáci obrátit se svým problémem, a jednak mohou přijít za mnou. Mojí snahou je urychleně takovéto negativní jevy podchytit a vyřešit je s cílem, aby okamžitě přestaly. Žák, který se dopouští podobné nepravosti, je pozván k rozhovoru, při kterém se snažím vysvětlit chyby v jeho

jednání, a nakonec dostane nabídku, že buďto s tím skončí a bude klid, nebo bude mít problém on. To znamená, že uvědomíme policii a rodiče a následovat může psychologické vyšetření. Mohu potvrdit, že v naprosté většině případů takový přístup zabere. Ale samozřejmě jsou případy, kdy je všechno marné. Ovšem za takovým chováním většinou stojí špatné rodinné zázemí.

**O dnešní mládeži se všeobecně soudí, že je zkažená, což si ale myslí každá generace o té mladší. Jakou zkušenost máte vy?*

Já myslím, že děti nejsou zkaženější, než jsme byli třeba my. Mají pochopitelně jiné zájmy a jinou zábavu, ale v podstatě jsou stále stejné. Jsou možná zvídavější a živější, ale to k dětství patří. Pokud se zdá, že jsou horší, tak je to tím, že lidé jsou daleko informovanější o negativních případech. Za našich mladých let jsme si spory vyřizovali mezi sebou a netahali jsme do nich rodiče. A když už se to rodiče dozvěděli, uměli rázněji zakročit. Dnes bývají rodiče přehnaně nekritičtí ke svým potomkům a snaží se je "chránit" proti komukoliv. A navíc je nutno mít na vědomí jednu důležitou věc. V případech, kde hrají hlavní roli děti, se nelze dozvědět absolutní pravdu. Děti si dokážou mnohé přimyslet a ne vše, co řeknou, lze považovat za bernou minci. Při řešení takových případů musíte být velkým diplomatem.

** Jak vnímáte nároky učitelů na vyšší platy. Jsou podle vás oprávněné? Není třeba chyba v systému?*

Já si myslím, že jsou oprávněné. Drtivá většina učitelů jsou vysokoškolsky vzdělaní lidé a jejich profese je velmi náročná. Mně se vždycky líbí, když si někde přečtu, že si učitel hraje s dětmi. Já bych autorovi takové zprávy přál, aby se postavil před žáky devátého ročníku a poznal, co to obnáší. Dnes se upřednostňuje osobní přístup, a to je pro pedagoga dost náročné, vždyť se musí snažit dítěti porozumět a vychovávat ho. Být kantorem, to není jen 45 minut ve třídě. S jeho prací souvisí i neustálé vzdělávání, což obnáší nákup knih a odborné literatury. Měl by cestovat, aby mohl získávat zkušenosti a porovnávat, jak se učí jinde. A když nedostane za svou práci dostatečně zaplaceno, tak si nic z toho dovolit nemůže. Vysokoškolsky vzdělaný člověk by měl žít na slušné životní úrovni.

** Jak může škola pomoci učitelům právě třeba s nákupem vzdělávací literatury a moderních učebnic, nebo s výjezdy do zahraničí na zkušenou?*

Nové učebnice se musí koupit, bez těch to nejde. Když učitel zjistí, že vyšly pěkné učebnice, tak je může bez obav koupit, protože mu je proplatíme. Vzdělávání učitelům hradíme, především studium cizích jazyků. Dvě kolegyně tak díky tomu vystudovaly univerzitu. Pomáháme pedagogům účastnit se stáží z programu Comenius, některé učitelky takto byly ve Spojených státech, v Anglii nebo Portugalsku. Myslím si, že na tohle všechno peníze prostě musí být, protože škole se to pak mnohokrát vrátí.

**Co si myslíte o každoročních kampaních, kdy se ve spojení se spřízněnými sdělovacími prostředky halasně vytrubují zprávy o zvyšování platů učitelů, ale už nedopoví, že školy na to nedostanou potřebné množství peněz a musejí ubírat z osobních ohodnocení? Jak je to u vás?*

To spočívá v předvídavosti ředitelů. Znamená to, že si musí udělat rozvahu a shánět informace. Letošní rok je třeba obtížný. Metodický pokyn ze Středočeského krajského úřadu, který rozděluje peníze, hovoří o navýšení 1,6 % mzdových prostředků pro základní školy. Z toho vyplývá, že žádné velké osobní ohodnocení být nemůže, jestliže se zvýšily platy. Na stránkách ministerstva školství se ovšem mluví o 6,4 %. A teď si z toho vyberte. To znamená, že čekáme až na rozpočet, který například loni přišel 30. března. Až na jeho základě, když znám pevná čísla, se mohu zachovat tak, abych mzdové prostředky čerpal rovnoměrně do konce roku. Při neopatrném zacházení by se mi také mohlo stát, že mi nezbude na výplaty v prosinci. Z rozpočtu také zjistím, kolik mi zbude na osobní ohodnocení. Je fakt, že když fungoval školský úřad nebo referát školství při okresním úřadu, tak to bylo podstatně jednodušší. Tito pracovníci dobře znali situaci a vždycky se snažili o to, aby se prostředky na osobní ohodnocení rozdělily spravedlivě. Kdežto krajský úřad má všude daleko, zvlášť ten

Středočeský, který spravuje 12 bývalých okresů. Navíc, ředitelé s krajským úřadem po této stránce mají minimální zkušenost. Takže dnes je situace taková, že ředitel, pokud nemá v ruce pevné údaje, se neodváží cokoliv udělat. Je tedy možné, že bude osobní ohodnocení vysoké, ale může tomu být i naopak. Takže shrnu-li to, uvidí se, až budu znát rozpočet.

** Někteří učitelé evidentně nejsou schopni vykonávat svou práci, přesto se na školách drží jako klíšťata. Mají vůbec ředitelé škol z čeho vybírat, pokud jde o pedagogy? A jaké má ředitel vlastně možnosti?*

To je krásná otázka. V současnosti jsou dva problémy. Za prvé klesá počet dětí, což znamená, že se snižují počty učitelů. A za druhé platí zákoník práce. Ten praví, že učitel je učitel, a když škola nutně potřebuje angličtináře místo učitele I. stupně, tak to nelze. Nemůžete propustit jednoho učitele a přijmout jiného, protože zákoník práce přesně definuje důvody propuštění. Jinak to skončí u soudu a samozřejmě zaměstnanec vyhraje, což pro školu bude znamenat vyplatit mu ušlou mzdu atd. Vedle toho zase platí vyhláška o pedagogické způsobilosti, která hovoří o něčem jiném než výše postavený zákoník práce. To je skutečný problém. Takže to ředitelé často řeší tím, že s učitelem podepíší smlouvu na deset měsíců a v případě potřeby s ním mohou, ale nemusí podepsat po této lhůtě další smlouvu. Pokud jde ale o kantora pro školu nepostradatelného, tak s ním ředitel raději podepíše smlouvu na dobu neurčitou, aby o něho škola nepřišla, protože dobrých učitelů není dost a školy se o ně přetahují. Nám se tak podařilo získat výbornou matematičku z Kutné Hory. Prostě ji ta škola nedocenila a nechala si ji utéct.

**Mluvil jste o snižování stavů.*

Ano, je trvalý tlak na snižování pracovních míst. Byly doby, kdy jsem se tomu smál, dnes už mě smích přešel, protože mám potíže se do limitu pracovníků vejít. Ten limit totiž stále klesá. Před sedmi, osmi lety mě tehdejší ředitel školského úřadu, pan Kejklíček, vytýkal, že jsem abnormálně snížil počet zaměstnanců školní jídelny, dnes při stejném množství jídel jsem se současným počtem zaměstnanců v převisu. Zde platí přímá úměra. Aby ve školství mohly být vyšší platy, musí být méně zaměstnanců. Peněz ve školství je totiž stále stejně, ale nároky pracovníků jsou pochopitelně vyšší.

**Všiml jsem si, že i mužů na místech ředitelů základních škol, aspoň v Kolíně, ubývá. Nebudeme-li počítat Základní uměleckou školu, je poměr mužů a žen vyrovnaný. Je to tím, že už ani tento post není pro muže ve školství atraktivní?*

Mým prvním poznatkem bylo, že jako ředitel ztrácíte onen hezký poměr s dětmi, který jste si jako kantor vybudoval. A tím druhým, že neustále přibývá povinností, úkolů a papírování. Ředitel přestává být pedagogem, ale musí být manažerem. Je to stále jen o shánění peněz, jednání s úřady a včasném a častém vyplňování formulářů. Administrativní práce, mnohdy zbytečné, člověku pomalu ale jistě přerůstají přes hlavu. Je znát, že na úřadech pracuje hodně lidí a každý musí prokazovat svou důležitost. A tu nejlépe prokáží tím, že vymyslí lejstro. Ono se to nezdá, ale když už vyplníte pár formulářů, tak pak přijde další výkaz a můžete pokračovat ve vyplňování. Možná právě proto bych potřeboval sekretářku. Ale kdybychom ji zaměstnali, museli bychom krátit platy učitelům, takže raději práci sekretářky zastávám k ředitelské funkci navíc já. Tedy shrnu-li to, tak se dá říct, že to atraktivní práce je, ale ne pro pedagoga.

** Vraťme se před koncem k vaší osobě. Působíte na škole, která nemá do budoucna nic jistého. Vzhledem k zatíženosti silnice na Ovčáry se přemýšlí, nebo se už hledá místo pro přestěhování vašeho zařízení, i když zatím není řečeno, že se tak opravdu stane. Nestěžovala vám tato nejistota práci?*

Tato situace je velice obtížně řešitelná. Když se otevřel Nový most, tak rodiče, v obavách o zdraví svých dětí, přišli k nám do ředitelny a požadovali, abychom něco udělali pro zvýšení bezpečnosti našich dětí. I z jejich popudu jsme tehdy přehradili silnici za mostem, abychom upozornili na problém. Byli zde i představitelé města a okresu, kteří ujišťovali rodiče o

dostatečné bezpečnosti a o tom, že se nikomu nic nestane. Nakonec z toho vzešly zpomalovací pásy na silnici před školou a akce městských policistů, kteří každé ráno hlídají na přechodu. Za to chci strážníkům poděkovat, protože za ta léta se zde naštěstí nic nestalo. Jak se vyvíjela doba a vznikala průmyslová zóna u Ovčár, začalo se hovořit o rozšíření Ovčárecké ulice, což se později ukázalo jako ne tak důležité vzhledem k naší škole, protože zúžen má být pouze protější chodník. V tisku se objevily zprávy, že už je vybráno pro naši školu nové místo za pekárnou u zimního stadionu, pak ale zase vše utichlo. A nejistota trvá. Mezitím byla v naší blízkosti přistavěna část sousední školy a sportovní hala, což dalo prostor spekulacím, že 6. ZŠ zanikne. Před dvěma roky, týden před zápisem, MF Dnes napsala, že naší školou možná projede buldozer. Nedávno čelný představitel města mluvil přesně obráceně než při otevření Nového mostu (pozn. red.: místostarosta Jiří Buřič uvedl, že "je nutno vnímat komunikaci v Ovčárecké ulici jako velmi frekventovanou, a tak opět může přijít k diskuzi existence 6. ZŠ"). Takže to jsou věci, které naprosto nepřispívají k našemu klidnému životu, protože každý rodič si řekne, že je na tom asi trochu pravdy, a rozmyslí si, jestli k nám dá své dítě. Myslím si tedy, že je nejvyšší čas tuto situaci vyřešit, a to buď jedním nebo druhým směrem, aby bylo konečně jasno. Je také pravda, že na zálabské straně mají dvě školy opodstatnění. Chápu, že se silnicí se nic dělat nedá. Na druhé straně je pravda, že se nyní snažíme vyjednat, aby na přechodu před školou byly postaveny semafory, což by podle jednatele Technických služeb pana Ledviny nebyl až tak velký problém. Já myslím, že by to bylo bezpečné řešení problému, navíc strážníci hlídkují na přechodu pouze ráno, ale odpoledne už žáci chodí přes nestřežený přechod.Pravda, je zde hluk, který nám znepříjemňuje život. Kdysi nám slibovali protihluková okna, ale "skutek utek", jak se říká. Ještě před revolucí se uvažovalo o trojitých vakuovaných oknech. Místo nich jsou zde okna dvojitá. Jenže ten, kdo je sem instaloval, si okna napřed změřil na jiné škole. A když je instaloval k nám, zjistil, že jsou menší. Vyřešilo se to tak, že kolem oken je zhruba deseticentimetrový dřevěný trám, který však ještě tři dny předtím stál jako součást stromu v lese. Časem se tedy trámy seschly a popraskaly a už dávno neplní svůj účel. Když můj předchůdce, pan Schejbal, žádal v roce 1990 nápravu, tak se na radnici se zlou potázal. Od té doby se nic nezměnilo a popraskané trámy dál hyzdí okna a neplní svůj účel. Nikdo nám od té doby nedal peníze na opravu nebo výměnu oken. Bohužel ani jako zastupitel jsem vzhledem k váze našich dvou hlasů (Josef Zákora a Josef Šourek působili v 90. letech minulého století v kolínském zastupitelstvu jako nezávislí na kandidátce US-DEU) nemohl požadavek prosadit.

* *Odcházíte ze školství dobrovolně?*

Ano, rozhodl jsem se svobodně, bez jakéhokoliv nátlaku. Já jsem důchodový věk překročil už loni, takže přesluhuji. Jednak mě tato práce zmáhá, protože nejsem nejmladší, a jednak se těším na Sázavu, na ryby, na houby, na zahrádku, a hlavně na svou ženu, která už je také v důchodu, a na vnoučata. Teprve teď budu na ně mít víc času.

Na počátku letošního roku zaregistrované občanské sdružení Kolín - můj domov usiluje o to, aby byl co nejdříve vybudován dopravní obchvat města. Na podporu svého požadavku hodlá použít i nátlakové prostředky - petiční akce a blokádu nynějšího průtahu městem.Členové sdružení argumentují tím, že mluví za stovky lidí v Kolíně a toto tvrzení dokládají výsledkem ankety, kterou uspořádali v loňském roce v červnu, když se konalo referendum o vstupu ČR do Evropské unie. Využili toho, když se do volebních místností scházeli lidé a před těmito místnostmi jim pokládali otázku, zda si přejí obchvat či nikoliv.Tři a půl tisíce lidí se vyslovilo pro co nejrychlejší stavbu nové silnice. Proti obchvatu jsou lidé z předměstí Štítary, přes jejichž údolí má obchvat vést. Tvrdí, že je bude ohrožovat hluk i výfukové plyny. Proto požadují, aby projektanti silnici posunuli až za obytnou část směrem na Radovesnice. Podle ředitelství silnic by pak ale byl obchvat příliš dlouhý a řidičům by se po něm nevyplatilo jezdit. Navíc by se prý celá stavba velmi prodražila - jen nynější varianta má stát

1,5 miliardy. Podle původních plánů se mělo stavět už nyní, poslední odhady hovoří o letech 2005, 2006 nebo dokonce i později. Obyvatelé Štítar dali však již dříve najevo, že jsou stavbě odhodláni bránit všemi prostředky.Také radnice říká, že chce jednat s ministerstvy, aby přípravy netrvaly tak dlouho a aby stavba nebyla rozložena do několika etap. Podle plánů ředitelství silnic se má stavět nejprve část vedoucí přes Štítary a teprve poté druhá polovina kolem Polep ústící na hlavní silnici směrem na Kutnou Horu.

Kolem nemocnice to stále vzrušeně vře. Podle základních tezí koncepce zdravotnictví Středočeského kraje se lůžková péče některých oddělení některých dosud existujících nemocnic má postupně přesunout do čtyř oblastních nemocnic v Mladé Boleslavi, Kladně, Kolíně a Příbrami. Především v menších městech, kde by podle této koncepce neměly být oblastní nemocnice, ale jen základní, se tento záměr nelíbí.V Kolíně jsou lidé v tomto směru spokojeni, zdejší nemocnice má v koncepci „zelenou".Ovšem horší je to s přechodem nemocnice na akciovou společnost. Chystaná změna by podle nich znamenala krach nemocnice,protože se prý Středočeský kraj chystá rozprodávat majetek nemocnice a zavírat nevýdělečná oddělení. Lidé mají strach, že krajskému úřadu, který je vlastníkem nemocnice, jde jen o peníze a že po změně na akciovku hrozí uzavírání nevýdělečných oddělení. Ředitel kolínské nemocnice Luděk Rubáš tuto formu obchodní společnosti hájí. Tvrdí, že jako akciová společnost bude moci nemocnice lépe hospodařit s penězi. Jednodušší má prý být i odměňování zaměstnanců.Většina členů zastupitelstva města se na svém jednání shodla na tom, že akciová společnost není vhodnou právní formou pro nemocnici. Proti hlasovaly všechny strany a hnutí kromě ODS.Všichni zastupitelé pak podpořili návrh pro krajský úřad, aby v budoucnu převzal kolínskou protialkoholní záchytnou stanici a aby postavil v Kolíně hospic, tedy zařízení pro důstojné umírání starých a nevyléčitelně nemocných lidí. Zastupitelé také požadují, aby z návrhu zmizela pasáž o plánech zrušit v kolínské nemocnici 102 lůžka. Podle vedení města budou potřeba v souvislosti s automobilkou Toyoty, Peugeotu a Citroënu, která zvýší počet obyvatel Kolína možná až o několik tisíc.Podobně jako v Kolíně se k návrhu chtějí vyjádřit i další města. V Kladně například svolali na příští pondělí mimořádnou schůzi zastupitelstva. Kolínští zastupitelé tak využili příležitosti , kterou jim kraj dal a vznesli své připomínky. Ovšem na kraji dále bude, zda a do jaké míry je bude akceptovat a jak vůbec bude kolínské zdravotnictví vypadat. Podle středočeského hejtmana Bendla akciové společnosti prý mají zjednodušit financování nemocnic, které jsou nyní příspěvkovými organizacemi. Z doby, kdy se o ně staral stát, navíc mají stamilionové dluhy, jež musí postupně splácet. Už loni se stala akciovkou zadlužená nemocnice v Příbrami. Do poloviny roku by jako druhá měla získat stejný statut také nemocnice v Kolíně a později i v Mladé Boleslavi a Kladně. Dalším problémem v Kolíně na tomto úseku je protialkoholní záchytná stanice.Zřizovatelem protialkoholních záchytných stanic jsou městské úřady, na provoz jim ale přispívá i krajský úřad. Zatímco loni to byla částka půl milionu korun pro každou stanici, letos rozhodli krajští radní o přidělení sedmi set padesáti tisíc každé stanici. V současné době jsou v kraji tato zařízení dvě – v Příbrami a v Kolíně, ostatní byly zrušeny. Kraj raději podporuje současné, které zbyly a není nakloněn otevírání dalších. I Kolín bere svoji záchytku jako nutné zlo, které stojí město jen peníze. Záchytce už několikrát hrozilo zrušení, protože město nechtělo její provoz dotovat, pokaždé ale zatím pomohl Středočeský kraj nebo okolní obce. Podle radních by bylo nejlepší, kdyby si vzal záchytky na starosti právě kraj. Kolínská záchytka slouží i pro okolní okresy - Kutnohorsko a Nymbursko. Radnice použije stejnou praxi jako v minulých letech a rozešle městům a obcím žádosti, aby na její provoz připlatily, protože zde občas skončí i jejich obyvatelé.

6.3.

V Kolíně stále klesá počet obyvatel nyní už je pod hranici 30 tisíc. Pro Kolín to znamená méně peněz z daňových příjmů, což se odrazilo i v rozpočtu města na letošní rok.Byly sníženy provozní náklady odborů městského úřadu, městských organizací i společností vlastněných městem.

Již několik let funguje v Kolíně Romský klub . Od počátku své činnosti byl spíše místem pro zábavu mladých Romů. Nyní se situace změnila, po nástupu nové vedoucí klubu, Denisy Berouskové, za svobodna Pechové. Svoji činnost zde zahájila tím, co je mladým lidem velice blízké – hudbou a zpěvem, soutěží nazývanou Carusošou, do níž se přihlásilo 15 soutěžících. V romském klubu patří k oblíbeným činnostem vaření, kreslení, vyšívání a hraní stolního tenisu. Tance tady nacvičují dvě skupiny, Solo rokla a skupina Break dance. Často si děti jdou napsat do klubu i školní úkoly.

O úpravách cen v městské hromadné dopravě, které důchodci považují za diskriminační, zejména skutečnost, že před osmou hodinou ráno nemohou využívat slevy na svoji průkazku, jsem psala v únoru. Nyní se situace zase trochu změnila. bezplatné dopravy některých věkových skupin cestujících.Strana za životní jistoty vyvolala jednání na Městském úřadu a došlo k dohodě, že senioři, kteří budou chtít cestovat MAD před 8. hodinou, si budou muset koupit k průkazce jízdenku za 4 Kč v předprodeji nebo za 5 Kč u řidiče autobusu místo 8 nebo 10 Kč. Je to kompromisní řešeni. Senioři chtěli vrátit ceny na původní úroveň, ale uznali , že někteří senioři zneužívají MAD, a to i ti, kteří jako důchodci ještě pracují,což byl hlavní argument dopravce pro zvýšení ceny.

10.3.

Elektrárna Kolín. uvádí do plného provozu nový kotel na spalování hnědého uhlí, jehož pořízení stálo přes 200 milionů korun. Do ceny tepla se ale tato investice nepromítne a Elektrárna je nyní cenově jednou z nejlevnějších tepláren ve Středočeském kraji. Jako první regionální energetická společnost v zemi obdržela Elektrárna integrované povolení k provozu kotle, což je novinka naší legislativy. Splnila limity emisí a díky moderním počítačovým systémům vše průběžně nepřetržitě měří. Nepodařilo se však na její teplo napojit průmyslovou zónu u Ovčár. Investice by byly , čtvrt miliardy korun. Vyplatily by se jedině za podmínky dlouhodobé smlouvy na odběr tepla z TPCA a to se nepodařilo, takže z celého záměru sešlo

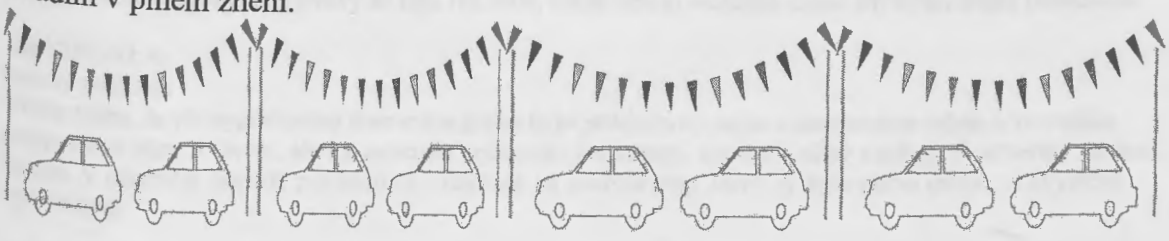
Na neúnosnou dopravní situaci si stěžují obyvatelé Třídvorské ulice v Kolíně. Zvýšila se hustota dopravy, ulicí projíždí většina aut rychleji než povolenou padesátikilometrovou rychlostí, ale nezřídka jedou ke stovce. Největší provoz je tu od pěti do osmi ráno a pak po páté odpolední až do noci. Lidé z Třídvorské nyní podepisují petici adresovanou městskému úřadu. Navrhují zabudovat na Třídvorskou ulici alespoň dva zpomalovací retardéry.

Kolínský regionální týdeník Pres má velmi oblíbenou rubriku a tou je anketa, v níž každý týden odpovídají lidí, o nichž by se dalo říci,že se snaží pro další rozvoj města něco udělat. Někdy jsou otázky obecné, s širší platností, jindy úsměvné, někdy se redakce ptá na názor na řešení konkrétního místního problému. Vždy se však jedná o velice vyhledávanou a čtenou část novin . Jedna z březnových otázek byla na téma:

SEVERNÍ NEBO JIŽNÍ

Jste pro, aby trasa silničního obchvatu byla vedena na sever od Kolína? Nebo není důvod o změně uvažovat a vést obchvat jižní stranou (přes Štítary), jak je to navrženo v územním plánu?

Jde totiž o léta diskutovanou otázku,stále odkládanou výstavbu silničního obchvatu , protože na ni nejsou v dostatečné míře peníze. Místní politici i občané se shodují v tom, že obchvat je potřebný, že dopravní situace tak, jak je v Kolíně nyní, je neúnosná, lidé si stěžují,píší petice, cítí se ohroženi dopravou – její frekvencí a rychlostí, bezohledností řidičů, snad ani v jedné části nejsou spokojeni. Všude jim vadí přibývajících aut, všichni jsou pro obchvat. Ovšem nikdo nechce, aby vedl v blízkosti jeho bydliště. Mnohokrát již jsem v kronice psala o aktivitách občanského sdružení ze Štítar a další občanského sdružení ustaveného v letošním roce, jehož cílem je aktivita za urychlené vybudování obchvatu. Obchvat Kolína vzbuzuje další otázky. Nyní se kolem obchvatu vynořily další otázky. Mělo by se prý upustit od jižní varianty a vést ho severní, tedy kolem průmyslové zóny Kolín – Ovčáry. Tedy lidé, bydlící v jižní oblasti ho chtějí přesunout na severní a tam ho pochopitelně nechtějí a proto redakce položila tuto otázku respondentům v anketě.Odpovědi uvádím v plném znění.



Aleš NAVRÁTIL
zastupitel města
Jsem pro to, aby obchvat byl postaven co nejrychleji. Po dostavbě obchvatu zmizí z Kolína tisíce nákladních i osobních aut. Pokud pak přibude několik stovek aut zásobující průmyslovou zónu, neměl by to být až takový problém.

Vít KOSINA
stavební inženýr
O obou variantách se vedla opakovaně diskuse, odborná i laická. Výsledkem je varianta jižní, která je rovněž stabilizována územním plánem. Dnešní dopravní situace v Kolíně je neudržitelná. Diskusi o tzv. severní variantě považuji za účelovou, vedoucí pouze ke zpochybnění připraveného řešení. Výsledkem může být pouze další zdržení výstavby.

Martin KRUMICH
právník
Nesouhlasím se stálými změnami, což ve svém důsledku vede k odložení věci na neurčito a nepřijetí žádného řešení, které Kolín životně potřebuje.

František LEDVINA
politik
Přemostit dvakrát Labe a čtyřikrát frekventovanou železniční trať a přitom trasu obchvatu prodloužit, to je technický i ekonomický nesmysl. Navrhují ho ti, kteří se této stavby nechtějí dožít. Já chci!

Václav NAVRÁTIL
primář dětské chirurgie
Rozhodování je velice obtížná věc. Říká-li se však obchvat severní trasou, je nutno zároveň říci: Dvakrát přemostění Labe, přemostění hlavní železniční tratě, přemostění seřaďovacího nádraží a zásah do pásma zdrojů pitné vody pro Kolín. A pak ještě Borky a Zálabí. Není toho málo. Odhadoval bych to tak na 50 let.

Marek SEMERÁD
starosta

Diskuse nad tématem obchvatu města Kolína mi připomíná polemiky nad česko-německým vyrovnáním v druhé polovině 19. století v dávných dobách Rakouska-Uherska. Stále, a při každé příležitosti znovu se o tom mluvilo, ale nikdy se v tom nic neudělalo, až se nakonec staré mocnářství i díky neřešení daného problému rozpadlo. Kolínským zastupitelům bych proto doporučil, aby neplodné úvahy nad trasou obchvatu ukončili a raději pro jeho realizaci, lhostejno kde a lhostejno kým, něco konkrétního udělali. Jinak řečeno: méně žvanění, a více práce.

Martin SLAVÍK
ředitel reklamní agentury
Vím, že moje odpověď nebude úplně objektivní, ale je to dáno tím, že se svou rodinou bydlím na sídlišti v blízkosti dnešního "průtahu". Okna do obýváku v létě vůbec nelze otevírat, jinak bychom se doma neslyšeli. Proto ať vede obchvat skutečně kamkoli, ale hlavně ať už vede mimo město.

Karel SOVA
ekonom
Severní trasa obchvatu je velmi lákavá alternativa. Každá dobrá věc má však i své problematické stránky. Proto je nutno konstatovat, že tato varianta znamená mimo jiné dvakrát přemostit řeku Labe a trojí mimoúrovňové křížení s významnou železniční tratí. Tyto skutečnosti znamenají stovky miliónů v investičních nákladech navíc. Nedokáži dostatečně odborně zhodnotit ekologické aspekty takové stavby, lze však očekávat značné problémy i v této oblasti. Z hlediska přípravy se píše rok nula, takže termín realizace nelze ani velmi hrubě odhadnout.

Jan VIRGALA
řadový policista
Věřím tomu, že při vypracování územního plánu bylo přihlédnuto nejen k možnostem města a ke vzniku průmyslové zóny u Ovčár, ale i k ostatním průmyslovým zónám, které v Kolíně vznikají či případně vznikat budou. V opačném případě považuji část nákladů na územní plán, který by bylo nutno měnit, za zbytečně vynaložené.

Zdeněk ŽIŠKO
stavební inženýr
Důvod není, protože kdyby byl, vedla by trasa v územním plánu na sever od Kolína. Otázka by spíše měla znít, zda obchvat vůbec někdy bude. A pokud se uvažuje o jiné než navrhované trase, tak se ho zřejmě nikdy nedočkáme.

Jaroslav LACINA
trenér cyklistů
Jsem pro, aby obchvat byl veden tak, jak je navržen již dlouhá léta, neboť změna trasy byla schválena již stokrát a následné změny nejsou vůbec jednoduché. Ani nevím, co je myšleno záchranou Štítar (to zmizí ze světa?). A co ty tisíce lidí na dnešním průtahu?

Jan HORA
zlatník
Dopravní řešení potřebuje koncepci 3. tisíciletí. Při nedávné cestě do Německa a Rakouska jsem si všiml maximální snahy dostat dopravu pod zem. Tunely, podzemní parkoviště a maximální ochrana obyvatel před hlukem jsou asi hlavní kritéria. Proto bych doporučoval hledat řešení takové, které bude moderní i za 50 let.

Pavel MOUČKA
primář hemodialyzačního oddělení
Až podepíše městský úřad řešení dopravní situace se seriózní firmou "Čert a kouzelník" v plnění úmluvy do tří měsíců, jsem okamžitě pro. Pro severní obchvat, jižní obchvatové magistrály a nadúrovňové křížení. Zatím mi nezbývá, než chtít jižní pseudovariantu, která opravdu není nejideálnější, ale chtěl bych, aby výše uvedené modely, které bude jistě třeba v budoucnosti realizovat, bylo ještě pro koho stavět. Jó, rakovina je rakovina!

Petr KRÁL
knihkupec
Preferuji řešení, např. jinou vzdálenější trasu ve Štítarech, se kterou mimochodem územní plán rovněž počítal. Obchvat již mohl být ve výstavbě nebo dokonce dokončen, kdyby bývalé vedení radnice akceptovalo lidský faktor obyvatel Štítar. Měl-li stát ušetřit, tak průtahy a pomalostí postupu prací a vyjednávání již dávno prodělal. Stačí se zamyslet nad růstem cen, náhradami za pozemky a stavby obyvatel Štítar, náklady na zdraví občanů Kolína, promarněné služby. Dnes se však nabízí jiná otázka, kde asi bude kolínská doprava nejvytíženější a

nejnáročnější. Bezpochyby okolo TPCA, tedy u Ovčár. Potom asi štítarský obchvat bude nadbytečný, resp. zbytečný. Opravdu se dá ještě hovořit o úspoře financí?

Vynalézavost zlodějů nezná mezí. Mnohdy jim ale stačí velmi jednoduchý trik, v němž hraje hlavní roli lidská důvěřivost a okradenému pak zbudou jen oči pro pláč, protože po zloději se doslova slehne zem a není nalezen. Takovou zkušenost učinil občan města s mužem, kterého potkal v Roháčově ulici. Neznámý ho požádal, aby mu ukázal české bankovky, že prý je cizinec a nevyzná se v nich a bojí se, aby ho někdo neokradl. Mluvil česky se zvláštním přízvukem. Důvěřivý muž chtěl pomoci a dal mu celou peněženku. Neznámý si peníze prohlédl,poděkoval a vrátil peněženku zpět, ovšem jak později muž zjistil, bez tří a půl tisíce . Policie opakovaně lidi vyzývá, aby byli při nákupu opatrnější a nenechávali své věci bez dozoru .Lidé totiž do nákupních košíků odkládají kabelky a pak není problém odcizit peněženku nebo vzít kabelku celou.

12.3.

Tři vysoce specializované pracoviště má nyní Nemocnice. Nejmladším je Mamocentrum v budově původního plicního oddělení, zaměřené na léčbu onemocnění prsu. Díky své kvalitě, dostupnosti vysoce specializované péče a včasné diagnostice závažného onemocnění u žen je důležitým mezníkem v historii nemocnice. Dosud se tady toto onemocnění pouze léčilo, nyní sem budou moci ženy z Kolínska, Kutnohorska i Nymburska chodit i na preventivní prohlídky. Taková služba zatím byla nejblíž v Praze nebo Pardubicích. Nové Mamocentrum s již fungujícím Endocentrem a Angiocentrem tvoří základní projekty rozvojového programu

Například v Kolíně se zastupitelé bojí, že nemocnice bude uzavírat nevýdělečná oddělení, a na to pak doplatí obyvatelé. Proto tento týden rozhodli, že pošlou kraji dopis, v němž nesouhlasí s přeměnou nemocnic na akciové společnosti. "Zdraví lidí by nemělo být byznysem," řekl zastupitel František Ledvina (KSČM). S tím ale kraj nesouhlasí -

Rada města Kolína pověřila starostu Miroslava Kaislera podpisem smlouvy se společností Deloitte and Touche CR na šetření mandátních smluv, týkající se převážně práce v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry. Radní odmítli, aby kontrolu provedl Nejvyšší kontrolní úřad, nebo dát podnět orgánům činným v trestním řízení. Prověření bude trvat asi jeden měsíc a bude stát 600 tis. Kč

10.- 14.3.

Cirkus Jo-Joo, Národní cirkus ČR, zavítal do Kolína a je to první návštěva cirkusu v Kolíně v letošním roce.Jeho šapitó o průměru 28 metrů, vyhřívané horkým vzduchem stojí tradičně pod novým mostem. Miláčkem publika je třítunový hroch Davídek a sibiřští tygři - skákači z Kyrgyzstánu, létající pokémoni, krokodýli, opice. K unikátům patří i leopard, který vystupuje bez ochranné klece, ale pouze na vodítku. Vstupné je 90 korun pro děti a až 170 korun pro dospělé.Ještě před příjezdem zorganizoval cirkus v Kolíně rozsáhlou kampaň na přilákání diváků. Samozřejmě k ní patřily poutače, plakáty,ulicemi města projíždějící auto a informující z amplionu o příjezdu. Dokonce rozdávali i volné vstupenky pro děti – v mateřských školkách, v Kauflandu. Zdálo se to výhodné. Ale dítě s volnou vstupenkou však musel být návštěvníkem cirkusu jeden dospělý a ten si musel vstupné zaplatit v plné výši.

Přesto nebyl o cirkus enormní zájem, lidem připadalo vstupné příliš vysoké. A navíc do města přijede nějaký cirkus každou chvíli.

15.3.

Vzrostla cena 1 m2 při prodeji bytu do osobního vlastnictví z majetku města. Od 1. července 2004 do 30 června 2005 zaplatí zájemce 3.100 Kč za 1 m2 podlahové plochy bytu I. kategorie o střední době technického stáří 20 let. Dosud platná cena byla o 100 Kč nižší.

V Kolíně se rozšířila zvěst, že Thermo King opouští Kolín na Ukrajinu, kde je levnější pracovní síla. Kolínský závod s 500 zaměstnanci má kompletní inženýrské zázemí a vlastní vývojové oddělení. Klíčovou částí výroby jsou klimatizace pro autobusy a vlaky. Thermo King má sídlo a výrobní halu v Havířské ulici a další budovy si pronajímá v sousedním areálu Frigery. Roční obrat Thermo King ČR činil minulého roku 2,1 mld. Kč. Byl v roce 1992 jedním z prvních zahraničních investorů, který začal v Kolíně podnikat. Jsou zde slušné platy a je jasné, že mnoha rodin by se jeho odchod nepříjemně dotknul. Odchod na Ukrajinu ale vedení závodu popírá, argumentuje tím, že naopak byla prodloužena s Frigerou smlouva na pronájem pozemků a budov na minimálně dalších pět let, zahajuje se výroba chladicích vitrín, výroba Mopaccu - unikátního zdroje energie a klimatizace pro tahače .Jde o světovou novinku. Systém samostatně poháněný malým dieselovým, velice tichým motorem se uplatní zejména při odstávce kamiónů. Kromě topení a klimatizace dobíjí Mopacc autobaterie, je schopný napájet televizi či mikrovlnou troubu. K dalším výhodám patří automatický start, počítačově řízený odběr energie, malá spotřeba.V příštích letech se předpokládá výroba několika tisíc jednotek za rok. Jako první z velkých automobilek projevila o Mopacc zájem firma Volvo.

18.3.

Stipendijní nadační fond města Kolína je nadací pro výborné a sociálně slabé žáky. V červnu 2003 vyhlásil a odměnil nejlepší žáky. Od října téhož roku probíhá za účasti 12 lidí na Střední průmyslové škole strojní programování CNC strojů, které fond podpořil částkou 17,5 tis. Kč. Na kroužek zabývající se základy tvorby webových stránek pro 16 lidí dal 10 tis. Kč. Na koncerty nadaných hudebníků, které pod názvem Představujeme mladé talenty pořádá Základní umělecká škola Kolín, věnoval 10 tis. Kč. Nadané studentce z Kolína, která studuje dvě vysoké školy, ale její matka je samoživitelka a je tedy v tíživé sociální situaci, pomohl 10 tis. Kč. Letos v lednu fond daroval 53 tis. Kč na dva kroužky po 15 účastnících, které pořádá gymnázium. Jde o zajímavou matematiku (práce s počítačem, prostorová představivost, estetická výchova, rozvoj estetického myšlení) a z celkové sumy šlo 35 tis. Kč na hardware, který bude používat kroužek i další léta. Dalšími 20 tis. Kč přispěl na činnost orchestru ZUŠ, který dosáhl úspěchů i na celostátní úrovni.V nejbližší době hodlá podpořit dvě žádosti sester, které studují 4. ročník Obchodní akademie Kolín a o stipendium žádají z důvodů tíživé sociální situace. Obě přitom dosahují vynikajících studijních výsledků - průměry 1,00 a 1,08. Všichni přítomní členové správní rady se na únorové schůzi usnesli, že doporučí v případě přijetí na vysokou školu každé ze sester příspěvek 5 tis. Kč na začátek studia.Veškerá jeho činnost tedy stojí na penězích a proto je stěžejní otázkou získat je a to nejen jednorázově, ale zabezpečit na jeho účet pokud možno stálý přísun. Na počátku své činnosti dostal od zastupitelů města do vínku 2 mil. Kč z prodeje hlasovacích práv k akciím strategických společností. Dalších 250 tis. Kč se podařilo získat zastupiteli Aleši Navrátilovi a 10 tis. Kč přišlo na účet fondu od Jana Obrdy, pořadatele hudebního festivalu Kmochův Kolín. Jeho

vedení se obrátilo i na TPCA, ale nepochodilo, s odůvodněním, že TPCA již dala 20 miliónů na fotbalisty Sparty Praha..
I tak se fond snaží získávat prostředky od sponzorů, jimž na oplátku nabízí publicitu jak na webových stránkách fondu, tak v tisku. I tak se ale prostředky velmi obtížně shánějí.

22.3.

V Kolíně 2 je Březinova ulice. Jen málokterý z Kolíňáků ví, po kom je vlastně pojmenovaná. Deník MF Dnes přinesl článek, který název této ulice vysvětluje. Jan Březina se narodil 5. ledna 1914 v kolínské ulici V Opletkách číslo 247. Když mu bylo 17, rodiče se rozhodli k odvážnému kroku: odstěhovali se do Sovětského svazu, který nabízel českým dělníkům pracovní příležitosti. Tam se plní Janův velký sen - studuje leningradské letecké učiliště, pak pracuje v moskevské továrně na letadla a nakonec létá nad pouští Karakum. Stal se uznávaným letcem. Není proto divu, že byl členem letecké výpravy na severní pól. Po návratu mu gratuloval sám Stalin, potom ale Jan Březina zmizel. Devět měsíců poté byl příkazem Stalina zastřelen a jeho tělo, stejně jako desetitisíce dalších, skončilo ve společném hrobě v Butovském polygonu kousek od Moskvy. Letos by se Jan Březina dožil devadesátky. Dříve se o Janu Březinovi mluvilo, jako o prvním Čechovi na severním pólu, nyní jen jako o účastníku polární letecké výpravy. Jak to tedy je? Účastník letu na severní pól je přesnější a vlastně i pravdivější. Při pátrání po jeho osudu jsme tuto informaci museli opravit, původně byl mechanikem na Mazurukově letadle, které na pólu přistálo, ale během letu mu byl přidělen jiný úkol být mechanikem na pozorovacím letadle. Na takzvaný "hřebík země" tedy vlastní nohou nevstoupil.Existuje teorie, že se tak stalo kvůli osobním neshodám s velitelem výpravy Papaninem, kterého údajně Jan Březina kritizoval. Stejně to byl ale velký úspěch, když uvážíme, že mu bylo teprve třiadvacet let a byl považován na odborníka na letectví. Po válce se Březinova rodina vrací do Československa, rozhodnuta dozvědět se o Janově osudu pravdu. To se ale daří až po pádu komunismu.

Deník dále zveřejňuje rozhovor s jeho neteří:

Jan Březina byl, jak jste vypátrala, jednou z milionů obětí Stalinova režimu. Zjistila jste, komu a proč vadil?
To je právě otázka, na kterou se nedá odpovědět. Tehdy v Sovětském svazu mizeli lidé bez jakéhokoli provinění. V případě Jana Březiny zřejmě zmizení nemělo žádnou souvislost ani s jeho účastí na expedici, jak jsme si původně mysleli. Zřejmě šlo o nějaké udání v domě, kde žil. Rodina tehdy bydlela v domech určených pro cizince, kde měla státní policie velké pole působnosti. A tam údajně bydlel jakýsi Čech, ten by měl být klíčovou osobou, a jemu Jenda podle obžaloby vynášel nějaké tajné informace o výrobě letadel, a byl prý tedy československým špiónem. To se mělo dít v roce 1935, kdy krátkou dobu pracoval v moskevské továrně na letadla. Při vykonstruovaném procesu to bylo proti němu použito.
Kdy jste se vlastně rozhodla, že budete pátrat po osudu vašeho strýce?
Já jsem strýce nikdy nepoznala, ale od maminky jsem měla doma množství dokumentů, například dopisy a telegramy, které posílal rodině z cesty na severní pól, i různé osobní předměty. Když se naše rodina přistěhovala po válce z Ruska zpět do Československa, nejprve pátrala babička, ale z příslušných míst v Sovětském svazu jí poslali jen nedůstojný dopis bez razítka se strohým oznámením, že Jan Březina zemřel. Později to zkoušela maminka. Dobrat se zprávy o tom, jak vlastně Jan Březina zemřel, se nakonec podařilo až mně.
Co bylo nejtěžší?
Asi přemluvit maminku, abychom společně napsaly v sedmdesátých letech dopis na Nejvyšší soud bývalého Sovětského svazu. Tehdy bylo něco takového nepředstavitelné, i dost

nebezpečné. V dopise jsme se například ptaly, kdy, kde a proč Jan Březina zemřel a kde má hrob. A také jsme chtěly vrátit jeho vyznamenání. Úřady na to tehdy musely reagovat a zřejmě je velmi překvapilo, co jsme si to vlastně dovolily. Vždy mi přišla nějaká neúplná odpověď, na kterou jsem reagovala a zkoušela získat další informace například přes Červený kříž. Ani po rozpadu Sovětského svazu ale nebylo pátrání jednoduché. Začátkem devadesátých let jsem se dozvěděla o hnutí Memorial v Rusku, které pátralo po zmizelých v době stalinismu, a stala se jeho členkou. Jednoho dne mi nakonec přišla obálka od vládní skupiny, zmocněné pro pátrání v archivech, že našla spis mého strýčka. Nastalo další dopisování... Pak se povedla neuvěřitelná věc: v roce 1994 jsem dostala do rukou dokumenty nejtajnějšího ministerstva na světě. Filmy přišly doporučenou poštou.

Co nejzajímavějšího jste v nich našla?

Pobavilo mě, když jsem si četla, jak si úřady mezi sebou v sedmdesátých letech dopisovaly, že nám nesmějí říct pravdu. Že nám mají sdělit, že Jan Březina zemřel v roce 1944 ve vězení na zánět ledvin. Nejdůležitější dokument byl protokol ze soudu, kde Jan Březina podepsal každou svou odpověď, i když z toho nic nebyla pravda. Všemi prostředky byl donucen podepsat všechno, co mu řekli. Také na mě silně zapůsobila fotografie pořízená tři dny před smrtí a pořadí poprav, jak ten den šly za sebou.

On věřil režimu?

Ano a určitě to pro něj muselo být hrozné rozčarování. Asi si jako další takto postižení říkal, že je to nějaký omyl a že kdyby o tom věděl Stalin, jistě by něco takového nepřipustil.

Vědí podle vás lidé v Kolíně, kdo byl Jan Březina?

Asi ne. Kolín má hodně slavných rodáků, jako je František Kmoch nebo Jean Gaspard Debureau. Nyní je tam ulice Jana Březiny a lidé neznají souvislosti. Březina má vitrínku v Muzeu letectví a kosmonautiky v Praze. O jeho památku se stará i rodina. Syn Mikuláš pátrá v Rusku po dalších souvislostech a dcera, pěvkyně Vanda Březinová, uspořádá k výročí pietní koncert společně s ruským klavíristou Michailem Balabičevem.

Podíval se ještě někdy do Kolína?

Bylo to asi v roce 1937. Jeho bratranec Jaroslav Peroutka z Kolína, který loni zemřel, vzpomínal, že spolu tehdy byli na rybách u Labe. Jenda si tehdy udělal takovou malou dovolenou.

Máte nějaký pocit zadostiučinění, že se vám podařilo vypátrat osud?

Mám, protože si mi podařilo něco, co se nepovedlo mnoha lidem v Rusku, kde v tolika rodinách někdo za Stalina zmizel a byl zabit. Pro Rusy to možná bylo něco obvyklého, po čem se jim nechtělo pídit a určitě se i hodně báli. Já jsem se ale nesmířila s tím, že by mohl někde zmizet beze stopy.

25.3.

Další pracovní příležitosti se rýsují v průmyslové zóně ve Štáralce.
Sedmdesát lidí by měl zaměstnat lihovar, který tu chce na desetihektarovém pozemku při silnici z Kolína na Kutnou Horu postavit společnost Bioferm. Bude vyrábět ročně 600 tisíc hektolitrů bioethanolu, lihu z přírodních surovin, který se pak bude používat jako přísada do benzinových směsí pro automobily. Akciová společnost Bioferm, která je majitelem kolínského lihovaru a drožďárny, chtěla svůj nový závod postavit původně v obci Pašinka. Obyvatelé vesnice se ale postavili proti a po petiční akci z investice sešlo. Vadilo jim , že by továrna měla stát v blízkosti obce, a to i přesto, že podle vedení firmy nehrozilo obtěžování hlukem nebo zápachem z provozu.

DUBEN

2.4.

Kolem zdravotnictví a jeho dalšího fungování to neustále vře.V Kolíně i v dalších místech kraje se mluví o novotách ve zdravotnictví, zejména pokud jde o nemocnice. Kraj totiž hodlá uplatnit novou koncepci. Jde v ní hlavně o rozsáhlou privatizaci nemocnic, které kraj převzal od státu i s finanční injekcí na umoření starých dluhů. Jde o záměr v Česku v takovém rozsahu ojedinělý a tudíž vyvolává bouřlivé reakce. Velké nemocnice by se měly přeměnit na akciové společnosti a malé pronajmout. Kraj se rozděluje na čtyřmi oblasti a každá bude mít oblastní nemocnici – v Kladně, Mladé Boleslavi, Příbrami a Kolíně. Ředitel kolínské nemocnice a někdejší ministr zdravotnictví Luděk Rubáš je jedním z duchovních otců koncepce. Proti tomuto způsobu fungování zdravotnictví v kraji je ČSSD . Obává se, že bude-li hlavním cílem nemocnic zisk, povede to k tomu, že lukrativní obory medicíny zůstanou a ostatní zaniknou.Zastupitelstvo města Kolína vyjádřilo nesouhlas s transformací zdejší nemocnice na akciovou společnost a se snižováním počtu lůžek. Regionáloní týdeník Pres přinesl rozhovor se zastáncem opačných názorů, ředitelem Nemocnice Kolín MUDr. Luděk Rubášem. Zařazuji ho do kroniky v plném znění.

**Jak hodnotíte výsledek debaty kolínských zastupitelů ke Koncepci zdravotnictví ve Středočeském kraji?*

Zájem zástupců občanů Kolína o kolínskou nemocnici vítám a doufám, že bude pokračovat. Jsem rád, že mám v tomto rozhovoru možnost se alespoň nepřímo vyjádřit k závěrům jednání, i když tak říkajíc "po slavnosti". Můj kolega z kladenské nemocnice byl na jednání tamnějších zastupitelů přizván, sdělil tam svůj názor na vztah nemocnice a sídelního města. Převážná část zastupitelů pak podpořila koncepci zahrnující přeměnu kladenské nemocnice na akciovou společnost. V Kolíně tomu bylo naopak. Je mi trochu líto, že snaha ovlivnit další vývoj nemocnice je nepřímo úměrná ochotě podílet se na jejím financování. Pokud vím, v minulosti město Kolín přispívalo nemocnici nemalými částkami (tehdy byla vlastněná státem a zřizovaná okresním úřadem), ale pokud si vzpomínám, nikdy, ani v době, kdy nemocnice byla ve velmi vážných ekonomických obtížích, se radnice nevyjadřovala k jejímu statutu, počtu lůžek a podobně.

** Jakou váhu podle vás budou mít doplňky a námitky kolínských zastupitelů u jejich krajských kolegů? Mohly by případně vést ke změně v obsahu koncepce?*

Jak vím, kraj věnuje připomínkám jednotlivých měst pozornost. Na jeho rozhodování se nepodílím. Domnívám se, že pokud jednotlivé připomínky a návrhy směřují k zachování neefektivního současného stavu anebo dokonce k rozšíření služeb kraje a tím jeho nákladů, budou se představitelé kraje ptát, kde na to vzít peníze.

**Jakou šanci má podle vás hospic v Kolíně, když kraj preferuje výstavbu hospice v Čerčanech a využití stávajících lůžek v Mladé Boleslavi a Nové Vsi pod Pleší?*

Sociální potřeby Kolína znají jeho zastupitelé lépe než já. Rozšířit sociální služby města je jistě chvályhodné a občané - voliči to jistě ocení. Když něco potřebujeme v nemocnici, ptáme se nejdřív, zda na to máme. Nedivil bych se, kdyby rovněž zástupci kraje uvažovali tímto způsobem: Chcete hospic? Kolik přispějete na jeho vybudování a provoz? Jste nespokojení s tím, že kraj přispívá nemalou částkou na provoz kolínské záchytky a chcete, aby ji převzal do své režie celou? Dobrá, ale řekněte, kde má kraj snížit své výdaje a přesunout je na tuto činnost. Myslíte si, že nemocnice nemá redukovat lůžka - prosím, ale řekněte, kdo zaplatí za práci lékařů a sester, kteří budou nad prázdnými lůžky bdít a čekat, až se pro ně najdou pacienti.

** V koncepci se praví, že vzhledem ke kritické ekonomické situaci nemocnic je nezbytné provést transformaci těchto zařízení a případnou redukci přebytečných akutních lůžek. Je možné nesnížit počet lůžek právě ve východní oblasti kraje a konkrétně v Nemocnici Kolín, jak*

to požadují zastupitelé? Co by neprovedení redukce znamenalo třeba právě pro Nemocnici Kolín?
Náklady na jedno nevyužité lůžko jsou zhruba jeden milión korun ročně. Někdo je zaplatit musí a zdravotní pojišťovna to nebude. Stačí se rozhlédnout do okolních měst. Zastupitelstvo Českého Brodu se před několika lety hodně zasazovalo o zachování své nemocnice v nezměněném stavu. Přesto je nemocnice v útlumu a podle mých informací se pro ni hledá privátní provozovatel. Podobnou snahu měli i zastupitelé města Loun a jejich nemocnice se po zrušení prodělečných provozů prodává ve veřejné soutěži. O prodeji nemocnice vážně uvažuje zastupitelstvo Kutné Hory, která vložila v minulosti desítky miliónů do řešení ztráty. Také ona se neobešla bez redukce lůžek. Jaká je pravděpodobnost, že zrovna kolínští zastupitelé znají správný recept? Dají nemocnici 60 miliónů ročně za to, že bude udržovat rezervu přebytečných lůžek?
** Kolín má po Příbrami nejnižší využitelnost lůžek ze Středočeských nemocnic. Je to proto, že je jich moc, nebo jsou zde jiné příčiny?*
Tabulka využití lůžek v návrhu koncepce pochází z roku 2002. V té době probíhaly stavební úpravy nemocnice, které vyvolaly jistá provozní omezení. Loni se využití lůžek zvýšilo.
** Někteří zastupitelé mají strach z toho, že po přechodu na akciovku přestane nemocnice neziskové úkony provádět a v jiných případech management nechá lukrativní provozy zprivatizovat. Co říkáte na tyto obavy?*
Pokud by management nemocnice měl úmysly tohoto druhu, může je daleko snadněji realizovat v příspěvkové organizaci než v akciové společnosti, která je řízena valnou hromadou, správní radou a dozorčí radou jmenovanými zastupitelstvem kraje. Kdybych měl jako ředitel nějaké nečestné cíle, budu se převodu na akciovou společnost zuby nehty bránit.
**V koncepci je psáno, že v rozsahu minimálně 5 let nebude kraj prodávat nemovitý majetek oblastních nemocnic. Zastupitelé mají obavy, co bude pak. Mají mít důvod k těmto obavám?*
Plány kraje v tomto směru neznám, ale radil bych ponechat si trvale majoritní podíl na vlastnictví klíčových nemocnic, aby jeho prostřednictvím mohl garantovat péči, kterou poskytují.
** Někteří doktoři kolínské nemocnice se bojí, že pokud budou zaměstnanci akciovky, sníží se jim platy. Je jejich strach odůvodněný?*
V nemocnici probíhá vyjednávání, které v současné době spěje k uzavření kolektivní smlouvy, která by měla otázku platů řešit bez ohledu na právní statut nemocnice. Snížení platů se neplánuje.
**Podle koncepce by se měl ředitel nemocnice snažit všemi dostupnými prostředky zvýšit povědomí občanů o kvalitě poskytované péče jejich zdravotnickým zařízením a snížit tak odliv pacientů do pražských nemocnic. Jak budete tento bod plnit?*
Snažím se ho plnit od svého nástupu bez ohledu na koncepci a bez ohledu na ta, jakou právní formu nemocnice má. Kouzlo je ve zvýšení kvality zdravotní péče, ve zlepšení vztahu k pacientům, v kultivaci prostředí nemocnice, v zavedení moderních a šetrných a rychlých vyšetřovacích a léčebných metod. V získávání odborníků - lékařů mimo jiné z pražských pracovišť pro poskytování léčebné péče v Kolíně. A také ve vhodné prezentaci možností nemocnice ve veřejnosti.
**Ředitel nemocnice má podle koncepce provádět taková opatření, která povedou k vyrovnanému hospodářskému výsledku při zachování kvality poskytované péče. Lze toho docílit?*
Troufám si říci, že se to zaměstnancům kolínské nemocnice daří. V současné době hospodaří se ziskem a je šance tento trend zachovat. Kvalita poskytované zdravotní péče se díky zavádění moderních metod zvýšila.
**Bude oblastní nemocnice v Kolíně, Mladé Boleslavi, Kladně a Příbrami zastřešovat holding, jak se o tom hovořilo na jednání kolínských zastupitelů?*

Koncepce tento návrh neobsahuje. Pokud by k transformaci oblastních nemocnic na obchodní společnosti došlo, nelze takový vývoj vyloučit. Mělo by to mnoho výhod: zastupitelnost odborníků, výhodnější ceny při nákupu léků a zdravotnických materiálů, široká možnost výuky a školení a podobně.

**Je s vámi počítáno pro místo ředitele holdingu?*

Zdravotnická koncepce zatím není přijata, akciové společnosti nejsou založeny, holding není ani plánován a proto jsem o žádném takovém místě neuvažoval.

* *Kdyby vám bylo nabídnuto toto místo, vzal byste jej?*

Moje současná funkce mě zaměstnává i vyčerpává dostatečně.

* *Takže poslední slovo. Je budoucnost konkrétně Nemocnice Kolín v akciové společnosti, nebo existuje jiná cesta?*

Neuvěřitelná politizace tohoto tématu mě fascinuje. Jde přeci pouze o právní formu organizace. Osobně se mi zdá důležitější obsah - to je kvalita práce a efektivnost hospodaření nemocnice. Z hlediska zaměstnanců a pacientů nemocnice je to myslím úplně lhostejné. Jezdí vlaky lépe nebo hůře jen proto, že se České dráhy staly akciovou společností? Poznal někdo v Příbrami, Českých Budějovicích nebo Karlových Varech, že jejich nemocnice už není příspěvková organizace, ale a.s.? Ano, jiná cesta existuje: nechat to plavat a stát se právním a daňovým exotem v Evropské unii.

Po jednání krajského zastupitelstva položil regionální týdeník Pres dvěma jeho kolínským členům, Karla Sovovi (KDU-ČSL) a Karlu Molnárovi (ČSSD) tyto otázky:

1. Jaký je váš názor na výsledek jednání krajských zastupitelů?
2. Co to může znamenat pro Nemocnici Kolín v budoucnu?
3. Jak jste hlasovali vy?
4. Jak bylo naloženo s připomínkami Zastupitelstva města Kolín

KAREL SOVA

1.Vzhledem k výhradám, které jsem k předkládanému materiálu již sdělil, nepovažuji výsledek za úplně optimální. Nadále nesouhlasím se záměrem převodu nemocnic na akciové společnosti a to zejména u oblastních nemocnic, které musí garantovat základní zdravotní péči (čtyři oblastní nemocnice). Jednání o transformaci konkrétních nemocnic bude na programu dalších jednání zastupitelstva, v této chvíli se o ní nerozhodovalo. Velké výhrady mám i ke způsobu projednávání. Zde mi vadí nedodržení jednacího řádu a termínů z něj vyplývajících pro předkládání materiálů k jednání. U takto rozsáhlého materiálu velmi chyběl přehled o změnách proti předchozí variantě a ani připomínky obcí i jejich osud nebyly součástí předloženého materiálu.

2.Pro Nemocnici Kolín je dobrá zpráva, že se stává jednou ze čtyř oblastních nemocnic. Z hlediska změn struktury lůžek koncepce ve svém záměru naplňuje volební program KDU-ČSL a US-DEU v Kolíně, který jako jeden z hlavních bodů uváděl nutnost zřízení lůžek následné péče a velmi pozitivně vnímám i akceptování připomínky města ohledně hospice.

3. Výše uvedené skutečnosti pak ovlivnily i můj postoj při hlasování. Podpořil jsem veškeré návrhy směřující k vypuštění záměru transformovat nemocnice na a.s. Tyto návrhy však nebyly přijaty. Na druhou stranu byl do koncepce zahrnut návrh KDU-ČSL otevírající možnost transformace nemocnic na veřejně prospěšné neziskové organizace. Proto jsem přes výhrady koncepci podpořil

4. Konkrétní připomínky MZ Kolín nebyly akceptovány v oblasti počtu lůžek a jak jsem již zmínil, o právní formě nemocnice se nerozhodovalo. Hospic byl akceptován.

KAREL MOLNÁR

1.Zastupitelům nebyly předloženy připomínky obcí a měst, aby některé mohly být po diskuzi zahrnuty do "Koncepce zdravotnictví". Rozhodnutím, které připomínky akceptovat a které ne, projevila Rada kraje svůj pohrdavý postoj ke zbylé části Zastupitelstva kraje i neúctu k zastupitelstvům obcí a měst. Pouze bylo sděleno, o co byl předložený materiál rozšířen (zejména o vybudování nového stanoviště zdravotnické záchranné služby v Lysé nad Labem, možnost zřízení hospice na Kolínsku, vypuštěn údaj o limitním množství porodů za rok jako podmínky pro bezpečný provoz gynekologicko-porodnických oddělení nemocnic). Přesto zastupitelé prosadili doplnění textu o možnost transformace krajských nemocnic na neziskové - veřejně prospěšné společnosti a Radě kraje bylo uloženo projednat s Radou Hl. m. Prahy zřízení společné meziregionální pracovní komise pro případné dopracování zdravotnické koncepce. Pak si již sešikované řady krajské koalice (ODS a 4K) odhlasovaly předloženou Koncepci, včetně pasáží o podpoře privatizace, transformačních kroků a jejich realizaci, redukce (transformace) celých oddělení nemocnic, vstupu strategického investora (faktická privatizace) apod. Pronájmy zůstávají v kompetenci Rady kraje a signalizovaný pronájem lukrativního oddělení hemodialýzy v nemocnici Kolín je tedy na spadnutí. Určitým východiskem redukujícím transformaci nemocnic na obchodní společnosti je urychlené přijetí "Koncepce zdravotnictví ČR" a legislativní příprava neziskových organizací ve veřejném sektoru, což by "Koncepce" jako "živý" materiál měla akceptovat.
2. Je to spíš otázka pro ředitele kolínské nemocnice. Předpokládám transformaci na a.s., komerční chování k lukrativním oddělením. Jako jedna z oblastních nemocnic (s tímto členěním nemá ČSSD problém) by měla patřit mezi nemocnice s výhledovým investičním programem jak v oblasti rekonstrukce a modernizace staveb, tak i přístrojové vybavenosti včetně přílivu kvalifikovaného zdravotnického personálu. Taková může být i v případě právního postavení neziskové organizace. Rozhodnout o transformaci nemocnic na a.s. cca půl roku před krajskými volbami, když po nich může být jiné složení Zastupitelstva kraje, považuji za uspěchané a o něčem to svědčí.
3. Hlasoval jsem proti předložené Koncepci, jak jsem signalizoval ve zprávě před jednáním Zastupitelstva kraje.
4.Jak už jsem v první odpovědi řekl, předložený materiál byl rozšířen o možnost zřízení hospice na Kolínsku.

Na oddělení endoskopie kolínské nemocnice předvedli nejnovější přístroj M2A k vyšetřování trávicího ústrojí. Vyrábí ho izraelská firma Given Imaging a k demonstraci ho zapůjčila kolínské nemocnici společnost Medial Praha.Ve větší tabletě, kterou pacient spolkne, je digitální fotoaparát, který snímkuje žaludek, tenké i tlusté střevo. Během osmi hodin udělá 65 tisíc snímků. Vyšetřovaný má po tu dobu u sebe krabičku, kam se snímky přenáší. Pak je zbývá přehrát do počítače a vyhodnotit. Jediné vyšetření se vejde na CD disk. Kapsle na jedno použití stojí 15 tis. Kč a celá vyšetřovací souprava 880 tis. Kč. Nemocnice tento přístroj zatím nevlastní, ale rádi by ho zde měl.Tento špičkový přístroj mají nyní pouze čtyři pracoviště v české republice.Pojišťovny budou tento úkon proplácet jen v určených případech.

V bývalých kasárnách se začalo bourat. Vyplývá to ze závazku města vybudovat byty pro pracovníky automobilky. Pokud by se tak nestalo, muselo by město platit pokutu. Práci zkomplikovala skutečnost, že cihlové stavby měly betonové nástavby. Na uvolněném prostranství se začnou stavět byty pro zaměstnance automobilky TPCA. Celkem město Kolín v lokalitě kasáren postaví 291 bytů. Část ve čtyřech bývalých ubytovnách mužstva, jídelně a učebnách. Nově budou postaveny dva domy, pětipatrový a osmipatrový. Na tuto investici poskytl stát dotaci ze Státního fondu rozvoje bydlení. Bydlení v této lokalitě je nezáviděníhodné, a to díky velkému provozu na Pražské. Ale protože sem přichází spousta

lidí z oblastí s vysokou nezaměstnaností, pro začátek tuto vadu budou asi přehlížet a budou rádi, že něco mají.

5.4.

Účinkování v komparsu při natáčení filmů bylo vždy lukrativní záležitostí pro skupinu obyvatel, která si chtěla přivydělat. V minulosti ke svému výdělku, nyní je šancí hlavně pro nezaměstnané, jak jednorázově přijít k poměrně slušným penězům, aniž by byla požadována náročná práce. Tato činnost je náročná především na čas. Neboť komparsisté musejí být na místě dlouho před natáčením, pak čekají, až přijde jejich čas, mihnou se v záběru , opakují ho dokud není režisér spokojen. V Kolíně se už natáčelo mnoho filmů i televizních seriálů, působili zde i zahraniční filmaři a vždy se mezi lidmi našlo dost zájemců. Není proto divu , že byl zájem i o účinkování v komparsu filmu Romana Polanského.Oznámení o náboru se objevilo za výkladní skříní Pizzerie na Karlově náměstí . Přestože nebylo ničím nápadné, informace se okamžitě roznesla mezi lidmi a zájemci se jen hrnuli. Zástupci agentury All Alfa Agency International lidem nabízeli až dvacetitisícové výdělky za osm dnů této práce. V jejich nabídce však bylo něco neobvyklého, na co lidé nebyli zvyklí. Praxe totiž bývala taková, že se zájemce přihlásil a pokud byl vybrán, přišel na místo natáčení a po skončení dostal zaplaceno. Bez jakéhokoliv poplatku při přihlašování. Tato agentura však chtěla zaplatit manipulační poplatek pět set korun za slib , že zájemce bude zařazen do kartotéky a začátkem dubna pozván k natáčení. Lidé platili s vidinou toho, že se jim poplatek mnohonásob ně vrátí. Radost lidí z vidinu slušného výdělku však netrvala dlouho. Později se z médií dozvěděli, že Polanský bude natáčet v České republice nikoli Davida Copperfielda, ale Olivera Twista. Produkční firma Epic, která má pro něj vše potřebné zajišťovat, All Alfa Agency International vůbec nezná. Postižení se obávali, že se stali obětí podvodu a obrátili se na policii. Teprve dodatečně si uvědomovali i jiné podezřelé okolnosti, které měly být varováním.Například vybrané peníze strkali do kapes. Nabízeli 1500 až 3000 korun za natáčecí den, ačkoli běžná cena v republice při takovýchto akcích je 500 - 750 korun. Focení na evidenční kartu se odehrávalo v rohu pizzerie, kde normálně chodili číšníci ... Jak lidé , kteří zaplatili poplatek dopadnou, je velkou otázkou.Trestní stíhání firmy je totiž málo reálné, protože ve smlouvě , kterou firma uzavírala s komparsisty není ani slovo o zajištění účinkování ve filmu. Je tam pouze toto:
" All Alfa Agency International potvrzuje, že výše jmenovaný byl po uhrazení manipulačního poplatku zařazen do komparsního rejstříku filmu, reklamy, či případně obou."
Takže se budou muset smířit s tím, že se stali obětí podvodu a přišli o pětistovku.

Ve stipendijním a nadačním fondu města to vře. Příčinou je jednání zastupitele Aleše Navrátila, který se prý snažil zajistit zakázku pro firmu, v níž je společníkem a jednatelem a navrhl využít příspěvek z rozpočtu města ve výši 83 tisíc korun na vydání dvou a půl tisíce propagačních tiskovin fondu a patnácti tisíc kusů rozvrhů hodin. Zakázku měla po grafické stránce zajistit jeho firma a tisk navrhl zadat polygrafické společnosti, kterou vlastní dva kolínští radní za ODS. Podle Navrátila bylo právě přidělení tisku podmínkou toho, aby zastupitelé za ODS zvedli pro příspěvek ruce. Podle radního za ODS a spolumajitele zmíněné tiskárny Ondřeje Plašila k takové dohodě nedošlo.
Celé znění Prohlášení Správní rada Stipendijního nadačního fondu města Kolína vydala k tomuto problému prohlášení, které bylo zveřejněno v místním tisku a je tohoto znění:

Na aféru bývalého ředitele Policie ČR podplukovníka Miloše Tolmy a tři policisty, Stanislava Brzáka, Josefa Bobka a Romana Kubelku lidé v Kolíně pomalu zapomínají.Psala

jsem o tom v kronice loňského i předloňského roku několikrát, tak jak ji projednával soud v Kutné Hoře a vždy bylo jednání odročeno.Většinou proto, že se Tolma nedostavil, protože byl nemocen. Líčení bylo přesunuto do Kutné Hory, protože soud by mohl být – vzhledem k funkci, kterou Tolma v Kolíně zastával – podjatý.Šlo o to, že v říjnu 2001 v Bečvárech Miloš Tolma způsobil se služebním vozem doprav ní nehodu.Poté zabránil řádnému vyšetření, když se odmítl podrobit zkoušce na přítomnost alkoholu v krvi, z místa nehody odjel a o svém prohřešku neinformoval svého nadřízeného. Zbývající tři obžalovaní měli podle obžaloby zamezit svým jednáním objektivnímu vyšetření události tím, že nepostupovali podle směrnic a pokynů platných pro Policii ČR. Kromě toho, že se všichni měli dopustit zneužití pravomocí veřejného činitele, Bobek a Kubelka navíc porušili povinnosti dozorčí služby. Brzák a Bobek byli nyní okresním soudem v Kutné Hoře odsouzeni k 8 měsícům nepodmíněně s odkladem na 1 rok, Kubelka na 6 měsíců nepodmíněně s odkladem na 1 rok a Tolma na 10 měsíců nepodmíněně s odkladem na 1 rok. Rozsudek zatím nenabyl právní moci. Obhájci obžalovaných se na místě odvolali. Případ tak nekončí a bude mít pokračování u Krajského soudu v Praze.

Návštěvníkům plaveckého stadiónu neušlo, že ve venkovním areálu vyrůstá tobogán a základy venkovní vířivky. V souvislosti s novou vířivkou se přestavuje také tribuna, na jejímž místě bude zčásti zeď.Do akce investovalo město přes 2 mil. Kč, samotná vířivka přišla na 900 tis. Kč. Její teplota je regulovatelná až na 35 stupňů. Lidé se na jednu stranu těší, ale na druhou stranu se obávají, zda nedojde v souvislosti s těmito novými atrakcemi ke zdražení vstupného.Pracovníci zařízení veřejnost uklidňují, že kvůli tobogánu a vířivce se zdražovat nebude. Otazníkem ale zůstávají změny daně z přidané hodnoty od 1. května letošního roku, kvůli nimž by mohl venkovní bazén vstupné zvýšit vstupné maximálně na 50 korun. A ještě jedna změna čeká na návštěvníky plaveckého stadionu – bude zde zvýšená ostraha, protože si zde zvykli soustřeďovat se různí neukáznění lidé, zejména mládež. Ti do areálu lezou například přes plot, který tím ničí. Zvlášť bude střežen i tobogán .Obyvatelé z okolních domů si stěžují na hluk, děti z okolí přelézají na asfaltová hřiště, za jejichž pronájem se platí.

S převratnou novinkou ve vztahu úřadů k lidem přichází radnice. Dohodla s Českou spořitelnou, která nejprve městskou policii a později i některé odbory městského úřadu vybaví zařízením známým z obchodů, jehož prostřednictvím mohou lidé platit bezhotovostně.Tímto způsobem budou moci platit pokuty, všechny poplatky. Pro město nebude tato služba znamenat žádné náklady navíc: pouze z každé platby odvede spořitelně 1,9 procenta. Často se stávalo, že zločinec vybavoval.

Bohužel, stále v naší společnosti žijí děti, o které nikdo nestojí, které přicházejí na svět nechtěné a nemá se o ně kdo postarat. Ty nejmenší jsou v kojeneckých ústavech. Kolínský má čtyřicet lůžek. Jsou v něm miminka, o která jejich rodiče nestojí, přijímá ale i děti s těžkým zdravotním postižením, o které rodina nedokáže pečovat. Ta relativně nejšťastnější, která zde jsou, tu mají pobyt jen dočasný.Tehdy, když se maminka, která zpravidla bývá sama dostane do tíživé situace a nemůže se o dítě postarat a nikdo z rodiny není.Takže miminko je v ústavu do doby než se matka uzdraví a nebo než si vyřeší své sociální problémy.Za loňský rok přijal ústav šedesát miminek. Pětadvacet odešlo do náhradní rodinné péče. Kojenecký ústav je jedním z míst, kde mohou ženy porodit anonymně. Maminky mohou přijít pod vymyšleným jménem, porodit a dítě je pod jiným jménem i vedeno Pokud pak matka podepíše souhlas s adopcí, může kojenec za šest týdnů najít novou rodinu, což je pro něj vlastně v dané situaci to nejlepší. O utajené porody ale moc velký zájem není. Za

posledních pět let tuto možnost využily tři ženy. Jedním z velmi pádných důvodů pro tyto ženy, které pocházejí z nejnižších sociálních vrstev, je tzv. porodné, tedy státní příspěvek při narození dítěte, který je nyní 5000 korun a od 1.června letošního roku se zvyšuje na 8000 korun. Ideálním řešením je, když vpodstatě odložené dítě najde novou, adoptivní rodinu. Co nejdříve. Pokud se to nepodaří, odcházejí tyto děti ve věku tři let do dětských domovů.Kolínský kojenecký ústav se zapojil do mezinárodní adopce. Do ní jsou zařazeny děti, o které nestojí rodiče v České republice. Jsou to většinou miminka rasové odlišnosti, tedy romského etnika, nebo děti se zdravotním handicapem. Za poslední rok se podařilo najít náhradní rodinu mimo území Česka a dokonce i Evropy pro pět zdejších dětí – u lidí v Argentině, Holandsku , Francii a dvě děti ve Švédsku. Systém mezinárodní adopce má jiná, přísnější pravidla než náhradní rodinná péče v rámci České republiky. Pokud o adopci usilují čeští rodiče, obracejí se na svůj krajský úřad. Žádosti náhradních rodin ze zahraničí shromažďuje brněnská agentura, která pak spolupracuje s jednotlivými kojeneckými ústavy či dětskými domovy. Mezinárodní adopce je ale vždycky až tím nejkrajnější řešením.Přináší vždy určitou míru nejistoty, protože ústav s adoptivními rodiči nejedná osobně, jako je to v případě adopcí v republice a ani po adopci nemají orgány péče o děti přehled o tom, jak dítě žije.V kojeneckém ústavu nyní probíhají stavební úpravy na základě požadavků hygienické stanice. Jde o úpravu mléčné kuchyně zvětšením skladových prostor a instalací bezdotykové baterie. Potřeba by byly i další - například výtah, protože děti jsou umístěny ve dvou patrech a sestřičky pak s nimi v náručí musí několikrát denně chodit nahoru a dolů, když je třeba přenášejí na zahradu,dále klimatizace , ale na to nejsou potřebné peníze.

14.4.

Stále rostoucí hustota dopravy a z ní plynoucí zhoršování životního prostředí je velkým problémem téměř ve všech částech města. Najdou se i lokality, kde je hustota provozu minimální a lidé zde mluví o štěstí.Ze všech stran se ozývají hlasy proti autům, lidé do svého bydliště žádají zákazy vjezdu, zákazy parkování , umístění zpomalovacích retardérů a jakýchkoliv jiných opatření, která by právě v okolí místa , kde oni bydlí, dopravu vyloučila a nebo jen z pomalila, omezila. Potíže s dopravou se objevily v centru Kolína poté, co radní v roce 2002 rozhodli, že otevřou historický střed města dopravě. Do té doby sem auta až na výjimky nesměla, ovšem řada obyvatel a podnikatelů si na to stěžovala.Nyní lidé nejen hubují, ale vyvíjejí i nejrůznější aktivity, jak situaci zlepšit a nebo z vrátit již přijaté záměry.
Soukromá střední podnikatelská škola, která sídlí v Kolíně IV U křižovatky, poslala radnici petici proti stavbě čerpací stanice pohonných hmot blízko budovy školy, za Penny marketem, společně s 60 petičními archy, obsahujícími přes 2000 podpisů. V průvodním dopise se píše: "Na radnici se má rozhodnout o stavbě benzínové pumpy na Jaselské ulici mezi naší školou a Střední odbornou školou elektrotechniky. Proti umístění protestujeme, neboť stovky mladých lidí a občanů zde bydlících by byly vystaveny ještě většímu hluku a smogu, než je tomu dosud. Již dnes je situace neutěšená a půjde-li jakákoliv doprava na TPCA přes kruhový objezd a z druhé strany bude povolena benzínová pumpa, pak je investorem zcela vědomě znehodnocován majetek restituenta pana Františka Procházky, místo, kde je škola umístěna. Nový subjekt by výrazně omezil až znemožnil existenci školy. Celá záležitost se po několika letech znovu vrací i přes to, že v předchozích projednáváních byly vysloveny pádné argumenty proti stavbě." Kromě městské rady a starosty obdržel žádost o projednání stavby benzínky také městské odbory výstavby a územního plánování a životního prostředí, dále krajská hygienická stanice, územní pracoviště Kolín, Krajský úřad Středočeského kraje - referát dopravy Praha a Odbor dopravní policie Správy Středočeského kraje Praha. *Další bolestí v Kolíně na tomto úseku je budování dopravního obchvatu. Je velice potřeba, ale lidé samozřejmě nechtějí, aby vedl v blízkosti jejich bydliště . Zatím nejpostiženější*

v tomto smyslu jsou občané ze Štítar, kteří založili občanské sdružení , jehož programem je docílit změnu trasy obchvatu, která by měla vést ve větší vzdálenosti od Štítar. Členové Občanského sdružení Štítary, vzhledem k tomu, že jejich vlastnická či jiná práva (kupř. vlivem negativních účinků stavby) ve smyslu stavebního zákona mohou být stavbou dotčena, se dle § 34 odst. 3 považují za účastníky územního řízení. O aktivitách tohoto sdružení jsem již mnohokrát psala.Navzdory všem protestům příprava na výstavbu silničního obchvatu Kolína dospěla do další fáze, bylo zahájeno územní řízení o umístění stavby. V současné době je návrh na vydání územního rozhodnutí o umístění stavby "přeložka silnice I/38 - obchvat Kolín" úplný. Účastníkům územního řízení bylo oznámeno zahájení územního řízení v souladu s § 36 odst. 4 stavebního zákona veřejnou vyhláškou, *neboť se jedná o stavbu liniovou.V územním řízení se posuzuje soulad stavby s cíli a záměry schváleného územního plánu, kompletnost návrhu z hlediska náležitosti požadovaných stavebním zákonem a vyhláškou č. 132/1998 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona v platném znění. Posuzují se zejména požadavky na ochranu zdraví, životního prostředí, ochrana urbanistických a architektonických hodnot v území a požadavky ze stanovisek dotčených orgánů státní správy.Tato stavba je stavbou veřejně prospěšnou. Seznam veřejně prospěšných staveb tvoří přílohu obecně závazné vyhlášky č. 1/2002 Města Kolín, je součástí územního plánu města Kolína, který byl schválen zastupitelstvem města Kolína 3. září 2002.Je samozřejmé, že na trase, kudy obchvat povede, má své pozemky mnoho vlastníků a ti b y se mohli realizaci stavby bránit i tím, že by je městu neprodali s vědomím, že stavební povolení nelze vydat, pokud nebudou vyřešeny vlastnické nebo jiné vztahy k pozemkům, na nichž má být stavba realizována. A tím by chtěli stavbu znemožnit. Ovšem pozemky nebo stavby a práva k nim, potřebné pro uskutečnění veřejně prospěšné stavby "Přeložka silnice I/38 - obchvat Kolín," lze vyvlastnit rozhodnutím stavebního úřadu (108 stavebního zákona).*

Problémy lze nalézt i na Třídvorské ulici. Lidé si tu stěžují nejen na hustotu provozu, ale i na nedodržování rychlosti jízdy ze strany řidičů, která je tu stanovena na 50 km/hod. Počet nákladních aut v poslední době tu narostl,domy se otřásají, praskají, auta obtěžují hlukem. Došlo i k několika dopravním nehodám.Stěžovatelé navrhují jako účinné řešení zabudovat na Třídvorskou alespoň dva zpomalovací retardéry. Město vyzvalo Policii ČR, aby v postižené ulici prováděla častější kontroly.

Nářky jsou i z centra Kolína. Stěžují si lidé na velký provoz, stěžují si ale také řidiči, že tu je velkým problémem zaparkovat. A to i přes to, že je ve středu města zhruba sedmdesát míst placeného stání a další desítky míst v nedalekém pivovaru nebo u supermarketu Delvita. Radnice si proto nechala od specializované firmy zpracovat projekt, jak parkování v Kolíně vyřešit.Firma Aktiv, která je autorem studie, navrhuje kroky, které by se ale měly uskutečňovat postupně zhruba až do roku 2008 a především dostat co nejvíc automobilů z centra města - z Karlova náměstí a přilehlých ulic. K tomu by mělo mimo jiné sloužit rozšířené a lépe vybavené parkoviště v areálu pivovaru, kde by mohlo vzniknout až 200 míst.Další možností je podle studie zřízení parkoviště u Modrého bodu, na křižovatce ulic Jaselská a Benešova, kde je už léta jen travnatá plocha po zbouraných domech, které měly ustoupit silničnímu průtahu. Rovněž tady by mohlo být 200 míst.Třetí parkoviště studie navrhuje na místě dnešního dvora technických služeb na rohu Kmochovy a Václavské ulice, který má místo pro 80 aut.To vše sleduje jeden cíl: aby lidé raději nechali auto na parkovišti a přímo do centra vůbec nejezdili. Studie počítá i se změnami v systému placeného stání na náměstí a v okolí. S rozdělením výše poplatků na několik kategorií.Nejdražší by bylo parkování na náměstí, dál by cena klesala.Určujícím momentem však jsou peníze. Náklady podle firmy by si vyžádal nejméně 70 milionů korun. Například jen parkoviště v pivovaru vyšlo na 50 milionů korun, nový systém placeného stání na 9,5 milionu a parkoviště u Modrého bodu na 5 milionů. Rada města Kolína vzala na vědomí studii týkající se dopravy Studie tedy navrhuje tyto zásadní změny:

**zdražit placené stání na Karlově náměstí*
** zavést placené stání v ulicích okolo centra*
** rozšířit parkoviště v pivovaru*
** vybudovat parkoviště u sídla Technických služeb města Kolína na rohu Václavské a Kmochovy ulice*

Snad nejvíce lidé nyní hubují na situaci v Ovčárecké ulici, kde byl uzavřen úsek zhruba od sjezdu z nadjezdu za bývalou Tatru. Byl odstraněn povrch, uzavřen jeden pruh a veškerá doprava jezdí jedním pruhem, je řízena semafory. A to vše v situaci, kdy je stejným způsobem uzavřena silnice na Týnec. Znamená to fronty aut, zpoždění autobusů. Oprava je ale nezbytná, je to vlastně příprava na rozšíření silnice do Ovčár, kudy má výhledově , po zahájení provozu v TPCA jezdit denně až 17 tisíc vozidel v obou směrech. Stavbaře čeká těžký úkol, prostor okolo vozovky je omezený. Město Kolín, zastoupené společností Vodohospodářský rozvoj a výstavba, a.s., podalo už návrh na umístění stavby "Příprava území pro výstavbu průmyslové zóny Kolín/Ovčáry - Propojení se silnicí II/125 a II/328, cyklistické stezky" v katastrálním území Sendražice a Ovčáry. Předmětem této stavby je napojení obslužných komunikací průmyslové zóny na silnice II. třídy a napojení cyklistických stezek průmyslové zóny od obcí Sendražice a Ovčár.
Hodně se mezi lidmi mluví o dalším kruhovém objezd na místě světelné křižovatky ulic Jaselská a Žižkova. Stále ale není jasné, kdy ke stavbě dojde. Zatím je zpracovaná studie a připravuje se konkurz na zhotovitele projektové dokumentace. Bohužel, část pozemků patří armádě České republiky a majetkové převody se protahují Nová kruhová křižovatka bude vybudována taky u supermarketu Lidl, kde bude možné odbočit směrem k budovaným bytům zaměstnanců automobilky TPCA.

Omezení provozu se čeká i na křižovatce Pražské ulice s Benešovou, která je jednou z nejfrekventovanějších křižovatek na průtahu a denně po ní projíždí sedmnáct tisíc automobilů. Omezení provozu bude v souvislosti s odkanalizováním bytových domů u vodárny, které budou sloužit pracovníkům automobilky TPCA.. Nyní se připravuje stavební dokumentace, termín zahájení akce ještě není známý. Lidé však reptají už dopředu, neboť omezení v této části města se výrazně dotkne dopravy a negativně ji ovlivní. Přes tuto křižovatku totiž vedou dvě linky městské dopravy – č. 1 do Sendražic a č. 2 na Šťáralku. Nelze ani odhadnout, jak dlouho toto omezení potrvá. Projektanti totiž původně plánovali, že kanalizační trubku o průměru sto sedmdesát centimetrů protlačí pod povrchem křižovatky. Avšak ukázalo se, že skála je sedmdesát centimetrů pod povrchem křižovatky, takže kanalizace se musí pokládat z povrchu, rozkopání křižovatky se nelze vyhnout. Jezdit se bude po polovině vozovky po dvou provizorních třímetrových jízdních pruzích. Automobilisté ze sídliště budou jezdit po objízdných trasách.Nákladní doprava bude muset být vedena přes křižovatku na Modrém bodě. Objízdné trasy přes město pro nákladní auta nepřicházejí v úvahu,protože křižovatky, přes které by mohla objížďka vést, mají poloměr otáčení v nejideálnějších případech o čtyři metry menší než je pro velká nákladní auta potřeba.
O dopravě v Kolíně se jednalo i na Okresní hospodářské komoře, jednání se zúčastnil i náměstek krajského hejtmana.Ten doslova řekl : "Doprava v Kolíně je pro nás na kraji celkem velký rébus, Kolín by měl mít nejen jižní obchvat, ale i severní. Dodal však, že v současné době jde o myšlenku, na jejíž realizaci chybějí peníze. Situace do budoucna není optimistická.Předpokládalo se totiž, že veškeré zásobování Průmyslové zóny Kolín/Ovčáry bude severní stranou z dálnice D11. Nyní se ukazuje, že jedna třetina zásobování bude od Havlíčkova Brodu přes Šťáralku nebo od Uhlířských Janovic.

Životní prostředí není lidem lhostejné. Aktivity firmy Bioferm právě na tomto úseku připomínají pověstného „peška". Firma hodlala postavit továrnu na výrobu lihu nejprve na Pašince, ale musela ustoupit díky protestům lidí. Zvolila si tedy nové místo, v průmyslové zóně východ na Šťáralce a chce ji vybudovat při silnici směrem na Kutnou Horu. Vyrábět by se tady měl z obilí přírodní bioetanol, který se zřejmě bude používat jako přísada do benzinových směsí. Pokud Bioferm vyhraje výběrové řízení vypsané vládou, bude jediným producentem tohoto lihu ve středních Čechách. Továrna by dala práci až sedmdesáti pracovníkům . Ovšem i tady se lidé staví proti tomuto záměru. Téměř osmdesát lidí podepsalo petici proti zamýšlené stavbě. Na druhou stranu by firma zaměstnala zase nějaké lidi navíc, což by bylo pro město plusem.

Dolní kasárna na kolínském Kollárově náměstí by měla sloužit jako zázemí pro výstavbu bytů v prostoru horních kasáren. Podle smlouvy města se státem o bezúplatném převodu na obec mohou být budovy využívány jen k veřejným účelům. Budovy se staly středem pozornosti pro zloděje a vandaly, takže je musí střežit ochranka, a ta odsud vyhostila jednoho bezdomovce. Zloději ale ještě dříve stačili rozebrat některé díly střechy na vězení.

16.4.

Středočeský kraj v koncepci zdravotnictví odmítl převzetí protialkoholních záchytných stanic do svého vlastnictví, tedy i kolínskou. Bude však její provoz podporovat částkou 750 tis. Kč ročně. Tato částka kryje náklady jen částečně, ale postačuje k tomu, aby provoz tohoto zařízení zůstal zachován. Zbytek bude hradit město ze svého rozpočtu. Město bude kontaktovat i okolní obce a města, aby přispěly na provoz, neboť přístřešek využívají nejen opilci z Kolína .

Centrum pro zdravotně postižené ve Sluneční ulici ve spolupráci se Svazem neslyšících a nedoslýchavých v ČR nabízí bezplatné poradenství pro nedoslýchavé a ohluchlé v poradně, vedené zkušeným odborníkem s mnohaletou praxí. Jejím cílem je individuálně konzultovat s klienty jejich problémy a společně hledat, jak tento stav odstranit na těchto úsecích:
- kontrola sluchadel a jejich drobné opravy
- zácvik používání sluchadel
- seřízení a opravy sluchadel
- seznámení s dalšími pomůckami usnadňujícími komunikaci
- možnosti odstranění komunikačních bariér a zlepšení orientace ve společnosti
- individuální poradenství.

20.4.

Na prahu nové turistické sezóny má Kolín novou turistickou atrakci. Lidem byla otevřena věž zvonice chrámu sv. Bartoloměje, která byla kvůli špatnému stavu desítky let uzavřena. Aby sem mohli lidé mít povolený přístup, bylo nutné opravit vnější schodiště, ochoz věže, který byl v havarijním stavu. Přístupná je v sobotu od 10 do 16 a v neděli od 13 do 16 hodin, vždy s průvodcem. Je z ní nádherný výhled na město a okolí.Zájem o prohlídku je velký. Přicházejí místní lidé i turisté a jsou nadšeni z výhledu na Kolín. Vstupné je však poměrně vysoké - čtyřicet korun a třicet korun pro studenty a důchodce.

25.4.

Společnost Systemprint Drescher plánuje novou výstavbu svého závodu - tiskárny ofsetového tisku - na pozemku v Průmyslové zóně Kolín-východ. Do ní bude přemístěna stávající technologie ze závodu dosud umístěného v pronajatých prostorách bývalé Tesly Kolín. Dojde i k vytvoření nových pracovních příležitostí pro dalších 26 zaměstnanců. Se záměrem výstavby závodu Systemprint Drescher souhlasí i Rada Středočeského kraje. Tato firma je velkým konkurentem Obchodních tiskáren, protože mají část produkce shodnou. Poté, co Systemprint bude rozšiřovat svou kapacitu je to pro OTK velká nepříjemnost.

26.4.

Po posledním letošním kolínském plese byl zavřen kolínský kulturák, jak se lidově nazývá restaurace v budově MSD. Důvodem jsou rozsáhlé rekonstrukční práce, které restauraci čekají. Pivovar Budvar uzavřel smlouvu s kolínskou radnicí a hodlá investovat do přestavby několik miliónů korun, vytvořit tu jihočeskou pivnici, třetí tohoto druhu v Čechách. Kromě nového nábytku tady mají být stěny v barvách pivovaru, oddělitelné boxy a obrazy s pivovarskými výjevy. Na zahrádce se bude sedět na ratanových židlích a venkovní prostor bude možné zakrýt průhledy. Na jídelním lístku bude i mnoho jihočeských jídel a několik druhů piva Budvar včetně černého a kvasnicového. Dvanáctka vyjde na 18 až 19 korun.. V době oprav se stravování přenáší do sousední restaurace Na Pavlači, obsluha je posílena, výběr jídel zůstal stejný. Dosud se zde točilo pivo Krušovické. Pro pivaře to bude mít snad jen takový dopad, že pivo bude dražší ale o to kvalitnější. Také kvasnicové pivo se v Kolíně nikde netočí

27.4.

Rok a čtvrt u kolínského soudu trvající soudní proces s pěstiteli marihuany skončil. Jednalo se o velmi kvalitní drogu, která obsahovala mnohem více účinné látky THC, než je obvyklé .Obžalováno bylo osm mladých lidí (sedm mužů a jedna žena) z Kolínska , kteří od začátku roku 2001 do března 2002, kdy je po několikaměsíčním sledování pozatýkalo speciální komando v rámci akce nazvané Madam, ve velkém pěstovali a prodávali marihuanu. Drogu pěstovali v obci Vyžlovka, další pěstírny měli na Brněnsku, Strakonicku nebo na Lounsku a dalších místech republiky. Pěstírny byly vždy v nenápadných domech, vybaveny umělým osvětlením a zavlažováním.Ve skupině vládla precizní organizace - někteří členové zajišťovali dovoz semen konopí ze zahraničí, jiní obstarávali peníze a další překládali odbornou literaturu o marihuaně. Obchod s marihuanou jim přinášel velké zisky. Jednomu z obžalovaných měsíčně asi 15 tisíc korun, dalšímu dokonce až 40 tisíc.V rozsudcích bylo uloženo pět nepodmíněných a tři podmíněné tresty. Velké množství vypěstované drogy podle obžaloby představovalo vysokou společenskou nebezpečnost.Ve skupině podle obžaloby nebyli klasičtí narkomani, ale inteligentní lidé, kteří si byli dobře vědomi toho, co. Všichni obhájci včera ve svých závěrečných řečech odmítli, že by jejich klienti pěstovali marihuanu dlouhodobě a že ji také prodávali.Obhájkyně jednoho z obžalovaných navrhla případ vrátit zpět policii, protože podle ní nebylo trestní stíhání zahájeno zákonným způsobem.Podle obžaloby je ale usvědčují telefonní odposlechy i domovní prohlídky, při kterých policie zabavila vysoce kvalitní vybavení pěstíren a stovky rostlin konopí.

KVĚTEN

ORGANIZACE MĚSTA

SEZNAM ORGANIZACÍ ZŘIZOVANÝCH MĚSTEM NEBO S PODÍLEM MĚSTA

kulturní (počet: 4)

- Městská knihovna (Husova 69, Kolín I)
- Městská správa kin - Kino 99 (Zahradní 764, Kolín II)
- Městské divadlo (Smetanova 557, Kolín IV)
- Městský společenský dům (Zámecká 109, Kolín I)

s podílem města (počet: 5)

- Městská autobusová doprava Kolín, spol. s r.o. (Sokolská 2, Kolín II)
- Městská bytová správa Kolín, spol. s r.o. (Kmochova 2, Kolín III)
- Městská policie (Kutnohorská 23, Kolín IV)
- Městské tepelné hospodářství, spol. s r.o. (Klenovecká 597, Kolín II)
- Technické služby města Kolína, spol. s r.o. (Kmochova 2, Kolín III)

sociální (počet: 3)

- Jesle (Štítného 975, Kolín V)
- Městský domov důchodců (Nad Zastávkou 64, Kolín II)
- Městský penzion pro důchodce (Slovenská 984, Kolín II)

sportovní (počet: 2)

- Městský plavecký stadion (Masarykova ul., Kolín II)
- Městský zimní stadion (Brankovická 1289, Kolín V)

turistické (počet: 0)

vzdělávací (počet:)

V březnu r. 1990 vznikl Klub pro příznivce dechové a lidové hudby a přátele Městské hudby Františka Kmocha. Zaměřil se na propagaci tvorby jejího zakladatele, začal pořádat samostatné akce a podílel se na organizaci hudebního festivalu Kmochův Kolín.Nyní má 250 členů. Čestným členem klubu byl až do své smrti hudební skladatel Jindřich Praveček, jsou jimi hudební historik a publicista PhDr. Jan Kapusta, textař a šéfredaktor Slovácké dechovky Stanislav Pěnčík a hudební skladatel Severní Moravy Josef Markovský. Kolektivním členem je Společnost Františka Kmocha se sídlem v Anglii se svým prezidentem Johnem Bladonem, Klub přátel Františka Kmocha má členy i v Německu, Švédsku, USA a Kanadě. Klub je pořadatelem mnoha kulturních projektů, při nichž dostávají možnost uplatnění hudebníci, zpěváci a tanečníci nejen z oboru dechové a lidové hudby, ale i swingu, rocku, country, jazzu a hudby taneční. V kolínském sále na Zámecké jsou dvakrát do měsíce pořádána Nedělní taneční odpoledne, kde se v hudební produkci střídají soubory z Kolína i širokého okolí. Vícekrát do roka je klub pořadatelem koncertů různých hudebních žánrů. Při nich se uplatní i kolínské pohybové skupiny, pěvecké sbory, taneční kroužky a sólové páry. Největší každoroční akcí tohoto druhu je Kolínské hudební podletí. Mezi běžné činnosti patří i jednorázové akce - například klubový ples, organizace Evropského svátku hudby v Kolíně a zájezdy členů za hudbou.Klub organizoval zájezd a vystoupení Městské hudby Františka Kmocha i na Putování za studánkami, které je pořádáno ve Vlčkově k poctě Bohuslava Martinů. V roce 1999 se v Kolíně natáčel televizní Klub přátel dechovky. V roce 2002

vzpomněli členové klubu a příznivci Františka Kmocha 90. výročí jeho úmrtí. U jeho hrobky byla za účasti Městské hudby Františka Kmocha odhalena pamětní deska jako projev úcty k velké osobnosti našeho národa. Nejvýznamnějším kulturním projektem ve městě, které je sídlem klubu, je jistě hudební festival Kmochův Kolín. V jeho průběhu nelze podíl práce členů klubu přehlédnout.Klub má i své plány a sny. Jeho členové zdokumentovávají fotograficky i písemně léta slavné historie a přítomnosti dechové a lidové hudby. Chystá se vydání knih z historie Kmochových Kolínů a Kmochovy hudby navazující na dílo Dr. Kapusty " Dechové kapely, pochod a František Kmoch " z roku 1974

8.5.

Již tradičně se konal další ročník Dne záchranářů, jehož organizaci zajišťují spolu s městem. Program byl tradiční, od minulých ročníků se odlišoval pouze v maličkostech. Jednou ze změn bylo občerstvení pro pozvané hosty, které se namísto v Jitřence na Karlově náměstí podávalo na výletní lodi Král Jiří zakotvené u Radimského mlýna. Při svém připlutí před desátou hodinou přivezla návštěvníky z Poděbrad a v podvečer je opět dopravila zpět. Zajištěna byla i autobusová doprava na letiště, a to s odjezdy z Náměstí republiky (u Delvity) ve 14, 15 a 16 hodin. Sběrný autobus či autobusy se vracely z letiště zpět na Náměstí republiky čtvrt hodiny po 22. hodině.Program Dne záchranářů

8.5

KARLOVO NÁMĚSTÍ A PŘILEHLÉ OKOLÍ

8:00
Kolona historických hasičských vozidel, dechovka Kolíňanka a "jásalky" z SSPŠ. To vše za doprovodu Policie ČR a městské policie
8:00
Nájezd techniky na Karlovo náměstí
9:00
Obřadní síň kolínské radnice - slavnostní zahájení Dne záchranářů a setkání organizátorů s novináři
10:00
Pomník oběti válek v Sokolské ulici (proti budově Územní vojenské správy) - kladení věnců u příležitosti dne osvobození
9:00 - 14:00
Karlovo náměstí - prohlídka a ukázky záchranářské a hasičské techniky všech zúčastněných složek. Kulturní program - přehlídka zájmové umělecké činnosti škol a školských zařízení kolínského regionu - Kolínský výběr - DDM Kolín. Vyšetření krve na cholesterol a cukr v krvi - Krajská hygienická stanice Středočeského kraje. Soutěže a hry pro děti - HZS Kolín. Občerstvení
13:00 - 14:00
Labe (prostor pod starým mostem) - ukázky zásahu příslušníků PČR - Poříční oddělení Labe Nymburk

VOJENSKÝ PROSTOR U SILNICE NA TŘI DVORY
9:00 - 17:00
GAZ Klub Kolín a Klub vojenské historické techniky (KVHT) Červené Pečky. Ukázky historické vojenské techniky a vozidel, jízdy. Bezpečnost zajišťují Policie ČR a Zdravotnická záchranná služba Kolín

LETIŠTĚ KOLÍN
9:00 - 18:00
Expozice a prohlídky záchranářské techniky 152. Záchranného praporu (ZPR) Kutná Hora
9:00 - 18:00
Vyhlídkové lety - Aeroklub - Letiště Kolín
13:00 - 17:00
Zahrají Starý Pecky
15:00 - 16:00
Akční ukázky na Letišti Kolín - 152. ZPR KH, Policie ČR; lety modelů – Aeroklub
17:00
Zahájení hlavního programu na letišti - skupiny kolínských mažoretek a pohybových skupin
18:00
Hudba - Kapři Ládi Douska
19:00
Host večera - prozatím není zcela znám (v jednání Kamil Emanuel Gott)
20:00
Kapři
22:00
Na závěr ohňostroj
Přitažlivá akce byla v tento den i na Kmochově ostrově, který se proměnil v dějiště her a soutěží. Okolo 150 pořadatelů oddílu T.K. Oregon připravilo pro děti asi šedesát atrakcí a her, mezi kterými nechyběly oblíbené lanové skluzavky, střelby z nejrůznějších zbraní, pavoučí síť, jízda na koních a dalších dopravních prostředcích apod.

10.5.

Melanoma Day v České republice navazuje na Euro Melanoma Day (Evropský den melanomu), který je každoročně organizovaný skupinou evropských dermatologů sdružených do tzv. Melanoma Task Force. Tato skupina pracuje pod záštitou největší evropské odborné dermatologické společnosti European Academy of Dermatology And Venereology.Melanoma Day je dnem, který je věnovaný prevenci nejzhoubnějšího kožního nádoru, melanomu. V Evropě proběhl poprvé v roce 2000. Jeho cílem zvýšit vědomosti občanů o nebezpečnosti mateřských znamének a slunečního záření a zdůraznit význam dermatologů jako lékařů, kteří jsou v této problematice pro občany těmi nejlepšími a nejvzdělanějšími partnery. V České republice organizuje Melanoma Day Česká dermatovenerologická společnost. V tento den dermatologové, kteří se do projektu přihlásili, zdarma poskytují konzultace k prevenci a depistáži melanomu. V Kolíně to byla MUDr. Plechatá, primářka kožního oddělení nemocnice.

Lučební bývala ještě před 10 lety chemickou továrnou, která o sobě každou chvíli dávala vědět nepříjemným zápachem. Po roce 1989 se ale začala situace měnit a nyní je sanace starých ekologických zátěží před ukončením. Vytěžila se kontaminovaná zemina a prováděly se provzdušňovací a další práce. Od roku 1992 se investovalo do nápravy ekologických prohřešků přes 90 miliónů korun. Dnes pokračují jen udržovací činnosti, jmenovitě čerpání hydraulické clony. Ani komíny, dříve typické pro tuto továrnu už nezahlcují město kouřem. Vyšší komín, který se používal při výrobě kyseliny sírové, už není potřeba, protože tato výroba skončila.Menší komín patřil ke kotelně na uhlí a potřeba už také není, protože od roku 1997 pracuje nová kotelna na zemní plyn. Typickým pro tuto továrnu byl prach - bílý z výroby superfosfátu, síranu hlinitého a červený poprašek z kyzu k výrobě kyseliny sírové. Prach už tu ale také není.Výroba superfosfátu a kyseliny sírové skončila, síranu vyrábí jiná

firma novou techologií, při níž se neuvolňuje prach.Tak jako mnoho jiných továren, kde byla omezena výroba, měly i Lučební najednou mnoho volných výrobních prostor a pronajaly je. Takže tu nyní finská společnost Kemira provozuje výrobu síranu hlinitého, který se používá při úpravě vody. Jedna budova byla prodána společnosti produkující svíčky. Další firmy tu mají strojní a kovozpracující výrobu, pobočku zde má dopravní firma.Stěžejním produktem Lučební je Synhydrid, redukční činidlo, které se používá ve farmaceutickém průmyslu. Tuto chemikálii vyrábí na celém světě ještě jedna firma Zeeland Inc. na břehu Michiganského jezera. Z Kolína je pokrývána velká část trhu, například Švýcarsko, Francii, Španělsko, Itálii a Indie. Další částí produkce je Lukopren a řada podobných produktů, které si už vydobyly dobré jméno. Laky, tmely, hydrofobační prostředky, omítkoviny a další výrobky stavební a průmyslové chemie jsou dobře známé.V Lučebních závodech nyní usilují o rozšíření výroby Synhydridu. Začínají se stavět nové výrobny za 100 miliónů Kč. Jedná se o největší investici za posledních 50 let.Osmdesát sedm procent akcií vlastní čtyři fyzické osoby. Loni byl obrat 196 miliónů korun, což je o 21 miliónů víc než v roce 2002.

Doprava v Kolíně je stálou bolestí. V dopravní špičce trvá průjezd městem od Modrého bodu za kruhový objezd u nádraží i 20 minut.Situaci by měl řešit obchvat, začalo územní řízení, na jehož konci má Středočeský kraj vydat stavební povolení. Kdy bude hotov ale v tuto chvíli ještě nemůže nikdo říci. Existují dva harmonogramy dokončení. Optimistický a pesimistický.Optimistická varianta počítá se začátkem prací za dva roky a s jejich dokončením v roce 2010. Podle té druhé by se obchvat začal stavět v květnu 2007 a po celé jeho délce by se jezdilo v říjnu 2011.Záležet bude na tom, jak rychle se podaří získat souhlasná stanoviska úřadů. Avšak nejen to. Pro stavbu bude potřeba vykoupit pozemky od stovek majitelů. Až nabude právní moci územní rozhodnutí. Je pravda, že lidé v Kolíně jsou nespokojeni se stavem dopravy, ale současně se jim nelíbí i budování obchvatu v naplánované trase z pražské silnice přes Štítary a Polepy na čáslavskou silnici, severní by město obešel po druhém břehu Labe. To znamená, že by po něm mohla jezdit auta do průmyslové zóny v Ovčárech, kde začne příští rok vyrábět automobilka Toyoty, Peugeotu a Citroënu .Na tuto trasu obchvatu přes Štítary jsou ve státním rozpočtu již vyčleněny peníze. Stále častěji jsou ale v Kolíně slyšet návrhy, že by bylo vhodnější postavit takzvaný severní obchvat. Odborníci ale nedávají projektu severního obchvatu téměř žádné naděje a označují tyto návrhy za ekonomické dobrodružství. Silnice by totiž musela třikrát přejít železniční tratě, dvakrát Labe a jedno chráněné území mezi elektrárnou a vesnicí Tři Dvory. To celé by stálo až několik miliard. A na to peníze nejsou.Celkové náklady se dříve odhadovaly na 1,4 miliardy korun, po zvýšení daně z přidané hodnoty stoupnou o dalších 200 milionů. Podle představ projektantů by se nejprve postavila polovina obchvatu a řidiči by jezdili do města Polepskou ulici. Později by se otevřela i druhá část ústící za městem na čáslavské silnici. V Kolíně proti sobě dokonce stojí dvě občanská sdružení - jedno bojuje za změnu trasy obchvatu, druhé chce naopak stavbu obchvatu co nejvíce urychlit v původní podobě. Proti trase obchvatu vedoucí přes Štítary je většina štítarských obyvatel.Svědčí o tom petice, které tu již několik let kolují. Ale hlavně občanské sdružení Štítary, které se snaží trasu změnit a posunout až za vesnici. Pracovníci z Ředitelství silnic a dálnic ale tvrdí, že pak by byl obchvat příliš dlouhý a řidičům by se po něm nevyplácelo jezdit.

12.5.

Měsíčkový den se uskutečnil v celé republice. Již několik let se tato akce, pořádaná Ligou proti rakovině, vždy v květnu opakuje a jejím cílem je informovat veřejnost o některé závažné chorobě a její prevenci a získat finanční prostředky na boj s touto nemocí. Proto dobrovolníci vycházejí do ulic a prodávají umělé květy měsíčku lékařského za finanční obnos, jehož dolní hranice je stanovena na 20 korun, horní je neomezena. Lidé dostávají letáky, informace. Letos vyšlo do ulic s dózami plnými těchto květů v republice 10 000 lidí, kteří nabízeli na 900 000 oranžových měsíčků. Potkávali jsme je i v ulicích Kolína. Se 30 pokladnami se rozběhli po Kolíně studenti a studentky Střední zdravotnické školy a Soukromé střední podnikatelské školy.Celkem prodali za 63.926 Kč květy měsíčku.

14.5.

Kolínský kojenecký ústav vítá každého sponzora, který finančně a nebo i materiálně podpoří tuto instituci, se stará o puštěné malé děti. Firma Colognia Pres, která zařízení určitou částkou pravidelně přispívá už třetí rok, pomůže i letos a předá ústavu šek na 130 tis. Kč. Peníze budou použity na výměnu topných těles v celé budově ústavu.

Rada Středočeského kraje schválila návrh na sloučení Střediska služeb školám Nymburk se Střediskem služeb školám Kolín. Přejímací organizací se podle rozhodnutí Rady stane Středisko služeb školám Nymburk, které převezme všechna práva a závazky kolínského střediska služeb školám. To by mělo ukončit svoji činnost k 31. srpnu. Stalo se tak po analýze činnosti obou středisek. Odbor školství Středočeského kraje dospěl k závěru, že jejich sloučení bude ekonomičtější a prospěšné oběma okresům.

15.5.

Po rekonstrukci byla znovu otevřena restaurace U Radnice. Hlavní lokál i salónky nyní pojmou 150 lidí. Zařízení odpovídá duchu pivovaru Budvar, který podnik vybavil. Restaurace je vybavena novým stylovým nábytkem, stěny zdobí fotografie z historie pivovaru. Nabízí několik druhů piva včetně černého a kvasnicového, které jinde v Kolíně nečepují. Dvanáctka stojí 20 Kč a desítka 15 Kč. Polovina z nabízených jídel je jihočeských. Hosté tu mají i velkoplošnou obrazovku. Změna piva nezapříčinila úbytek hostů. Většinou si zvykli na novou značku, snad si zvyknou i na cenu. Zahrádka má zelený koberec, u stolů jsou slunečníky. Měla být přizpůsobena i pro nepříznivé počasí, ale nestalo se tak. Pokud bude ošklivo, budou muset lidé zalézt dovnitř a nebo nechodit vůbec.

Kmochův Kolín je za dveřmi a České dráhy oznámily slevu, kterou poskytnou jeho případným návštěvníkům, kteří pojedou vlakem.
Na základě uzavřené smlouvy jsou České dráhy, a.s., oficiálním dopravcem festivalu Kmochův Kolín. Proto ve dnech 11. až 13.6. 2004 nabízejí akviziční slevu na 42. ročník mezinárodního festivalu dechových orchestrů Kmochův Kolín. Návštěvníkům této akce bude poskytnuto zlevněné zpáteční jízdné "Vlak plus" ze všech železničních stanic v síti ČD do železničních stanic:
- Kolín (tratě 010, 011, 014, 230, 231, 250, 260 a 270)
-Kolín zastávka (trať 011)
-Kolín - Zálabí (trať 231).
Pro přiznání slevy platí:
1) podmínky zveřejněné v Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel (TR 10):

- jízdenky Vlak plus se prodávají pouze pro 2. vozovou třídu jako zpáteční v cenových relacích:
a) pro cestující starší 15 let (15+),
b) pro děti (-15);

- výše jízdného je uvedena v ceníku tarifu TR 10;
- děti ve věku od 10 do 15 let prokazují nárok na slevu jakýmkoliv (oficiálním) průkazem ověřeným razítkem vydavatele, který obsahuje jejich fotografii, jméno a datum narození, případně datum 15. narozenin dítěte nebo jeho rodné číslo.
2) další vyhlášené podmínky:
- první den platnosti zpáteční jízdenky musí být 11.6. 2004, 12.6. 2004 nebo 13.6. 2004;
-při cestě do Kolína (tam) se nárok na slevu neprokazuje při zakoupení ani kontrole jízdních dokladů, nárok na slevu "Vlak plus" se přizná na základě požadavku cestujícího; při cestě z Kolína (zpět) musí každý cestující k jízdence se slevou VLAK+ přiložit použitou vstupenku na festival. Pokud cestující ke zpáteční jízdence se slevou VLAK+ vstupenku nepředloží, nebude mu jízdenka se slevou VLAK+ uznána a cestující zaplatí za tuto cestu jízdné, na které prokáže nárok;
- cestu zpět může cestující nastoupit v kterékoli železniční stanici (zastávce) uzlu Kolín bez ohledu na to, do které stanice byla jízdenka vystavena pro cestu TAM.

Většina lidí se neustále stěžuje na výši svých mezd. Je to logické, každý by chtěl co nejvíce. Přitom jsou v průměrných příjmech mezi okresy značné rozdíly. Pro porovnání uvádím statistické údaje o průměrné mzdě v roce 2003 a 2002 v jednotlivých okresech Středočeského kraje, v Praze a v celé ČR a dále průměrné mzdy podle jednotlivých odvětví.

Ml. Boleslav	19 180	17 934
Praha-východ	18 564	17 279
Praha-západ	18 128	16 934
Beroun	17 231	16 096
Kladno	17 160	16 373
Mělník	16 937	16 384
Kutná Hora	16 085	15 195
Kolín	15 998	15 017
Rakovník	15 757	14 551
Benešov	15 107	14 022
Nymburk	15 045	14 090
Příbram	14 369	13 471
Středoč. Kraj	17 065	15 984
Praha	21 782	20 549
ČR	17 445	16 335

Mzdy v kraji podle odvětví (v Kč)
* Peněžnictví 24 406
* Výroba automobilů 21 364
* Těžební průmysl 20 932
* Chemická výroba 20 447
* Zdravotnictví 16 167

* Školství 16 060
* Stavebnictví 15 542
* Maloobchod 13 711
* Zemědělství 12 946

S příjmy samozřejmě souvisí celková životní úroveň, odrážejí se i v bydlení lidí – hlavně v dostupnosti bytů pro lidi, kteří nepatří mezi milionáře a jejichž rodiny mají skutečně jen deklarovaný příjem. Díky TPCA ceny bytů v Kolíně rostou. Počátek tohoto vzestupu byl před třemi roky. Nejprve byl pomalý, potom šel kolmo vzhůru. A to se ještě TPCA nestavěla, ale už projevily dvě zahraniční automobilky o stavbu zájem. Před příchodem TPCA bylo možné třípokojový byt na sídlišti pořídit za 850 tisíc korun, dnes je cena 1,3 milionu.Tak se ceny v Kolíně přiblížily a srovnaly s cenami v největším automobilovém městě republiky - v Mladé Boleslavi, kde ovšem vyšším cenám bytů odpovídají i nadprůměrné příjmy v tamnější továrně Škoda Auto. V Kolíně se z běžného příjmu (píšu o něm v kronice v květnu) byt pořídit nedá a rodiny se musejí zadlužovat a splácet bydlení desítky let, často s pomocí rodičů. Obdobně rostou na Kolínsku ceny rodinných domů. Stačí se podívat na nabídku realitních kanceláří: rodinný dům na nijak atraktivním místě, který navíc volá po pořádné opravě, vyjde nejméně na dva miliony. Realitní makléři odhadují, že ceny nemovitostí na Kolínsku vzrostly kvůli automobilce až o 40 procent.Kolín tedy patří k těm dražším městům, pokud jde o pořízení bydlení. Lacinější bydlení také je, ale vždy má nějaký nedostatek například byt je s nájemníkem, nebo v dezolátním stavu....
Pro srovnání Kolína s jinými městy uvádím náklady na koupi bytu ve středních Čechách

město	Co se dá koupit za 500 000 Kč	Co se dá koupit za 1000000 Kč
Benešov	gars. v panelovém domě 1+1 v 6. P .	3+1 Benešov - Bělice - panelák
Beroun	garsoniera 20 m2 v panel.domě	2+1 56 m2 v cihlovém domě
Kladno	1+1 30 m2 od 550 000 Kč	2+1 v 8. patře panelového domu
Kolín	1+1 40 m2 od 600 000 Kč	2+1 47 m2 v panelovém domě
Kutná Hora	1+1 36 m2 v přízemí pan.domu	2+1 54 m2 v panelovém domě
Mělník	byty od 650 000 Kč	3+1 68 m2 v panelovém domě
Mladá Boleslav	byty od 600 000 Kč	2+1 52 m2 v panelovém domě
Nymburk	garsoniera 20 m2 530 000 Kč	3+1 70 m2 v panelovém domě
Příbram	2+kk 39 m2 590 000 Kč	3+1 68 m2 v panelovém domě
Rakovník	2+1 540 000 Kč	2+1 53 m2 v panelovém domě

Šermířská skupina Páni z Kolína opět po roce a celkově již po desáté ovládla město. Při tomto setkání se sešli, tak jako vždy, milovníci historických bitev – ať již jako diváci nebo jako účinkující. Do Kolína se totiž sjeli členové oddílů historického šermu z celé republiky. Místní skupina Páni z Kolína si tentokrát pro svoji dramatizaci vybrala pověsti i fakta o knížeti Draculovi. Držela se osvědčené dramaturgie z minulých let. V 11 hodin projel městem průvod ozbrojenců, který vyvrcholil turnajem na Karlově náměstí. Bitva, hlavní magnet setkání, se konala v areálu jízdárny za nemocnicí. Dracula v pojetí scénáristy Miroslava Horáčka nebyl upírem z fantaskních hororů, ale skutečnou historickou postavou krutého rumunského knížete a bojovníka. Bitva trvala více než plánovanou hodinu a zúčastnilo se jí 300 bojovníků.

Postaví byty a obchody

Kolín (vob) - Komplex bytových domů a obchodů by měl v budoucnu vyrůst na jedenapůlhektarové ploše v Jaselské ulici v Kolíně. O její odkoupení žádají podnikatelé z Teplic a jejich žádost budou dnes posuzovat zastupitelé.

„Radní prodej doporučili. I proto, že se na firmu informovali v Teplicích a dostali dobré reference," řekl tajemník úřadu Jiří Kamínek. Veřejná schůze zastupitelstva začíná v 15 hodin v saloncích Městského společenského domu.

Sdružení chystá petici na podporu obchvatu

Kolín - V pátek 11. a v sobotu 12. června budou lidé v Kolíně nejen volit poslance Evropského parlamentu, ale dostanou také šanci vyjádřit se k dlouho plánovanému silničnímu obchvatu města.

Pohled

Sdružení Kolín - náš domov připravilo totiž na tyto dva dny petiční akci na podporu co nejrychlejšího začátku stavby. „Výsledky použijeme na všech úrovních, nejen pro vedení města Kolína," říká Václav Pech ze sdružení.

Plánujete petiční akci za stavbu obchvatu. Jak bude probíhat a co bude jejím cílem?

Václav Pech

FOTO: MAFA - RADEK CIHLA

Petiční akce našeho občanského sdružení bude probíhat tak, aby se její výsledek dal vyhodnotit na ustavující valné hromadě našeho sdružení, která se koná 17. června od 18 hodin v sále restaurace Obecní dům v Legerově ulici v Kolíně. Cílem je aktivně podpořit co nejrychlejší vybudování silničního obchvatu Kolína v trase, která je stanovena územním plánem města, schváleném na řádném jednání zastupitelstva. Chceme vlastně být městu co nejvíce užiteční.

Dá se předpokládat, že vás hodně lidí podpoří. Co potom uděláte s výsledky?

Po loňské průzkumné petici na podporu výstavby silničního obchvatu Kolína, kdy nám před několika volebními místnostmi při referendu o vstupu České republiky do Evropské unie pomohla děvčata z kolínského gymnázia, jsme získali přes tři a půl tisíce podpisů, takže se nebojíme slabé podpory obyvatel Kolína.

Místopředseda vlády Stanislav Gross nedávno v Kolíně slíbil obchvatu podporu. Snažíte se sami také lobbovat u politiků? S jakým výsledkem?

Jestliže Stanislav Gross slíbil obchvatu Kolína podporu, neznamená to i úsilí o čelní stupínek v žebříčku popularity? Naše sdružení má za sebou první úspěšné jednání s ministrem průmyslu a obchodu Milanem Urbanem. Další jednání budou následovat v rezortech, kterým přísluší doprava a péče o průmyslové zóny.

VOJTĚCH BLAŽEK

Kolínské autobusové nádraží nabídne lepší služby

Plechová bouda, staré informační tabule, chybějící toalety. Tak už dlouhá léta vypadá autobusové nádraží v Kolíně.

Zajímavost

To by se ale mělo už brzy změnit: radní totiž rozhodli, že celou plochu v sousedství vlakového nádraží pronajmou soukromé firmě. Ta slibuje výrazně zlepšit služby pro cestující. „Teď tam vlastně žádné služby nejsou, což je špatně," řekl místostarosta Jiří Krumich.

Výběrové řízení vypsané radnicí vyhrála v konkurenci tří zájemců silná nadnárodní společnost Connex ČR, která provozuje autobusové linky nejen v celé republice, ale také v Evropě.

Podle smlouvy má Connex především zlepšit informování cestujících o odjezdech a příjezdech autobusů. To znamená, že nejenže zajistí nové tabule, na kterých lidé přehledně najdou všechny spoje, ale také otevře informační kancelář, která na nádraží roky nefungovala. Stejně tak má vzniknout sociální zázemí pro desítky řidičů, přijíždějících do Kolína každý den. Změny se nevyhnou ani nynějšímu stanovišti taxíků. Ty se budou muset přesunout jinam, protože na jejich místě budou zastavovat městské autobusy. Počítá se totiž s větším provozem v souvislosti se zavedením nové linky do ovčárecké automobilky Toyoty, Peugeotu a Citroënu.

Connex také ze všech uchazečů nabídl nejvyšší nájemné - ročně za autobusové nádraží přijde do městské pokladny 250 tisíc korun.

Systém bude fungovat tak, že radnice plochu pronajme a firma si bude sama vybírat poplatky od dopravních společností, které mají na nádraží své zastávky.

(vob)

Zázemí kolínského autobusového nádraží by se mělo již brzy změnit k lepšímu

FOTO: MAFA - RADEK CIHLA

MF 25.5.2009

17.5.

Nemocnice ve středních Čechách nemají dostatek peněz na opravy a investice. Stejně je tomu i v Kolíně, kde má nemocnice projekt, podle kterého by chtěla v příštích letech investovat do zvelebení areálu přibližně 200 milionů korun. V rámci téhle obrovské akce dojde na výstavbu centrálních operačních sálů, mezioborové jednotky intenzívní péče a oddělení anestesiologie a resuscitace. Stavba by měla být zahájena na sklonku letošního roku. Další oddělení by potřebovala také opravy a rekonstrukce, ale čekají na peníze.

Hospicem se nazývá zařízení, kde lidé trpící nevyléčitelnými nemocemi tráví poslední období svého života. Těžce nemocní tu mají kolem sebe neustále lidi, kteří se jim snaží pomoci od bolesti, a to fyzické i duševní. Výstavba těchto zařízení nemá v České republice tradici, nyní je jich jen sedm, ale Kolín k nim nepatří. Proto tu vzniklo občanské sdružení Legatum, které chce toto zařízení vybudovat. Sdružení získalo podporu města, jednalo s vedením nemocnice, v jejímž areálu má hospic stát. Výstavbu chtělo zastupitelstvo zapracovat do středočeské koncepce zdravotnictví, což krajský úřad učinil Je hotová studie na výstavbu tohoto zařízení. Nyní musí ministerstvo zdravotnictví rozhodnout, zda podpoří vznik hospicu v Kolíně, nebo jinde. Je to otázka velice zásadní, protože bez finanční podpory ministerstva nezíská od sponzorů dostatek peněz na zřízení hospicu.

Lidé, kteří se ocitli na hraně zákona a nebo jsou s ním v rozporu, se leckdy zbavují důkazů o své nekalé činnosti tím, že je odhodí do vody rybníků, přehrad, řek. Ty se potopí , zavře se nad nimi hladina. Někdy navždy, jindy na dlouho a jindy jen na krátkou dobu. Labe pod starým mostem vydalo kasařské náčiní, které poříční policisté vylovili . Odhodil ho tam zloděj na útěku.

Prostor před železničním nádražím je majetkem města. Je všeobecně nazývaný jako autobusové nádraží a také tak využívaný. Oprávněně byl kritizován lidmi, cestujícími autobusy pro špatný technický stav, nepořádek, neupravenost, špatné služby pro cestující zejména z hlediska poskytování informací o odjezdech a příjezdech, o čase, stanovištích a zázemí pro cestující. V praxi to vypadá tak, že kdo někam odjíždí a nebo přijíždí a neví přesně číslo stanoviště a datum odjezdu, má problémy se zjištěním těchto skutečností. Telefonicky nebo elektronicky tyto údaje získat nelze nikde. Radnice se rozhodla tento prostor pronajmout s cílem odstranit tyto nářky. Do výběrového řízení se přihlásili čtyři uchazeči, z nichž tři vyhověli podmínkám. Komise nakonec jako vítěze vybrala společnost Connex ČR s.r.o., která provozuje více než tisícovku terminálů po celé Evropě. Rozhodlo především to, že jde o silnou firmu, která má zkušenosti i to, že nabídla nejvyšší roční nájemné - čtvrt milionu korun. Nový nájemce by měl podle smlouvy s radnicí hlavně zlepšit informační systém, aby cestující rychle nalezl čas a místo odjezdu jeho spoje, měl by uvést do provozu i informační kancelář, která tu nyní není, ale před lety bývala. Měl by zkulturnit pro cestující, prostředí, vybudovat pro ně i pro řidiče sociálního zázemí, které tu není. Zatímco vozidla městské autobusové dopravy budou moci nadále využívat nádraží bezplatně, na ostatní dopravce čekají jednání s novým nájemcem o finančním příspěvku. Změny čekají i taxikáře, kteří mají nyní velice výhodné stanoviště, přímo naproti hlavnímu vchodu a východu do haly železničního nádraží. Po přebudování prostoru novým provozovatelem ho budou muset opustit vzhledem vybudování nového terminálu pro městskou autobusovou dopravu, kterou čeká v souvislosti s automobilkou TPCA rozšíření a už teď jejím autobusům nestačí plocha před halou Českých drah. Pro taxikáře tak výhodné místo už nikde jinde nebude, ale pokud budou mít taxikáři zájem, nový provozovatel jim umožní parkovat za poplatek v areálu, pouze o kousek dál než doposud.

Muzeum se stěhovat nebude

Téměř čtrnáct let se táhl soudní spor o vlastnictví budovy, ve které sídlí kolínské muzeum

Kolín – Krajští soudci potvrdili rozhodnutí svých okresních kolegů o tom, že dům číslo 27 v Brandlově ulici v Kolíně, tedy hlavní budova muzea, se v restituci vydávat nebude. O tom se vlekl spor už od roku 1990.

Zmíněná budova je lukrativní objekt v historické části města a potomci původního majitele o její vrácení zažádali hned krátce po roce 1989. Však také její využití na kavárnu, vinárnu či penzion, o kterém se uvažovalo, by se pro soukromého majitele svým umístěním přímo nabízelo.

Otazník ale visel na osudem muzea, které by, pokud by se muselo vystěhovat, přišlo o to, co dělá muzeum muzeem – tedy o výstavní sály.

„V Kolíně bychom náhradní prostory neměli. Máme sice ještě další menší budovu, která patří městu, ale tam je jen jedna malá výstavní síň," uvedla ředitelka Jarmila Valentová.

Po mnoha letech se loni v únoru celá kauza pohnula ve prospěch Regionálního muzea, když Okresní soud v Kolíně zamítl žalobu restituentů s odůvodněním, že původní dům číslo popisné 27 zanikl v souvislosti s přestavbou muzejní budovy, přestal existovat a dům, který na jeho místě v letech 1978 až 1983 vznikl, je věcí novou, a jako takovou ji nelze vydat.

Restituenti se loni v létě proti tomuto rozhodnutí odvolali, avšak i krajský soud nyní rozhodl ve prospěch muzea. To má tedy již do značné míry vyhráno, nicméně potomci původního majitele mají ještě možnost takzvaného dovolání k Nejvyššímu soudu.

Stále nedořešený zůstává restituční spor týkající se pobočky regionálního muzea – skanzenu v Kouřimi. Tam se naopak soud zatím vyvíjí spíše ve prospěch restituenta. Záležitost krajský soud vrátil k projednávání opět okresnímu do Kolína.

Muzeum lidových staveb v Kouřimi vzniklo v roce 1972 jako záchranný skanzen pro cenné budovy ze zátopového území přehradní nádrže Želivka a postupem času se rozrostlo přibližně na patnáct menších i větších staveb.

Kolínské regionální muzeum má už řadu let dalších několik chalup složených v depozitáři. Do skanzenu je však nepřidalo, protože neukončené restituční řízení nedovoluje stavět.

Své plány ve skanzenu nemůže uskutečňovat ani muzeum, ani restituent. Jistou naději vidí pracovníci muzea v nedávném vstupu do Evropské unie, která by snad mohla stanovit datum, do kdy musejí být všechny restituční spory vyřešeny.

JANA MARTINKOVÁ

RESTITUCE. **Kolínské muzeum řeší restituce na dvou frontách. U krajského soudu vyhrálo spor o svou hlavní budovu v Kolíně. V kouřimském skanzenu (na snímku) se zatím záležitost vyvíjí spíše ve prospěch restituenta.**
FOTO: JANA MARTINKOVÁ

MF 25.5.2004

Podle auditorské společnosti Delloite and Touche je část hospodářských smluv, uzavřených bývalou starostkou Kolína Zdenkou Majerovou (SNK), nevýhodná . Jedná se především za mandátní smlouvy, které město uzavíralo v souvislosti s budováním průmyslové zóny pro automobilku Toyoty, Peugeotu a Citroënu. Byly podepsány samotnou starostkou a šlo v nich o velké částky: například jen inženýrské firmě bývalého kolínského radního Víta Kosiny město měsíčně vyplácelo skoro 100 tisíc korun. Spory o mandátní smlouvy vyvrcholily loni v září odvoláním Majerové. Podle většiny zastupitelů nepostupovala dobře a dokonce ani zastupitelům nechtěla poskytovat žádné informace a později tvrdila, že ji zastupitelé sami pověřili, aby je uzavřela. Město má k dispozici ještě jednu kritickou studii. Ta se zabývá průběhem prací na velké průmyslové zóně v Ovčárech. Autor studie, společnost IKP, zjistil, že se někdy postupovalo nehospodárně. Několik firem například dostalo zakázku na totožnou práci, jindy zase stejná firma práce projektovala i řídila, což je neobvyklé.

22.5.

Strážníci Městské policie uspořádali již osmý ročník závodu horských kol, nazvaný již tradičně Velká cena Kolína MTB městských policií, dětí a mládeže. Jelo se na bikové trati Vinice, v prostoru rekultivované skládky na Zálabí. Strážníci připravili pro děti v různých věkových kategoriích velice zajímavou trať, medaile a věcné ceny od sponzorů této akce. Kromě toho byly pro všechny příchozí připraveny doprovodné soutěže, například horolezecká stěna, ukázka vojenské techniky, paintball, ochutnávka energetických nápojů. Za osm slet si tato akce získala velkou oblibu a dá se říci, že má již tradici.

26.5.

Proti vzrůstající dopravě protestují lidé žijící v centru, v okrajových částech města i v obcích přiléhajících ke Kolínu. Protestují proti dopravě samotné i proti dalším aktivitám, které by mohly vést k jejímu dalšímu rozšíření a tím i ke zhoršení jejich životních podmínek, protože neexistuje dopravní tepna okolo města, takže osobní auta i nákladní kamiony jezdí lidem pod okny. Lidé se nechtějí vzdát svého relativního klidu a zhoršujících se životních podmínek. Obyvatelé Tatradomů na Zálabí požádali, aby jim město snížilo kvůli nadměrnému hluku nájemné o 10 procent. Radní to ale zamítli. Neutuchající aktivitu pro omezení dopravy vyvíjí občanské sdružení Obyvatelé Ovčárecká, jehož členové usilují hlavně o konstruktivní řešení problémů, které nastaly v sendražické části ulice Ovčárecká. Už dnes je tam provoz tak hustý, že obtěžuje všechny, kdo okolo této ulice bydlí a sdružení očekává, že po plánovaném rozšíření inkriminované části Ovčárecké ulice dojde k nárůstu frekvence průjezdů nákladních automobilů, které zásobují automobilku TPCA a vlastně celou severní průmyslovou zónu.Proto se sdružení písemně obrátilo na kolínskou radnici a vyzvalo ji, aby zahájila neprodleně jednání s majiteli domů prostřednictvím občanského sdružení Obyvatelé Ovčárecká. V dopise zdůrazňuje, že hluk a prašnost v obytných domech v této oblasti se staly tak závažnými, že je nezbytné provést okamžitě stavební úpravy domů (výměna oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností, ošetření fasád a oprava poškozeného zdiva a plotů) a oddělení zahrad protihlukovými zdmi, neboť tyto se staly naprosto neobyvatelnými. Požadovaná je rovněž urychlená rekonstrukce silnice II/38. Radnice odpověděla, že silnice II/328 je v majetku Středočeského kraje a za údržbu odpovídá hlavní cechmistrovství Kolín Správy a údržby silnic Kutná Hora. Slíbila,že požadavky lidí bydlících v této části ul. Ovčárecká budou respektovány při plánované rekonstrukci celé komunikace a přilehlých chodníků. Ta v současné době probíhá na úrovni územního řízení. Práce na rekonstrukci komunikace budou financovány z rozpočtu kraje a město Kolín proto

Většina měst Středočeského kraje otevírá příští týden venkovní koupaliště

Střední Čechy (stc, vob) - Počasí minulých dní tomu příliš nenasvědčuje, ale je to tak - příští týden začíná většina letních koupališť ve středních Čechách novou sezonu.

Provozovatelé bazénů a přírodních koupališť připravili pro návštěvníky nové atrakce a služby, zároveň ale i jednu nepříjemnou novinku: mnoho z nich muselo koupání zdražit kvůli zvýšené dani z přidané hodnoty. Vstupné často narostlo od pěti do deseti korun. „Dozorčí rada bude rozhodovat o cenách vstupného až ve čtvrtek, už teď je ale jasné, že budeme muset zdražovat. Hlavně kvůli DPH," potvrdil Zdeněk Lašťovka z plaveckého areálu v Kolíně, kde se loni mohli dospělí koupat celý den v nekrytém padesátimetrovém bazénu za 40 a děti za 20 korun.

Propočty jak zvednout ceny vstupného a zároveň nepřijít o návštěvníky, museli udělat i v dalších městech. Například na koupališti v Mělníku zaplatí dospělí místo 40 nově 50 korun. „Jinak to nejde. Ceny energií a dalších nákladů rostou mnohem rychleji než vstupné, tak se nedá nic dělat," vysvětlil provozovatel Antonín David.

Také v Příbrami se teprve rozhodnou, jaké částky budou v akvaparku vybírat - podle ředitele Ladislava Michvocíka bude nutné co nejdříve kopírovat zvýšení DPH o 14 procent.

Během několika dnů bude napuštěný i bazén v sousedství haly v Rakovníku. Kvůli zvýšení DPH tady letos zaplatí návštěvníci vstupné o pět korun vyšší než loni. V praxi to znamená, že například loni dal dospělý za celodenní vstupné 40 a letos 45 korun, děti zaplatí za stejnou dobu namísto 25 korun 30. O pět korun vzrostou ceny rovněž v Berouně.

Ne všude ale čekají na návštěvníky vyšší ceny. Například v Benešově není provozovatel koupaliště Sladovka, společnost Městská sportovní zařízení, plátcem DPH, a tak se jí úpravy vstupného netýkají. Ani oblíbené přírodní koupaliště Jezero v Poděbradech nepřivítá návštěvníky zdražením. „Se skřípěním zubů jsme ceny nechali na loňské úrovni. Je nám ale jasné, že letos prodělá me," připustil Ivan Pecák z technických služeb. Beze změn zůstává vstupné také v Mladé Boleslavi.

■ Kolik stojí vstupné na venkovní koupaliště

Benešov
- koupaliště Sladovka: 25 Kč na den, po 16. hodině 15 Kč
- bazén: dospělí 12 Kč na hodinu, děti 8 Kč

Beroun
- dospělí 35 Kč na den, děti nad 6 let polovic

Kladno
- dospělí 50 Kč na den, děti 30 Kč

Kolín
- o výši vstupného ještě není rozhodnuto

Mělník
- dospělí 50 Kč na den (po 16. hodině 30 Kč), děti 35 Kč (20 Kč)

Mladá Boleslav
- dospělí 30 Kč, děti 15 korun na Kč

Poděbrady
- dospělí 30 Kč na den, děti starší 6 let, důchodci a vojáci 10 Kč

Příbram
- (akvapark) 42 Kč ve špičce, 32 Kč mimo špičku, děti do 15 let polovic

Rakovník
- dospělí 45 Kč na den, děti 30 Kč na den

Novinky: tobogány i teplejší voda

Střední Čechy (stc) - Hřiště na míčové hry, vířivky, tobogány - to jsou některé novinky, které pro letošek připravili provozovatelé středočeských koupališť. Například v Kolíně už před měsícem dokončili stavbu 40 metrů dlouhého tobogánu, který čeká na úterý, kdy ho budou moci vyzkoušet první návštěvníci. Nová je i vířivka pro 12 lidí.

V Mělníku rekonstruují městské koupaliště už pátým rokem. „Budeme rádi, když všechno dokončíme tak, abychom mohli prvního června otevřít," uvedl provozovatel Antonín David. Poslední rekonstrukce měla být teplejší, protože se nebud

Ředitel kolínského bazénu Zdeněk Lašťovka u vířivky, v pozadí tobogán FOTO: MAFA - RADEK CIHLA

V Příbrami mají u venkovního koupaliště minigolf, horolezeckou stěnu, skatepark a minikemp. „Letos jsme vybudovali sociální zařízení pro kemp, stavíme dětské hřiště a hřiště na míčové sporty," řekl ředitel Technických služeb Příbram Ladislav Michvocík.

V Rakovníku opět otevřou oblíbenou nudistickou pláž, finskou saunu chtějí otevírat přes léto jen na objednávku. „Na bazénu jsme dokoupili do půjčovny řadu plaveckých pomůcek pro děti a i na Tyršově koupališti je řada novinek. Plavčíci mají například nové stanoviště přímo u vody a je tu

Venkovní bazén nemá Kutná Hora a Nymburk

Kutná Hora, Nymburk (jas,vob) - Ne ve všech městech kraje se lidé mohou koupat pod širými nebem. Už dlouhá léta chybí venkovní bazény v Kutné Hoře a v Nymburku. Radnice obou měst slibují, že problém vyřeší.

V Kutné Hoře koupaliště chybí od konce 90. let, už příští rok by ale mělo být otevřeno koupaliště nové, které město vybuduje na Klimešce. „Na podzim začne jeho stavba," uvedl místostarosta Bohumil Dvořák. Pokud stavba půjde podle plánu, dokončí ji dodavatelská firma příští rok. Že

být nejdříve od poloviny sezony. Za stavbu radnice zaplatí asi 50 milionů korun, které si chce půjčit od banky.

Do Poděbrad, Ostré či Sadské si zvykli jezdit lidé z Nymburka. Město má sice krytý bazén, o stavbě venkovního se ale léta jen mluví. „Víme, že koupaliště lidem v Nymburku hodně chybí," řekl starosta Ladislav Kutík. Město připravuje projekt velkého sportovního a kulturního areálu na labském nábřeží, který má zahrnovat haly, hřiště, cyklostezky a hlavně bazén. Do konce roku chtějí mít radní

Za koupání letos zaplatí lidé více

MF 26.5.2005

nebude v této fázi přípravy stavby do požadovaných úprav vkládat finanční prostředky města.S odmítnutím požadavků sdružení nesouhlasilo a vyžádalo si schůzku s vedením TPCA, protože problém souvisí s výstavbou průmyslové zóny TPCA, v jejímž důsledku dochází k neustálému nárůstu dopravy v bezprostřední blízkosti domů v Ovčárecké. Oba místostarostové, Jiří Buřič a Jiří Krumich, jsou přesvědčeni, že protest některých sendražických občanů je neopodstatněný. Mezi komunikací a domy bude jednak zelený pás a také tam povede cyklostezka. Nevylučují ani instalování odhlučňovacích stěn. Silnice na Ovčáry totiž nebyla postavena pro tak velký provoz, jaký nyní do továrny TPCA proudí a hlavně jaký bude po zahájení jejího provozu.Proto se plánuje rozšíření na tři nebo čtyři pruhy,což by částečně přispělo ke zlepšení dosavadního stavu. Ovšem problém je v tom, že práce na rozšíření silnice začnou místo letos až na příští rok, protože kvůli změnám v projektu se termín posunul. Lidé ale chtějí protihluková opatření hned, do příštího roku čekat nechtějí.
Zástupci nespokojených občanů, kteří sepsali stížnost proti zamýšlené výstavbě závodu na výrobu bioethanolu v Průmyslové zóně na Šťáralce, se nedomohli změny postoje města, jehož vedení naopak iniciativu společnosti Bioferm vítá. K záměru Biofermu se kladně vyjádřily i všechny složky Středočeského kraje i města, které k tomu jsou podle zákona určeny. Signatáři stížnosti, kteří nežijí jen na Šťáralce, jsou však připraveni hledat mezeru v zákoně, aby výstavbě závodu zamezili. Obsazení pozemku průmyslovou výrobou je totiž v souladu s územním plánem.
Protesty přicházejí i z Veltrub. Jde totiž o to, že v těsném sousedství automobilky TPCA hodlá firma Toyota Tsusho vybudovat lisovnu kovového odpadu s nepřetržitým provozem. Stavba by měla být dokončena současně se stavbou automobilky, na kterou lisovna technologicky navazuje. Přísun suroviny bude zajištěn nejen z TPCA, ale polovinou i z dalšího partnerského závodu v Havlíčkově Brodě. Materiál bude navážen kamiony (32 za den), pro export hutní suroviny bude lisovna využívat železniční vlečku budovanou k TPCA. Sedmihektarový pozemek, na kterém má stát výrobní hala dlouhá jako fotbalové hřiště, se nachází z pohledu od Kolína v té nejvzdálenější části průmyslové zóny na opčním pozemku. Jedinou překážkou se ukázalo stanovisko obce Veltruby, která poukazovala na některé nedostatky ve studii dopadů stavby na životní prostředí (studie EIA). Veltrubští se obávají zejména nadměrného hluku z provozu, který bude umístěn 1.250 metrů od okraje obce. Nesouhlasné stanovisko Veltrubských by mohlo oddálit zahájení stavby. Došlo k několika jednáním mezi obcí Veltruby a TPCA, z nichž některá byla i bouřlivá a nakonec obec svoji stížnost stáhla výměnou za písemnou dohodu s Toyotou, kterou se Japonci zavážou k tomu, že znatelně neovlivní hlukovou hladinu v obci.

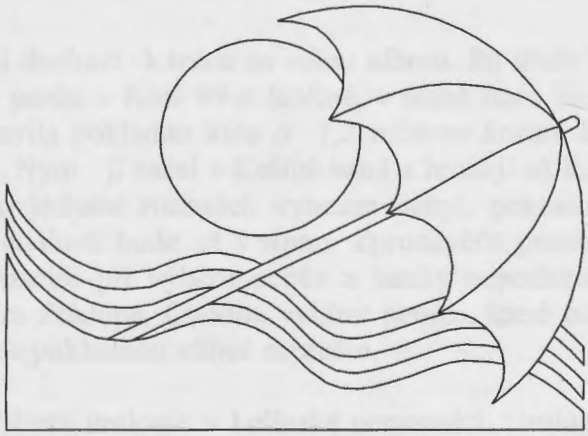
Soukromá střední podnikatelská škola, která sídlí v Kolíně IV U křižovatky, zase usilovala o zrušení výstavby čerpací stanice pohonných hmot v její blízkosti. Proti umístění čerpací stanice protestuje, neboť stovky mladých lidí a občanů zde bydlících by byly vystaveny ještě většímu hluku a smogu, než je tomu dosud. Situaci na kruhovém objezdu označuje za neutěšenou a obává se, že jestliže půjde doprava na TPCA přes kruhový objezd a z druhé strany bude povolena benzínová pumpa, pak je investorem zcela vědomě znehodnocován majetek restituenta pana Františka Procházky, místo, kde je škola umístěna. Nový subjekt by výrazně omezil až znemožnil existenci školy.Škola k dopisu připojila 56 petičních archů s 1.472 podpisy. Díky této snaze byla provedena změna územního plánu, který stavbu čerpací stanice v současnosti umožňuje.
Problémy se stále houstnoucí dopravou na Třídvorské ulici mají již trvalý charakter. Jde zde o nedodržování rychlosti jízdy ze strany řidičů v této ulici, počet nákladních aut v poslední době neúměrně narostl. Když přejíždějí nákladní auta uvolněné kanály, jsou rány slyšet všude,

zdi domů praskají. Radnice proto uvažuje o koupi mobilního měřiče rychlosti pro městskou policii za 300 tisíc korun. Řidiči by si dávali větší pozor a předepsanou rychlost 50 km/hod. by dodržovali.

28.-30.5.

Kolín má novou tradici. Po prvním loňském ročníku se výstavnická společnost Omnis rozhodla založit v Kolíně tradici prodejní a prezentační výstavy stavebnictví a bytového vybavení. Předpokládá totiž, že zahájení výroby v nové automobilce zároveň nastartuje nevídaný zájem o novostavby. A v tom vidí šanci výrobci z oboru stavebnictví, vytápění, klimatizace, sanitární keramiky, ale i nábytku a bytových doplňků a v počtu 60 expozic zaplnily hrací plochu zimního stadiónu,
Občany lákaly plakáty a reklamní inzeráty s tímto textem:Chystáte se stavět dům, rekonstruovat byt, zařizovat novou domácnost nebo si jen drobností zkrášlit byt? Pokud jste na tuto otázku odpověděli kladně, tak právě pro vás je připravena výstava pod výstižným názvem "Postav dům, zařiď byt", která se bude konat na Zimním stadiónu v Kolíně ve dnech 28. až 30. května. Výstavní doba je v pátek od 13 do 18 hodin, v sobotu od 9 do 18 hodin a v neděli od 9 do 17 hodin. Vstup na výstavu je zdarma. Letošní ročník byl obohacen v rámci doprovodného programu veřejným diskusním fórem na téma "Budoucnost Kolínska ve vztahu k automobilce TPCA a kumulaci strojírenského průmyslu ve Středočeském kraji.K vidění zde byly makety domů i možnost návštěvy jednotlivých místností ve virtuální realitě, betonové i omítkové směsi a fasádní barvy, tepelná čerpadla a solárními systémy pro vytápění a ohřev vody, či s kabelovými topnými systémy, nový typ komínových systémů nebo novinky v izolaci a sanaci vlhkého zdiva, klimatizační jednotky, bazény a zajištění jejich odvětrávání při zimním provozu. Představily se tu i novinky v podlahových krytinách, v interiérových a vstupních dveřích nebo v typu oken, byla tu i expozice s přírodními kameny, zahradní keramikou či praktickými hliníkovými žebříky.

Rada města Kolína schválila pronájem čtyř platebních terminálů pro bezhotovostní platbu na odboru správním, dopravy a v podatelně. Bezhotovostní platbu by měla také zavést městská policie. Ta se potýká s častým argumentem pachatelů přestupku, že nemají hotovost, pouze platební kartu. Nyní se již nikdo nebude moci vymlouvat. Pokud nebude platit hotově, bude moci zaplatit kartou. Město si půjčí terminály od České spořitelny zdarma, bankovní ústav si za to bude brát z každé uskutečněné platby 1,9 %.



ČERVEN

2.6.

Venkovní plavecký bazén je otevřen denně od 9 do 20 hodin. K dispozici je bazén pro dospělé, 3 bazénky pro děti s výškou vody 30, 50 a 80 cm(ten je se skluzavkou), vířivka pro 12 sedících lidí s vodou vyhřívanou na 34 stupňů a tobogán o délce 48 m se samostatným dojezdem. Pro letošní rok získal areál nové atrakce

Ceny vstupného :

	CELÝ DEN	PO 15 HOD.
DOSPĚLÍ	55 KČ	30 KČ
DĚTI, DŮCH. ZTP	30 KČ	20 KČ
RODINNÉ VSTUPNÉ	130 KČ	70 KČ

Stalo se to před třemi roky a nyní dochází k tečce za celou aférou. Po třech letech se totiž dostal k soudu případ zpronevěry peněz v Kině 99 v Kolíně, v němž dnes již bývalá účetní Kina 99 Blanka Maternová připravila pokladnu kina o 1,2 milionu korun, když falšovala podpisy při výběru peněz z banky. Nyní jí začal v Kolíně soud a hrozí jí až 8,5 roku vězení. Ona svou vinu popírá.Při prvním jednání rozsudek vynesen nebyl, pokračovat se bude v srpnu, proto další zápis o této události bude až v srpnu. Zpronevěřit peníze nebylo pro pokladní tehdy moc složité: stačilo při výběru peněz z banky napodobit podpisy své kolegyně nebo šéfa kina Vladimíra Poklopa. Chodila vybírat peníze, které pak v hotovosti předávala do pokladny. Část jich ale pokladnou vůbec neprošlo.

Bylo otevřeno modernizované oddělení urologie v kolínské nemocnici. Urologické oddělení má čtyřiadvacet lůžek, také tři pokoje se samostatnými sprchami a toaletami, dvě pooperační lůžka a jeden nadstandardní pokoj. Vybaveno je špičkovými přístroji, takže lékaři mohou operovat močové cesty tak, aby pacienti strávili v nemocnici co nejméně času. Nechybí ani vyšetřování počítačovým tomografem u lidí trpících ledvinovou kolikou. Novinkou je, že lékaři se tady navíc budou snažit zachytit co nejdříve rakovinu prostaty u mužů.

5.6.

V Kolíně je občanské sdružení Lapis refugii. Vzniklo koncem roku 2002. Název je odvozen od latinského názvu kolínského zámku a znamená Kámen útočiště. Má přes 60 členů. Usiluje o obnovu a využití kolínského zámku, který v posledních dvou stoletích sloužil jako pivovar. Nyní je objekt nevyužívaný, na jeho nádvoří je veřejné bezplatné parkoviště, které je velmi využíváno. Jeho členové by například chtěli, aby v jeho areálu bylo lapidárium a regionální galerie. O prostory má mimo jiné zájem kolínský Veterán Club pro muzeum historické techniky. Dále sem chce přesunout městskou knihovnu, protože ta je v nevyhovujících prostorách. Jedná i o založení nestátní vysoké školy pro výuku manažerů v oblasti ekologie a rozvoje venkova. Jeho členové by tady rádi viděli i kongresové centrum, restaurace a drobné provozovny místních podnikatelů a v menší míře i vaření piva. Odhad výše potřebných finančních prostředků je mezi 700 miliony až jednou miliardou, což jsou samozřejmě velké plány. Sdružení však tak velkou částku nemá a proto bude pro uskutečnění alespoň části jeho plánu záležet na tom, kolik se mu podaří získat peněz a tomu pak přizpůsobit své záměry a opravit alespoň něco. Rada města Kolína souhlasila s uzavřením smlouvy o dílo na přípravu podkladů a náležitostí pro podání žádosti o grant ze strukturálních fondů Evropské unie na projekt "Rekonstrukce a revitalizace Kolínského zámku pro účely kulturního a komunitního

centra". Na základě této smlouvy uvolní pro Lapis Refugii 1 mil. Kč. Částku ale sdružení nedostane najednou, ale postupně, jak budou připraveny jednotlivé dokumenty.

Lidé v Kolíně se už těší na lávku přes Labe, která spojí centrum města se zálabskou klidovou částí a lesoparkem Borky a umožní v krátké době a pěšky dojít do těchto míst. Tento záměr ale velmi zatíží městskou pokladnu.Osmadvacet milionů korun by měla být podle vedení kolínské radnice maximální cena za výstavbu lávky. Zahájení stavby lávky z Kmochova ostrova na zálabský břeh Labe stále nemá jasný termín, hledají se nabídky firem s cílem získat tu, která splní všechny požadavky za nejnižší cenu . Město tuto stavbu určilo jako letošní prioritu, na niž vyčlenilo v rozpočtu 22,5. Komise výstavby a rozvoje města, která navrhla, aby se neřešila jen samotná konstrukce nové lávky, ale také prostor na Kmochově ostrově, kam vede i lávka od železniční dráhy. Mostek pro pěší chce město vybudovat také v souvislosti s přestavbou bývalých kasáren, kde by kromě několika desítek bytů měla vzniknout také obchodní centra a další služby. Otázka lávky není v Kolíně v těchto dnech novou. Mluví se o ní již mnoho let, ale velmi seriozně se touto myšlenkou začali zabývat kolínští zastupitelé již před třemi lety, když rozdělovali finanční prostředky z prodeje akcií energetických společností a rozhodovali, která z investičních akcí by se měla stát prioritou města. Nad lávkou i rekonstrukcí plaveckého areálu tehdy zvítězila finančně velmi náročná oprava Karlova náměstí. Tu se ale od té doby nepodařilo hned z několika důvodů uskutečnit - scházely například peníze a dlouho nebylo jasné, jak vlastně má budoucí podoba náměstí vypadat. Nové vedení města, které na radnici přišlo po loňském odvolání starostky Zdenky Majerové, nakonec opravu náměstí odložilo. Letošní jedničkou se tak nakonec stala lávka - například i proto, že nebude stát tolik peněz jako rekonstrukce Karlova náměstí.

7.6.

Bezúplatným převodem od státu dostala radnice 20 hektarů pozemků poblíž čistírny odpadních vod na Zálabí. Lokalita je vyčleněna pro bytovou výstavbu, která se tu předpokládá během 10 až 20 let.

Radnice zrušila Městskou bytovou správu, protože začínala být nefunkční, náklady na její provoz byly nad očekávání vysoké. Sídlila vedle technických služeb, kde před několika lety byl rekonstruován dům. Vznikla zde okénka pro vyřizování problémů lidí, kteří bydlí v městských domech. Bytová správa začala spravovat vše, co dosud dělaly realitní kanceláře. Ty nyní přišly o kšeft. Odbor místního a bytového hospodářství (OMBH) byl přejmenován na odbor správy majetku, kde bude 14 zaměstnanců. Nově pojmenovaný odbor převezme úkony po MBS, už předtím OMBH převzal správu majetku od jiných odborů. Tak se mají postupně sjednotit činnosti, které dosud vykonávalo více odborů. Výhodou bude lepší organizace a jeden rozpočet.

Radnice uzavřela smlouvu o poradenské činnosti s firmou Eurotender s.r.o., Poděbrady na poradenskou činnosti v průběhu obchodní veřejné soutěže s názvem "Poskytnutí úvěru na dofinancování výstavby a rekonstrukce bytových jednotek v Kolíně, lokalita 'Kasárna' a lokalita 'U Vodárny'. Město za tuto službu zaplatilo 44 tis. Kč. Město potřebuje na tento záměr potřebuje půjčit 411 mil. Kč, proto vypsalo obchodní veřejnou soutěž. Právě odborná firma má poradit s výběrem uchazečů o poskytnutí tohoto úvěru.

Méně obvyklá motorkářská akce , "Sendražické Padede", začíná mít v Kolíně tradici, letos se konal už její druhý ročník. Jedná se o dvoudenní jízdu 17 jezdců s Babetami, Jawetami, Mustangy, Pionýry, "Pařezy" aj. maloobjemovými stroji. Obsah do 50 cm3 je jedinou podmínkou k účasti. Trať je dlouhá 58 kilometrů a jízda na ní začíná dršťkovou polévkou v hostinci U Černohlávků . Pak následuje zahřívací kolo na tzv. Sendražickém trojúhelníku, kde se silniční motocyklové soutěže jezdily ještě v roce 1990. A pak už následuje start, cíl byl letos v Lužanech u Jičína.

Kdo chtěl nakoupit pěkný a levný dárek nebo sobě jen tak něco pro radost, měl vynikající šanci. Pro tyto nákupy se tři týdny chodilo do prodejny Orient v Benešově ulici, která končila. Své zboží nejprve prodávala se slevou 50 procent, poslední dny se slevou 70 procent. Majitel zemřel a jeho manželka zde podnikala dál aniž by platila nájemné. Právě proto z toho byl velký malér, že jí to bylo umožněno a otázka zní, kdo uhradí ušlé nájemné za několik měsíců. Obchodní prostory tu ale nezůstanou dlouho prázdné. Přestěhuje se sem elektroprodejna z ulice Pod Hroby. Co bude po elektrospotřebičích se zatím neví, hygienici tu nepovolili prodejnu s mléčnými výrobky z důvodu nedostatečného sociálního zázemí.

11. – 13.6.

Tento víkend byl pro lidi doslova nabitý a to hlavně kulturou Bezesporu tou nejhlavnější událostí byl 42. ročník Kmochova Kolína , který byl letos po mnoha letech opět tím nejtradičnějším svátkem dechovky, Konal se ve znamení české hudby. Po pokusech oživit ho jinými žánry, zvítězila opět dechovka, včetně nocturna v chrámu sv. Bartoloměje, které mělo na programu skladby výhradně skladby českých autorů monstrkoncertu. Celkem na tomto festivalu vystoupilo 1.500 účinkujících, přišlo i přijelo ze všech koutů republiky 14 tisíc diváků. Festivalu se zúčastnily delegace všech partnerských měst Kolína. Největší zájem byl o tradiční sobotní průvod městem, i když byl letos poznamenaný deštěm. Po celé dopoledne se počasí drželo, ale jakmile průvod vyšel, přihnal se pořádný liják. Diváci vytáhli deštníky, ale muzikanti pochodovali i v dešti a hráli stejně dobře jako za sluníčka. Stejným magnetem jako v sobotu průvod, byl pak v neděli monstrkoncert. První část Mostrkoncertu byla věnována programu Česká hudba 2000, kde zazněly skladby Dvořáka, Smetany, Janáčka, Suka i Šlitra. Zahraniční orchestry přijely ze Slovinska, Bulharska či Itálie.Novinkou byly výjezdní koncerty do Kutné Hory, Poděbrad, Býchor, Zásmuk a Velkého Oseka. Show mažoretek se přesune z AFK na Karlovo náměstí. Divákům předvedly novou disciplínu twirling.Hlavní sponzorem festivalu byla Poštovní spořitelna, dodavatelem piva Budvar. Radnice přispěla částkou 500 tis. Kč.

*Jaroslavu Kronus vydal novou knížku o Františku Kmochovi a festivalech Kmochův Kolín. V barevné publikaci píše i o dalších dirigentech Kmochovy hudby, o dynastii Zemanů, VDO ZUŠ Kolín a mažoretkách.

* Koho nebavila dechová hudba a toužil také po kulturním zážitku, mohl navštívit Loď Tajemství Divadla bratří Formanů, kterou obyvatelé Kolína důvěrně znají z programu Mimoriál a která zakotvila v neděli u Kmochova ostrova. Její soubor zde sehrál Barokní operu a pohádku pro děti.

*Další významnou událostí byly volby do Evropského parlamentu, které se ale netěšily velkému zájmu lidí. K volbám v Kolíně přišlo 6947 lidí, což je 28,28 procenta oprávněných voličů. Ovšem město Kolín po nich bude mít v Evropském parlamentu svého zástupce – zvolen byl totiž bývalý zastupitel na radnici, poslanec a člen kolínské ODS Milan Cabrnoch. Bývalá starostka Zdenka Majerová (Sdružení nezávislých kandidátů), jediný další kandidát z

okresu, ve volbách neuspěla. Její hnutí skončilo na Kolínsku třetí se ziskem téměř devíti procent hlasů, Majerová byla až na sedmnáctém, tedy jen těžko volitelném místě. Také díky velkému počtu příznivců ODS na Kolínsku se může radovat právě Cabrnoch, který postoupil z osmého místa kandidátky a jehož strana dostala v okrese nejvíc hlasů (33,18 procenta). Druzí skončili komunisté (22,9), následovalo Sdružení nezávislých kandidátů a Evropských demokratů (9,82). Sociální demokraté získali jen 8,51 procenta.

Kolín (28,01 %)

ODS 32,80 %, KSČM 22,61 %, SNK a ED 10,31 %, Nezávislí 9,87 %, ČSSD 8,73 %

*Všech těchto událostí, které znamenaly mnoho lidí v ulicích, využilo Občanské sdružení Kolín - náš domov a uspořádalo petiční akci, která má za cíl podpořit co nejrychlejší stavbu silničního obchvatu města v trase podle územního plánu, tedy přes štítarské údolí proti nim stojí sdružení Štítary, které je zase proti obchvatu, který má jít přes tuto část města a preferují budování obchvatu až za Radovesnicemi.

15.6.

Divácky veleúspěšný film , který mnohokrát reprizovala televize i kina, komedie Zdeňka Trošky z vesnického prostředí jihočeských Hoštic se nesmazatelně vryla do diváckých srdcí a vždy má velkou sledovanost. Filmová dcera Heleny Růžičkové a Stanislava Třísky Blažena Škopková se v civilu jmenuje Veronika Kánská porodila v kolínské porodnici syna Adama. S manželem nyní žije v Žiželicích. I přestože se jedná o velmi úspěšnou komedii, málokdo ví, že hlavní hrdinka pochází z blízkého okolí.

Až dosud v Kolíně nebyla nonstop lékárenská pohotovost, což bylo předmětem mnoha stížností lidí. To se nyní mění. Nepřetržitě otevřeno bude mít lékárna v Tyršově ulici.Radnice se dohodla s majitelkou – nezvýšila jí nájem za nebytový prostor na 300 tisíc korun za rok, jak původně plánovala, ale ponechala 160 000 právě za to, že lékárna bude takto otevřena. Pohotovost vždy zajišťovala lékárna na poliklinice, poté byl noční výdej léku u vrátnice nemocnice a nyní to bude zajišťovat této lékárna. Pro větší bezpečnost lékárnic zde byl namontován zvonek a zhotoveno malé okénko ve dveřích.

Orchidea je květinářská prodejna. Sídlila na rohu Pražské ulice naproti pekárně Hankovec. Objekt, v němž byla, ale musel být kvůli havarijnímu stavu zbourán. Prodejna byla v provizorních prostorách v mobilní buňce na dvoře Domu dětí a mládeže Zámecká. I tady ale její umístění nevyhovovalo, přístřeší jí poskytla drogerie v Pražské. Část prodejny se prostě stala květinovou síní. To trvalo rok. Nyní má Orchidea konečné své vlastní místo. Drogerie skončila svůj provoz, nevydržela konkurenci velkých prodejen(Droxi,Rossman) a celou prodejnu bude mít květinářství jen pro sebe. Ve srovnání s bývalým umístěním není sortiment již tak bohatý, byl značně redukován.

Starosta Miroslav Kaisler podepsal smlouvu se společností Lear Corporation na prodej opčních pozemků v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry. Do městské pokladny tak přiteče zhruba 8 mil. Kč.Lear byl založen v roce 1917 v americkém Detroitu. Vyrábí úplné vybavení do automobilů (podlahy, ozvučení, sedadla, dveře, panely, stropní potahy, palubní desky i elektroniku). S ročním obratem 14,5 mld. dolarů (v roce 1992 "jen" 1,1 mld. dolarů) je přibližně velký jako McDonald´s či Goodyear, ale větší než třeba Eastman Kodak nebo Anheuser Busch či Whirlpool.

Od počátku června ještě mnoho hezkých letních dnů nebylo, lidé jsou nepříjemně překvapeni, protože se touto dobou již dávno koupali ve venkovním plaveckém bazénu. Nepříjemně překvapeni jsou i výší vstupného. Ceny vstupného se totiž od 1. června zvýšily. Například celodenní vstup na venkovní bazén stojí 55 Kč, což je o 15 Kč více než v loňském roce; rodiny zaplatí nyní 130 Kč místo původní stokoruny. Vstupné do vnitřního bazénu přijde na hodinu na 50 Kč místo 40 Kč. O 10 Kč podražila také sauna. Děti, důchodci a zdravotně a tělesně postižení tady zaplatí o pětikorunu více stejně jako v bazénu.Důvodem ke zvýšení ceny je změna sazby daně z přidané hodnoty z 5 na 19 %, zvýšené náklady na spotřebu elektrické energie díky novým čerpadlům skluzavky a vířivky, kompresoru na bublinky, chemické hospodářství vířivky a zvýšený dozor na skluzavce i u vířivky. Na konci tobogánu stojí plavčík a hlídá, aby náhodou nejeli dva lidi brzy po sobě a ten druhý neskočil tomu prvnímu na hlavu nebo záda a nezpůsobil nějaké zranění.

16.6.

Regionální týdeník Přes přinesl rozhovor *O BUDOUCNOSTI KOLÍNSKÉ NEMOCNICE S NÁMĚSTKEM STŘEDOČESKÉHO HEJTMANA* Josefem Kantůrkem. V kronice je v plném z nění.

Změny v Nemocnici Kolín nenechávají klidným žádného z jejích pacientů ani zaměstnanců. Před rokem přišel nový ředitel Luděk Rubáš, který měl a má před sebou jediný úkol: zlepšit zdraví tohoto špitálu. Ten je nyní pod křídly Středočeského kraje a tam se chystá jeho převod na akciovou společnost. Zeptali jsme se náměstka hejtmana Středočeského kraje Josefa Kantůrka, jak on vidí současnou situaci, provázenou velkou protikampaní ze strany ČSSD.

* *Řekl jste, že kroky, které ředitel Nemocnice Kolín Luděk Rubáš učinil, mají podporu vedení Středočeského kraje. Co nejdůležitějšího změnil?*

Za nedůležitější považuji, že přinesl nemocnici vizi - přeměnu ze zadlužené nemocnice ohrožené konkurzem v moderní oblastní specializované lůžkové zařízení. A začal tuto vizi naplňovat. Ze ztrátového hospodaření se během jednoho roku stalo ziskové. Nemocnice uvedla do provozu nová pracoviště a moderní vyšetřovací a léčebné metody. Několik měsíců slouží pacientkám moderně vybavené mamocentrum, byly otevřeny nové specializované ambulance, nemocnice se zapojila do programu časného záchytu rakoviny prostaty. Několik oddělení bylo upraveno do podoby pohodlnější a příjemnější pro pacienty. Mluvím zejména o oddělení urologie a ORL. Do vedení řady primariátů přišli noví odborníci, většina z nich z pražských i mimopražských klinik.

* *Do jaké míry se řediteli doteď podařilo zmenšit dluhy a zlepšit fungování nemocnice?*

Provozní závazky a pohledávky kolínské nemocnice jsou v rovnováze. Zbývají staré dluhy ze stavby pavilonu interny, které jsou rozloženy do splátkového kalendáře a nemocnice je pravidelně splácí ze svých příjmů. Může si to dovolit, protože na rozdíl od předcházejících let pojišťovny doplácejí za poskytnutou zdravotní péči nemocnici nemalé částky.Pacienti si snad povšimli, že se prodloužila ordinační doba většiny ambulancí, na většině z nich byl zaveden objednávací systém. Pro celkový klid na práci je důležité, že v dubnu byla mezi vedením nemocnice a odbory podepsána nová kolektivní smlouva. Nemocnice v současnosti nemá neřešitelné provozní problémy, ale potýká se s celkově špatným stavebním a technickým stavem mnoha oddělení, které je nutno v dohledné době napravit. Náklady vyčíslilo předcházející vedení v roce 2002 na třičtvrtě miliardy korun. Je rovněž nutné nemocnici dál modernizovat, aby stačila zvyšujícím se nárokům na soudobé metody diagnostiky a léčby, zejména nejčastějších příčin nemocí - nádorů, cévních onemocnění a úrazů.

** Obdobně kladně jste hodnotil kroky ředitelů z kladenské a mladoboleslavské nemocnice. Lze tyto tři středočeské nemocnice porovnat? V čem jsou lepší a v čem horší?*
Každou z uvedených nemocnic kraj převzal v trochu odlišném stavu. Nejméně problémů zdědil v moderní nemocnici v Mladé Boleslavi. Velký problém naopak - z hlediska finanční i organizační náročnosti změn - představují nemocnice v Příbrami a Kladně.
** Nepřipadá vám schizofrenní stav, kdy na krajské úrovni rozhoduje o zdravotnictví především ODS, ale ministerstvo zdravotnictví má v rukou ČSSD?*
Stát a regiony mají ve správě země odlišnou úlohu a jejich role by se neměla křížit ani ve zdravotnictví. Myslím, že v tomto případě ve skutečnosti nejde ani tak o střet stran nebo ideologií, ale o střet odvahy, respektive nechuti řešit vážné problémy. Výsledkem je paradoxní stav, že zatímco byla před dvěma měsíci schválena středočeská koncepce zdravotnictví, na státní koncepci - která by jí měla podle logiky předcházet - zatím marně čekáme, a nevím ani o tom, že by nějaká vznikala.
** Kolínem prošla petice iniciovaná sociálními demokraty proti privatizacím nemocnic. Především důchodci ji podepisovali, protože se netajili obavami. Podle nich povede privatizace postupně ke zdražení péče natolik, že se stane pro ně mnohdy nedostupnou. Do jaké míry jsou obavy oprávněné?*
Ta petice má ryze účelový politický ráz. I její autoři dobře vědí, že v naší zemi již více než deset let vedle sebe fungují ve zdravotnictví státní a soukromé nemocnice, polikliniky, ordinace, lékárny. Péče, která se v nich lidem poskytuje, je hrazená všude stejně, a tak tomu bude i v budoucnosti. Převod nemocnic na obchodní společnosti proběhl již v pěti krajích - v našem regionu pouze v Příbrami - a jak se jistě mnoho vašich čtenářů mohlo přesvědčit, v úhradě zdravotní péče se pro občany nic nezměnilo.
**Nenaplní se tedy scénáře do budoucna, kdy nemocniční pavilóny vlastněné soukromými společnostmi si budou účtovat za zdravotnické služby ceny, které budou částí obyvatelstva nedostupné?*
Ještě jednou opakuji, je tomu tak i v současnosti: ať je vlastníkem nebo provozovatelem nemocnice nebo její části stát, město, kraj nebo soukromá osoba - na způsob poskytování zdravotní péče se vztahují stejná pravidla, je hrazena převážně z veřejného zdravotního pojištění a přístupná všem, kteří tuto péči poskytují. Podobně to funguje ve všech vyspělých zemích.
** Ne všichni pacienti jsou spokojeni se změnami, které přinesly kolínskému špitálu úspory. Uvedu drobný konkrétní příklad: uklízecí služba přichází dvakrát denně a nepořádek vzniklý mezi úklidem buď na odděleních zůstane a nebo jej musí odstranit zdravotnický personál. Korigujete s vedením nemocnice podobné záležitosti?*
Jsem si vědom toho, že změny provedené v nemocnicích jejich novým vedením nejsou vždy přijímány všemi příznivě. Dovedu si představit, že se z nich těžko mohou radovat lidé, kteří z těch či oněch důvodů museli v době změn nemocnice opustit. K vámi zmiňovanému příkladu musím říci, že ani úklid vlastními zaměstnanci nebyl nikdy zajišťován čtyřiadvacet hodin denně a tak fakt, že mezi úklidy musí ještě nižší zdravotnický personál nebo sestra vzniklý nepořádek odstranit, není ničím novým. Rozhodně je to věc provozního vedení nemocnice a nepovažuji za nezbytné a správné, aby do takových záležitostí kraj zasahoval.
**Sdílíte názor, že bez "obětí" pacientů se současný stav zásadně nedá změnit?*
Ne, žádné oběti si nepřeji. Přeji pacientům postavení klientů, ke kterým se zdravotní personál chová vlídně a s respektem. K tomu patří i možnost legálně část zdravotní péče hradit přímo zdravotnickému zařízení. V tomto smyslu - totiž prakticky nulové účasti na úhradě zdravotní péče ze strany pacienta - je naše země bílou vránou v rámci celé Evropy.
**Chystáte anketu, kde by se měli občané vyjádřit k fungování zdravotnických zařízení. Sdělíte po jejím vyhodnocení nejdůležitější problémy veřejnosti i s představou, jak je chcete* řešit?
Naši představu řešení jsme již předložili v koncepci středočeského zdravotnictví. Anketa je již

spuštěna a na kraj přicházejí první vyplněné lístky. O názorech lidí na úhradu zdravotní péče budeme informovat tisk, ale zejména ministerstvo zdravotnictví, které má v kompetenci způsob úhrady zdravotní péče případně změnit.

18.-19.6.

Tak jak každoročně v tuto dobu se u Kolína válčilo. Krajina se zaplnila historickými uniformami vojáků, historickými zbraněmi. Konala se tu totiž rekonstrukce událostí před 247 lety kdy se pruský král Fridrich utkal s rakouskou císařovnou Marií Terezií. V uniformách byli oblečeni příznivci vojenské historie, kteří si už od konce devadesátých let pravidelně připomínají výročí jedné z nejkrvavějších bitev takzvané sedmileté války. Přijeli z Rakouska, Maďarska, Polska, Slovinska nebo i Chorvatska a samozřejmě nejvíce bylo kolínských.Do kraje se nesly salvy z kanónů, salvy z pušek, dým a pach střelného prachu. Vše nakonec dopadá podle historie: rakouská armáda zvítězila, Prusové z boje utekli a většina z přibližně dvou stovek vojáků nakonec usedla před své stany na dřevěné lavice, čistili zbraně a popíjeli pivo. Ve skutečnosti to po bitvě 18. června 1757 tak veselé nebylo - zabito, zraněno nebo zajato bylo tehdy na obou stranách skoro 22 tisíc lidí. Program začal otevřením dobového vojenského ležení přímo na místě bývalého bojiště na vrchu Křečhoři. Pak následovalo setkání účastníků vzpomínkové akce s představiteli obcí Křečhoř, Lošany, Radovesnice I. a Kolína, které byly společně se spolkem General Commando Zu Prag a krajským úřadem hlavními organizátory. Jsou to obce, které kdysi bitva zasáhla.Velkým diváckým magnetem byl průvod historických jednotek centrem Kolína, který na Karlově náměstí zakončit salvy, v Radovesnicích předvedla královéhradecká skupina historického šermu Corporál dobovou frašku o verbířích za tereziánských válek. Hlavní program byl u křečhořské mohyly, kam dorazil uniformovaný průvod, a kde byly dekorovány přítomné jednotky a diváci zhlédnou nejen ukázky dělostřeleckého výcviku, ale i dunivých salv. Vyvrcholením byl noční ohňostroj a palba z děl.V obci Lošany byly položeny věnce k dvěma hromadným hrobům a ve zdejším kostele byla sloužena mše padlé v této bitvě.

Z programu

* pátek

16.00 otevření dobového ležení na bývalém bojišti na Křečhoři
21.30 čestné salvy u památníku na Křečhoři

* sobota

10.00 průvod historických jednotek centrem Kolína
10.00 dobová fraška o verbířích za tereziánských válek - v Radovesnicích, skupina historického šermu Corporál
15.00 ukázky dělostřeleckého výcviku u křečhořské mohyly
18.00 volná bitevní rekonstrukce na pláni u mohyly
22.00 ohňostroj a palba z děl

21.6.

Začalo astronomické léto, ale počasí je letos velice špatné. Stále je chladno, prší. Teploty se pohybují kolem 10 stupňů v noci a 20 stupňů ve dne. Plavecký stadion venku není příliš využívaný, ačkoliv je voda vyhřívaná. Většinou sem chodí lidé, kteří vlastní průkazku

k volnému vstupu, protože se každý jen vykoupe a odejde. A na takovou krátkou dobu se nikomu nechce platit normální vstupné. Voda v přírodních koupalištích je strašně studená. Technické služby doufají, že teplo ještě přijde, potřebují mít zisk kvůli velkým nákladům na výstavbu tobogánu, perličkové koupele a úpravu dětského areálu.

Silničním průtahem ve směru Praha - Brno projede každý den až 20 tisíc automobilů. Samozřejmě, že všechny musí přes křižovatku Modrý Bod, řízenou světelnými semafory. A ta se teď částečně uzavírá, což pro dopravu přes Kolín znamená další zhoršení již tak špatné situace. A nejen při průjezdu po hlavním tahu. Poznamenaná je i doprava směřující do centra a samozřejmě městská doprava, protože trasy dvou autobusů – č. 1 a 2 vedou přímo přes ni, autobus číslo 3 je ovlivněn nepřímo. Projíždí Benešovou ulicí a ta je díky Modrému bodu také dopravními prostředky ucpaná. Provoz zde bude muset být omezen nejspíš do podzimu, s určitostí to dnes nikdo nedokáže říci. Jezdí se po polovině silnice, kde jsou provizorně vyznačeny dva třímetrové pruhy. Průjezd křižovatkou se má měnit podle toho, jak budou pokračovat stavební práce. Průjezd je velmi pomalý, tvoří se fronty aut a městská doprava má zpoždění.Důvodem k uzavření této důležité křižovatky je pokládání inženýrských sítí ke 450 bytům pro zaměstnance TPCA, které se začnou stavět na vodárně. Projektanti hledali jiné řešení než částečně tuto křižovatku zavřít, proto původně chtěli pokládání kanalizace vyřešit bez rozkopání důležité křižovatky, ovšem průzkumy ukázaly, že v nevelké hloubce pod jejím povrchem je skála, jejímž masivem trubky neprotlačí ani za použití nejmodernějších technologií. Proto se budou muset práce dělat svrchu, což znamená omezení provozu.Podle odborníků by bylo nejlepší, kdyby se mohla křižovatka automobilům uzavřít zcela. To ovšem není možné, protože ve směru od Prahy totiž není možnost objížďky, která by vyhovovala těžkým nákladním automobilům, které nemohou projíždět centrem města.

Od počátku roku prošlo kolínským psím útulkem pro ztracené, zatoulané a opuštěné psy 105 psů. Zařízení spadá pod Technické služby , které ho financují. Ovšem významnou pomocí pro něj jsou i dary lidí. Přicházejí také návštěvníci bez úmyslu vzít si psa do své péče, chtějí se jen tak podívat. To jsou hlavně rodiny s dětmi. Ti většinou přinesou psům krmení. Velká akce tohoto druhu se tu koná i na vánoce a novinkou je letos benefiční koncert začínajících kapel na Kmochově ostrově. Diváci zaplatí dobrovolné vstupné, které pak bude předáno útulku. Kapely si díky tomu udělají reklamu, protože by bylo asi málo lidí, kteří by přišli na nové muzikanty.

24.6.

V Kolíně je 1800 žádostí o byt. Stav, že počet zájemců a žadatelů o přidělení nového bytu převyšuje nabídku znamená, že v Kolíně je bytů neustále nedostatek. Je to problém v Kolíně letitý. Od roku 1948 ještě nikdy v Kolíně nebyl dostatek bytů, natož aby nabídka převyšovala poptávku. Zdá se, že se nyní karta obrací. V souvislosti s příchodem TPCA do Kolína a s budováním průmyslových zón – velké u Ovčár a malé na Štáralce – předpokládají investoři mnoho nových pracovních příležitostí, příchod nových zaměstnanců a s tím související potřebu bytů. Takže v Kolíně nyní probíhá a nebo se plánuje výstavba obytných a rodinných domů, jakou novodobé dějiny města nepamatují. Jen namátkou uvedu:Poděbradská firma staví rodinné dvoupodlažní dvojdomy s garážemi ve Štítarech. Domy o dispozičním řešení 5+kk až 6+kk, užitné ploše bez garáže 133 m2 a vlastním pozemkem o velikosti 440 až 500 m2 budou stát od 3,5 mil. Kč. Polyfunkční dům vyrůstá v Legerově ulici na bývalém parkovišti. Kromě sídla stavitelské společnosti z Kolína zde budou i byty a v přízemí komerční prostory.Rekonstrukcí z bývalé vojenské ubikace vzniká obytný dům o 57

jednotkách v areálu bývalých kasáren na Pražském předměstí. Obytný dům se staví i v Jeronýmově ulici. Má mít pět nadzemních podlaží o 16 bytových jednotkách. K bytu si zájemci budou moci přikoupit garáž nebo venkovní parkovací stání.
Pod vodárenskou věží budou obytné domy o více jak 500 bytech, určených přednostně pro zaměstnance automobilového podniku TPCA . Jiný obytný dům postaví město v Zengrově ulici, kde má vzniknout 15 bytových jednotek. Dům, který zrealizuje firma Kompres Kolín za asi 22 mil. Kč, by měl stát ještě letos. Město nyní žádá o státní dotaci. V Mlýnské ulici na Zálabí, v proluce za bývalým kinem Jas, chystá soukromý investor výstavbu osmipatrového domu. Bude se skládat ze dvou částí - vyšší směrem do náměstí a nižší k řece. Pod objekty budou dvě podlaží parkovacích stání, určených pro nové majitele bytů. Převažují drobné bytové jednotky velikosti 2+1 a 2+kk, ale nabízeny budou rovněž garsonky a velké byty. Vše bude realizováno v úrovni evropského standardu, tedy s plovoucími podlahami, plastovými okny a dveřmi SAPELLI, obloženými koupelnami atd. Samozřejmostí je výtah a reprezentativní vstupní hala. Bytů bude celkem 64, k nastěhování v květnu roku 2005.Jiný investor připravuje výstavbu tří viladomů za sídlištěm U Jána nedaleko nemocnice.V třípodlažním domě má být 16 bytových jednotek o velikosti od 28 do 130 m2 a v dispozičním řešení od 1+kk do 4+1. Součástí bytu bude balkón a vlastní sklep. Na pozemku u domu bude zajištěno minimálně jedno parkovací stání pro každý byt. Investor slibuje, že lokalitu dobuduje do příjemné parkové úpravy. Tato investice, včetně vzrostlých stromů, je součástí dodávky! Celý areál bude uzavřen plotem, vjezd bude jen přes vstupní bránu. Vedle budou postupně dobudovány další dva podobné domy, tím vznikne společně s výstavbou rodinných domů ucelená obytná oblast. Další obytný komplex má vyrůst "Na Kopečku" na okraji Štítar, kde je 20 parcel. Velikosti pozemků se nabízí od 600 m2 až po rezidenční parcelu o velikosti 24.502 m2. Na okraji Štítar směrem k Radovesnicím I vznikne satelitní městečko. Další kolonie 41 rodinných domů má stát na Vinici. V Jaselské ulici na nezastavěném prostranství vedle haly Bios vznikne víceúčelový bytový komplex zahrnující kromě bytů i garáže, parkoviště, ve Vávrově ulici nedaleko hostince U Červených má zájem soukromý investor postavit obytný dům, tři obytné domy mají vzniknout v Rorejcově ulici na místě dnešního parkoviště. Ke zbourání mají přijít i přilehlé domy v majetku města, které obývají romští spoluobčané. Ještě na konci roku 2003 se zdálo být jisté, že bytové domy vyrostou v zálabské ulici Na Louži. Kromě bytů v někdejších kasárnách a pod vodárenskou věží , které budou přednostně určené pro zaměstnance TPCA a na jejichž obsazování jsou vypracovaná radnicí pravidla, nepůjde o byty nájemní. Investoři je stavějí proto, aby je po dokončení prodali do osobního vlastnictví. A to by mohl být – podle současné situace v Kolíně - kámen úrazu . Může se to stát také základním a rozhodujícím momentem proto, zda všechny tyto byty vůbec budou obsazeny. Jejich cena totiž vůbec nebude nízká a je otázka, zda se vůbec v Kolíně taková kupní síla najde. Předpoklady, že s novým průmyslem a zahraničními výrobci prudce naroste průměrná mzda, se zatím nepotvrzují. Všichni, kdo v Kolíně začínají vyrábět, vycházejí ze zdejší obvyklé průměrné mzdy. Například byt o velikosti 63 m2 a dispozičním řešení 2+kuchyňský kout (jako např. v Jeronýmově ulici) bude stát více jak 1,5 mil. Kč bez DPH, kuchyňské linky, balkonu a sklepa.Představa, že v Kolíně čeká na byt v pořadníku přes 1800 lidí, je sice pro investory lákává, ale jedná se převážně o lidi kteří nemají dostatek finančních prostředků na to, aby si již nyní pořídili do osobního vlastnictví byt. Třeba starší, který by byl podstatně lacinější než budou stát nové byty , o bydlení v satelitních městečkách ani nemluvě. To je na podmínky nejen v Kolíně, ale i v celé České republice nadstandardní a tomu pochopitelně odpovídají i ceny . Pro většinu národa je nedostupné.

Ve školním roce, který právě končí, probíhaly v domě dětí a mládeže tyto zájmové kroužky: Aerobik, Aikido, Anglický jazyk - pro předškoláky a školáky, Berušky - cvičení pro

předškoláky, Bodyball - cvičení na velkých míčích, Dětský klub Sluníčko, Flétna, Francouzský jazyk, Ještě menší divadlo, Jóga, Keramický kroužek, Keramika pro dospělé, Keramika pro předškoláky, Klub maminek a dětí, Klub plastikových modelářů Senior - Junior, Klub společenského tance, Klub zájm. činností, Kolíňáček - mažoretky mladší, Malé divadlo, Mažoretky DDM starší, Moderátor, Rozhlasový kroužek, Sportovní střelba, Šachy, Taneční aerobik, Taneční přípravka, Výtvarničení, Znaková řeč.

25.6.

Na silnicích Kolínska došlo od začátku roku už k více než osmi stům dopravních nehod. Nejvíce nehod se stává v Kolíně, zejména na průtahu městem a kruhovém objezdu poblíž nádraží. Nehody v těchto místech však zpravidla nemívají vážné následky. Horší je to na silnici I/12, tedy na výpadovce z Kolína na Prahu. Narůstá bezohlednost řidičů, agresivita, nerespektování dopravních předpisů. Policie se na tento úsek pravidelně zaměřuje, kontroluje se způsob jízdy, dělají se i takzvané dálkové kontroly, kdy policisté mají více stanovišť. Měří se rychlost, kontroluje se, zda řidiči nejezdí přes plné čáry na odbočovacích pruzích. Denně vyjíždí na silnice v okrese radar i videokamera.

Pozornost diváků vycházejících ze sálu v kolínském Kině 99 budí výstava fotografií umístěná v jeho foyeru. Na patnácti barevných záběrech jejich autor Vlastimil Marek z Kolína zachytil pomníčky připomínající smrtelné havárie na silnicích. Nazval ji Křížová cesta, protože stejně jako ona symbolizují bolest a utrpení.Mnoho lidí téma, které si zvolil považuje za morbidní a nevkusné.Autor k tomu má však své důvody. Před třemi lety byl on sám v roli hlavního aktéra dopravní nehody, když se v osmdesátikilometrové rychlosti ocitl s autem mezi dvěma náklaďáky. Vyvázl sice bez zranění, ale okolnosti považuje za určitou symboliku. Stalo se to totiž třináctého září ve třináct hodin.

28.6.

Již druhý měsíc probíhají v kraji petiční akce proti záměru privatizovat oblastní nemocnice v Kolíně, Kladně a Mladé Boleslavi na akciové společnosti. Lidé se bojí, že po privatizaci nezisková oddělení budou rušena, nemocnice v blízkosti Prahy dávány do dlouhodobého pronájmu, bez jistoty poskytování zdravotní péče širokému spektru klientů, bojí se, že budou muset dojíždět do vzdálenějších nemocnic. Model, který chce zavést nynější vedení kraje v čele s hejtmanem Petrem Bendlem v Evropě neexistuje, proto je cílem petiční akce pozastavit transformační tendence a přijetím zákona o neziskových organizacích ve veřejné sféře dát možnost i českému zdravotnictví aplikovat právní formy běžné ve vyspělých evropských zemích. Dnes stál na Karlově náměstí stánek, z amplionu vyhrávala hudba a příjemný hlas vyzýval kolemjdoucí k podpisu na petiční archy.

ČERVENEC

1.7.

Začalo nejkrásnější období v roce, prázdniny a jejich první měsíc –červenec. Zvykli jsme si, že bývá i nejteplejší, jako stvořený ke koupání. Sluníčko svými paprsky nešetří, je sucho a teplo. Vlastně toto počasí bývalo v minulých letech už celý červen. Letos je tomu jinak. Červen byl chladný a pokračuje v tom i červenec. Teploty přes den jsou maximálně 20 – 25 stupňů a neustále fouká chladný vítr. Takže počátek prázdnin není příjemný a dlouhodobé meteorologické předpovědi na červenec příliš optimizmu nedávají. I nadále má být chladno, oproti minulým letům a našim představám a hlavně přáním. Takže v přírodních koupalištích – pro nás , Kolíňáky Tři Dvory a Hradištko – to ke koupání není. Štěstí mají ti, kteří se vydali hned na počátku prázdnin na jih Evropy, kde jsou jasné dny a teploty nad 30 stupňů.

Radnici čeká vyjednávání a dohadování podmínek s obyvateli Štítar ohledně stavby obchvatu, dále se stovkami majitelů pozemků, které jsou na trase předpokládaného obchvatu. Jak dopadne - to lze jen těžko odhadnout a radnice doufá, že nedojde až na zdlouhavé vyvlastňování, protože v takovém případě by se zahájení stavby obchvatu dále posunovalo. Občané Štítar, přes které má podle plánů vést most, s tímto řešením nesouhlasí a od počátku se ho snaží zvrátit. Konalo se mnoho jednání, sepsali protestní petici . Lidé se bojí hluku a výfukových zplodin. Někteří by navíc měli mít domy přímo pod novým silničním mostem, který překlene celé štítarské údolí.Až na pana Kostihu, který předložil alternativní návrh na výstavbu jiného domu z prostředků města (opět v lokalitě Štítar), chce dalších 12 žadatelů pouze finanční odškodnění za újmu, které jim stavba má způsobit Radnice ani nikdo jiný neuvedl přesnou finanční částku, ale hovoří se o miliónových částkách. Někteří chtějí na svých domech stavební úpravy, jiní peníze v hotovosti a další zase postavit zcela nový dům.Znalci teď budou zjišťovat, jestli jsou požadavky relevantní. Ve hře je i alternativa, že by město na svých vlastních pozemcích postavilo Štítarským náhradní domy. Obchvat je velmi důležitou otázkou života v Kolíně, o jeho stavbě se hovoří už třicet let. Podle Ředitelství silnici a dálnic by se měl začít stavět v roce 2006 nebo 2007. Nyní je dopravní situace ve městě přímo kritická, doprava se blíží kolapsu a předpokládá se její další zhoršení, až příští rok zahájí výrobu TPCA. Radnice proto usiluje o to, aby se po obchvatu jezdilo co nejdříve, a tak nabídla Štítarským vyčíslit své požadavky na odškodnění. Za to ovšem požaduje, aby rozpustili své sdružení a souhlasili s územním řízením, které je potřeba pro vydání stavebního povolení, a tak fakticky přestali stavbu obchvatu blokovat.Obchvat naopak podporuje druhé občanské sdružení v Kolíně, pojmenované Kolín – náš domov. To zase po městě rozšiřuje petici, pod níž se podepsaly již téměř dva tisíce obyvatel.

Došlo ke sporu o název Kmochovy hudby Kolín (KHK). Kolínské hudební těleso, existující pod jménem Městská hudba Františka Kmocha , se vloni v září rozdělilo na dvě části. Sedmačtyřicet hudebníků odešlo a založilo KHK, zbývající část existuje pod původním jménem. Příčinou byly rozpory mezi kapelou a radnicí, které předtím vedly k odvolání kapelníka. Pak následovaly spory o název nejslavnější české dechovky. Kolínská radnice má registrovaný název Kmochova původního orchestru a nyní chce spor řešit soudně, protože všechny pokusy o smír byly neúspěšné. Ve sporu je hlavní otázkou, zda jsou oba názvy zaměnitelné a zda si nově vzniklé hudební těleso neoprávněně nepřisvojuje již registrované jméno

Zvláštní režim je vypracován pro přidělování bytů v lokalitách Kasárna a U Vodárny, na jejichž obsazení mají přednostní právo zaměstnanci automobilového závodu TPCA. Neplatí tedy pro ně některé podmínky, kterou jsou pro přidělování městských bytů zpracované a jsou obecně platné. Podle zvláštního režimu přednostní právo na jejich obsazení má TPCA.Vyplývá to z Ujednání o porozumění mezi státem, městem a jmenovanou firmou. V těchto bytech s přednostním právem pro zaměstnance automobilky bude možno zvyšovat nájem, jak tomu bývá u ostatních bytů. Nový nájemník se nebude muset přihlásit k trvalému pobytu v Kolíně, jen v případě, bude-li to možné. Nájemní smlouva bude platit vždy nejméně na 24 měsíců s možností prodloužení. Nájemník, který přestane být zaměstnancem TPCA, musí byt opustit do 30 dnů od ukončení pracovního poměru nebo nájemní smlouvy. Pokud automobilka do tří měsíců neobsadí byt svým zaměstnancem, tak musí městu uhradit ušlý nájem. Pokud TPCA byt neobsadí do 12 měsíců, může jej podle svého uvážení využít město.

Novou vedoucí Odboru finančního Městského úřadu v Kolíně se stala Ing. Jana Khaylová. Dříve pracovala na okresním úřadě v referátu vnitřních věcí. Po zrušení okresních úřadu k 1.1. 2003 přešla na středočeský krajský úřad. Nahradí odvolanou ing. Markétu Rakovou. Radnice na toto místo vypsala výběrové řízení, do něhož se přihlásilo 8 uchazečů. Čtyři z nich však komise vyřadila pro nesplnění podmínek, ostatní absolvovali přijímací pohovory, včetně psychologických testů.

Skatepark pod Novým mostem je od počátku svého otevření ve druhé polovině června velmi hojně využíván. Mládež zde konečně má to, co si představovala a co v provizorních zařízení u plavečáku a na sídlišti nebylo. Zařízení nevyhovovalo a jeho uživatelé to dali velmi zřetelně najevo během dubna minulého roku demonstrací před radnicí. Firma Mystic constructions Praha tu naistalovala celkem jedenáct překážek. Pro povrch byla použita vodovzdorná finská překližka, která má lepší jízdní vlastnosti než kov. Otevřeno je od 7 do 20 hodin, v zimním období od 9 do 15 hodin Město investovalo do zařízení skateparku 680 tis. Kč. Konečně bude v areálu plaveckého bazénu klid, neboť dopady na kovové prvky byly dosti hlučné. Pro mládež je to sice trochu z ruky, ale lepší něco než nic.

2.7.

Nemocnice Kolín obdržela od TPCA novou sanitku. Jde o speciálně upravené auto za 830 tis. Kč. Vůz Citroen Jumper předal prezident automobilky Masatake Kolín Enomoto a viceprezident Jean Piere Chantosel. Slouží jako převozový vůz pro pacienty, jejichž zdravotní stav vyžaduje lékařskou pomoc a sami nemají jinou možnost přepravy jak se z domova do nemocnice přepravit. Počítá se, že nejčastěji bude sloužit pacientům, kteří se léčí na hemodializačním oddělení či onkologii, ortopedii.Bude využívána i jako převozová sanita na odborná vyšetření, která v Kolíně nelze z hlediska technického vybavení zajistit.

Ředitel Nemocnice Kolín MUDr. Luděk Rubáš požádal město o vyčlenění 1,45 mil. Kč z rozpočtu na koupi rentgenové lampy do počítačového tomografu. Dosavadní lampa již více než dvakrát překročila obvyklou životnost a je nutné výměna.Rada města nemá proti požadavku výhrady a navrhne tuto položku zahrnout do změny rozpočtu nejspíše na zářijovém jednání městského zastupitelstva.

Městská policie má v současnosti 34 zaměstnanců a dále se personálně rozrůstá, protože se očekává nárůst obyvatel v souvislosti s existencí závodu na výrobu automobilů TPCA. Ředitel má nyní dva zástupce. Tím druhým se stal Bc. Zdeněk Somolík, který dříve pracoval na oddělení dopravně správních agend Odboru dopravy Městského úřadu v Kolíně. Ještě letos dojde k rozšíření početního stavu městské policie o čtyři strážníky. S růstem počtu lidí souvisí i potřeba dalších provozních prostor. Před kolaudací je přístavba budovy, která přiléhá k současnému sídlu městských strážníků v Kutnohorské ulici. Směřuje do dvora a velmi pěkně je vidět ze zadního schodiště polikliniky. Budou zde kanceláře, šatny, posilovna, garáže a dílny. Stávající prostory v přízemí budou uvolněny pro výkon služby.

Musí být rekonstruována čistírna odpadních vod v Brankovické ulici, protože neodpovídá směrnicím Evropské unie. Rada města proto schválila zpracování studie na její intenzifikaci a rozšíření firmou Vodos. Součástí akce bude i budování a rekonstrukce kanalizace. Přispějí také obce využívající tuto čističku. Počítá se, že na tuto akci sdruží své prostřčedky a že přispěje i Evropská unie. I tak si ale bude Kolín muset vzít úvěr, protože peníze ze strukturálních fondů EU dostane až následně.

5.7.

Součástí "Zámecké akademie", kterou pořádal Dům dětí a mládeže v Kolíně na závěr školního roku jako přehlídku zájmové činnosti, byla rovněž ukázka prací keramického kroužku a prodejní výstava pod názvem Keramika pro pejsky. Už tradičně ji DDM pořádal spolu s útulkem pro psy. Výtěžek letošní výstavy 1.300 Kč přispěje k obohacení jídelníčku pejsků. A protože počasí počátku prázdnin nebylo pěkné, maximálně tak 20 stupňů, na koupání rozhodně nevhodné, museli rodiče hledat náhradní program pro své děti. A kroky mnoha z nich vedly právě do tohoto psího útulku. Každé z dětí přineslo pejskům něco na zub, takže i touto stranou se jim obohatil jídelníček.

Poměrně smutný byl konec v Základní škole v Sendražicích , která poprvé ve své historii končí. Nedostala výjimku od MŠMT vzhledem k nízkému počtu dětí Do sendražické čtyřtřídky totiž chodilo pouze 50 žáků, přičemž podle pokynu ministryně Petry Buzkové je daný počet pro školu 67. Proto se škola slučuje se Základní školou v Kolíně V v Ovčárecké ulici , která je také nástupnickou organizací v plném rozsahu. Neznamená to však, že by v novém školním roce sendražická škola zela prázdnotou. Ačkoliv je vyřazena ze sítě škol, město zde hodlá zachovat minimálně dosavadní rozsah výuky a tím vyhovět rodičům, kteří si přáli zařízení zachovat, aby nemuseli své děti posílat do Kolína. Pokud se demografický vývoj v budoucnu změní a bude více dětí, mohlo by město podle současně platných pravidel požádat o její znovuzařazení do sítě škol.

8.7.

V Kolíně, tak jako v mnoha jiných městech, vzniklo centrum , kde se sdružují lidé, kteří se dostali do problémů s drogami, se společností. Týdeník, Kolínský přes, přinesl rozhovor s pracovníkem tohoto centra, Petrem Steklým. Rozhovor uvádím v kronice v plném znění, protože v elmi věrohodně vystihuje situaci v této sféře v Kolíně.

První zrod kolínského nízkoprahového kontaktního centra, slangově zvaného káčko, se datuje k roku 1998, kdy skupina studentů založila sdružení Arché, jemuž byly přiděleny prostory ve štítarské školce, dnešním domově důchodců. Po určité době se vyprofilovalo jako klub pro volný čas, který přilákal i těžké narkomany. Poté zasáhly úřady, se snahou nastolit pevný řád. Následně se sdružení ujal jeden kolínský manažer, muž slova, nikoli však činu, což po roce vyvrcholilo finančním schodkem. Po krátké epizodě, kdy v čele stáli lidé z okresu a centrum mělo opět pevný úřednický řád, se k řízení dostal Červený kříž. Nakonec, po průtazích, se K-centrum v roce 2003 podařilo získat do provozu občanskému sdružení Prostor a mohlo tak začít fungovat v podobě, v jaké pracuje dodnes. "Dnes je zdravotnické a hygienické zázemí kvalitnější, pro rodiče se přidaly testy na všechny drogy a pro klienty máme zajímavé testy na žloutenku a HIV," uvádí předseda OS Prostor Petr Steklý.

**Jaké byly začátky a kolik máte dnes pracovníků?*

Začátky byly opravdu "ostré"! Zrod naší organizace provázelo spoustu nasazení, práce, chaotičnosti a hektičnosti. Dnes na tu dobu vzpomínám s hrůzou i s uspokojením. Uspokojení pociťuji z toho, jak jsme to vše zvládli a hrůzu mi nahání vzpomínka, jak jsme dělali vše "na koleně". K dnešnímu dni máme tři pracovníky, kteří dohromady tvoří dva celé úvazky. Tedy jeden celý a dva poloviční.

* *Jakým způsobem se vám daří udržovat k-centrum v chodu?*

K-centrum udržujeme v chodu za pomoci vícezdrojového financování. Financuje nás Rada vlády pro koordinaci protidrogové politiky, středočeský kraj, ministerstvo práce a sociálních věcí, ministerstvo zdravotnictví, město Kolín a další města ve kterých působíme se svým terénním programem. Náš podíl je výnos z besed a přednášek. Výhledově také do roku 2005 chystáme primární prevenci, což rovněž bude zdroj příjmů pro naše centrum. Vzhledem k faktu, že studuji školu, která je zaměřena na vzdělávání, by další výdělečné aktivity byly z oblasti vzdělávání.

**Dostáváte státní dotace nebo vám pomáhají sponzoři?*

Sponzorská podpora je spíše po materiální stránce. Mezi ty největší patří BOOMtisk, který nám zajišťuje tisk materiálů, plakátů a letáků. Injekční stříkačky, kondomy, testy a jiné zdravotnické potřeby nám dodává Všeobecná zdravotní pojišťovna. Od kolínské nemocnice jsme také dostali dar, firma Alafaplastik nám dodala kontejnery, společnost GlaxoSmithKline nám poskytla očkování proti žloutenkám pro zaměstnance, od firmy Elizabeth Pharmakon dostáváme gumové rukavice a každý pátý test zdarma.

* *Pojďme se podívat na rozpočet káčka. Kolik činil v loňském roce a kolik letos?*

Rozpočet v roce 2003 činil 260 tisíc korun na všechno - na personální náklady, materiální i nemateriální náklady. Na letošní rok se nám částka podařilo zhruba ztrojnásobit. Ještě probíhají nějaká grantová řízení, takže nejsem schopen sdělit přesnou částku, ale pohybujeme se zhruba v rozmezí 850 až 900 tisíc korun.

* *To už je celkem dost peněz. Co s tím budete dělat?*

Utratíme je za provoz. V první řadě chci navýšit mzdy, protože vzhledem k finančním prostředkům z minulého roku byly zaměstnanci placeni opravdu směšně. Vzhledem k faktu, že tým je už stabilizovanější a v řadě jeho členů cítím možnost investovat do jejich vzdělání, rád bych pro tento účel uvolnil 40 tisíc korun. Jsem přesvědčen, že investice se do budoucna vrátí, nelze tedy hovořit o nákladové položce v pravém smyslu slova. Dovolili jsme si též zaplatit dva supervizory - projektového a týmového. Zbytek je o lepším materiálním zajištění, co se zdravotnického materiálu týče, v tuto chvíli jsme zajištěni na rok. V tomto roce dále chceme expandovat do dalších lokalit s terénním programem.

* *Jak byste zhodnotil činnost káčka za uplynulý rok?*

Celý rok jsem si rozdělil do tří fází. První byla fáze rozjezdová, která trvala od května - kdy se začalo s prvním terénním programem v Kolíně a na okrese vůbec - zhruba do září. Fáze rozjezdová to byla proto, že zdejší tým byl úplně nový. Přestože jsem se už v problematice

zhruba rok aktivně pohyboval a nasával nové informace, teprve v této době jsem se poprvé v životě stal vedoucím nějaké skupiny. Začalo se tvořit, budovat organizace. Přicházely provozní problémy běžného rázu, které se řešily. Byl to opravdu rozjezd... Je celkem logické, že tým v oné původní podobě vydržel jen do září, kdy se postupně přerodil v tým nový, který začal fungovat od konce září a funguje dodnes. Organizace se začala stabilizovat, usazovat, začaly vznikat manuály, koncepce, metodiky, už se vědělo co a jak. Chod začínal být plynulejší. To trvalo zhruba do listopadu. Od prosince do května, kdy jsme měli první výročí, nazývám - spíše pro sebe - fází expanze, protože jsme konečně začali dostávat závazkům, které jsem dával na začátku projektu. Zejména šlo o rozšíření terénního programu do Peček a Českého Brodu. Tým se otrkal, zkvalitnil, upevnil, zocelil a mohlo se expandovat. Navýšil se počet klientů, zkvalitnily se služby jako takové.

* *S jakými výsledky?*

Od května 2003 do května 2004 se zde vyměnilo 1.810 injekčních stříkaček, klientů děvčata napočítaly okolo jednoho sta. Za klienta je v tomto případě považován každý člověk, který navštívil nebo využil v terénu třeba jen jednou naše služby a pak se už nemusel objevit... Kontaktů s uživatelem jsme realizovali kolem 950, jeden kontakt trvá přibližně 10 až 15 minut, klientovi je předán informační leták a veškeré potřebné informace. Pokud dotyčný spadá do naší cílové skupiny, je s ním dále pracováno v rámci terénního programu, je mu poskytován veškerý servis, dál však zůstává v anonymitě. Co se týká samotného servisu, ten se v průběhu roku rozrůstal též. Ze začátku ty bylo o jehlách a stříkačkách, o alkoholových tampónech, náplastech apod. Dnes je zdravotnické a hygienické zázemí kvalitnější, pro rodiče se přidaly testy na všechny drogy a pro klienty máme zajímavé testy na žloutenku a HIV. Současně poskytujeme potestové poradenství v případě, že je test pozitivní.

* *Co služby?*

Služby v káčku zůstanou zachovány stejné jako doposud. Projekt primární prevence jsem původně chtěl spustit od září 2004, ale daný termín v této chvíli vidím jako nereálný. Viděl bych to jako reálné až v průběhu roku 2005. Do této doby budeme dělat besedy s žáky 8. a 9. tříd a pokud budou mít zájem střední školy, tak pro čtvrťáky. Besedy trvají dvě až tři vyučovací hodiny. Dále realizujeme přednášky pro školské sbory, pedagogické sbory, primární preventisty na školách atd. V této oblasti velmi dobře spolupracujeme s pedagogicko-psychologickou poradnou v Kutné Hoře. Letos v únoru jsme provedli velké školení pro téměř 40 primárních preventistů ze základních škol z Kutnohorska. Přednáška se jim líbila a projevili zájem do budoucna o primární prevenci.

* *Co vlastně znamená pojem primární prevence?*

Já osobně pod tímto pojmem vnímám fakt dlouhodobého působení na nějaký menší kolektiv. Dlouhodobé působení na orientaci v sobě sama a orientaci se v komunikaci a vztahových věcech, které se dějí okolo žáka. Právě z tohoto pramení případná patologie chování - ať jsou to drogy nebo šikana apod. Primární prevenci chceme koncipovat spíše drameoterapeuticky s tím, že proškolený tým o 5-6 lidech by s dětmi začal hrát divadelní představení, děti by si samy musely obsadit role a nám by se tím odkryl obraz o skupině. Tohle je kápo, tady je šašek, to je pravá ruka, tam jsou drbny atd... Děti se postupně otvírají a je možno začít postupně řešit problémy. Zkoumají se pocity, jak se v té které roli cítily. Konzultuje se s nimi hra na hodnoty - co je dobré, co je špatné. Vnímání dětí je černobílé, buď je něco dobré nebo špatné, ale v životě to tak nefunguje. Tak se s nimi jde od šesté do deváté třídy, kdy se nastolují různá témata... nejenom drogy. Jedná se tedy o vztahy, z nichž pramení velká spousta věcí - od sexuální výchovy přes šikanu až po xenofobii. Celou tuto aktivitu bychom rádi ještě provázali časopisem, který by si škola dávala sama dohromady, přičemž by byli zapojeni i pedagogové.

* *Je tomu více jak rok, co jste v květnu 2003 zahájili terénní práci. V čem tato práce spočívá a kdo přišel s myšlenkou na její realizaci?*

Terénní práce spočívá v mapování určitých území, ulic, parků. Vyčištění daného města od veškerého injekčního materiálu a cílené hledání dalšího. Lepení letáků, vyhledávání míst, kde se naše cílová skupina pohybuje, kontaktování, nabízení našeho servisu. Jde především o to mluvit s nimi. Terénní program v Kolíně dříve v praxi nefungoval, proto pro nás bylo jeho zavedení naprosto automatické a prioritní. Začali jsme s ním dokonce ještě v době, kdy jsme neměli dokonce ani pevné - zděné pracoviště. V dnešní době je terénní program nutný, je alfou a omegou úspěšného fungování K-center. A navíc, klienti jsou v terénu mnohem dostupnější.

* *Jak často probíhá terénní program?*

Jednou týdně v daném městě, což je povinnost pro nás a zároveň je to závazek ke klientům i k té službě jako takové. Pakliže by terénní program neprobíhal pravidelně každý týden, neměl by program cenu, efekt by byl mnohem menší. Musí být pravidelný, probíhat pořád a stejně. Terénní program je realizován v Kolíně, Pečkách a Českém Brodě s tím, že trvá tři až čtyři hodiny. Začíná výlepem letáků, kdy teréňáci chodí, prolézají město a mapují jej. Pracují s mapou, aby věděli, kde nebyli, kde mají vylepit letáky... v průběhu toho kontaktují lidi na ulici. Nepřipustím, aby se mi teréňák nějak flákal a nedělal to. Z přímého kontaktu zjistí, zda se jedná o potenciálního klienta nebo zda jde o člověka, který to bere na vědomí a dá třeba jen tip, kde viděl použité stříkačky. Sbíráme injekční materiál, aby města byla čistá a nikde se nic neválelo. Okolo místa, kde se něco najde, provedeme průzkum, jestli lidé někoho někdy neviděli apod. Takže děvčata jsou třikrát týdně v terénu. K tomu je nezbytná dokumentace, jedná se o byrokracii, dnes už bez ní ale nejde. Doby, kdy se nic vést nemuselo, skončily a dneska se musí vše prokázat. Je to ale i o tom, že člověk z pozice vedoucího vidí, že se situace zlepšuje a teréňákům jako takovým to dá jistý pocit satisfakce. Oni se s úspěchem v terénu moc nesetkají, protože ve společnosti ještě stále služby podobného charakteru nemají patřičnou sociální prestiž, jakou by měly mít. Práce terénních pracovníků je okolím stále vnímána jako poněkud opovrženíhodné povolání a ze strany klientů se jim také nějakého vděku nedostane. Možnost vyhoření je zde velmi vysoká a riziková. V momentě, kdy vykazují výsledky, se mohou podívat - tohle jsem udělal atd...

* *Jakou má K-centrum pracovní dobu?*

Pracovní doba je nastavena tak, abychom byli maximálně dostupní. Káčko jako budova je otevřené v pondělí, ve středu a v pátek od 14 do 18 hodin, uvažujeme o rozšíření, ale zatím jenom uvažujeme. Terénní programy jsou v úterý a v pátek. Vždy jeden z nás má mobilní telefon, který je dostupný od 8 do 20 hodin, takže "teréňák" může zaskočit do Kolína na výměnu.

* *Jaká je personální situace vašeho sdružení?*

V současnosti máme tři placené pracovníky. Jeden na plný úvazek, což je vedoucí zařízení a zároveň kontaktní pracovník tady na káčku v budově. Dále jsou to dvě terénní pracovnice na půl úvazku. Dál zůstávám neplacený ještě já, což doufám se ještě časem změní. V tuto chvíli je pro mě prioritnější sehnat ještě jednoho streetworkera, protože, jak už jsem říkal, probíhají jednání o rozšíření terénu směrem na Kutnou Horu a Kostelec nad Černými lesy. Uvažovali jsme o Kouřimi, případně Čáslavi, která nemá také tento program zajištěný, a na to bychom potřebovali ještě jednoho teréňáka - rád bych chlapa, protože mužský element v týmu, který tento projekt realizuje, chybí. Problém je, že se těžko hledá. Pár jich tady bylo, ale pořád to není ono.

* *Má káčko k dispozici i nějaké dobrovolníky?*

Dobrovolníci jsou. Třeba člověk, který se stará o počítače, když je potřeba něco udělat. Co se týká práce s klienty nebo výpomoci zde, pracujeme s dvěma bývalými praktikantkami, které sem chodí na výpomoc. Počet dobrovolníků bych v tuto chvíli odhadoval na čtyři.

* *Jak evidujete vaše klienty?*

Základem spolupráce se všemi našimi klienty je anonymita. Evidence je sestavována na bázi kódů. Každý kód je sestaven z čísel, které o dotyčném člověku nic nevypovídají a nelze podle nich nic dohledat. Zároveň je tento kód určitou možností jak vyhodnocovat docházku klientů. Navíc je platný v celé České republice, což v praxi znamená, že bude-li náš klient chtít využít stejných služeb například v brněnském K-centru a prokáže se svou kódovou kartou, budou mu tyto služby poskytnuty, aniž by musel podstupovat proces registrace, atd.

* *Jaké nové projekty připravujete v současné době?*
Již nyní provozujeme stejné služby jako okolní nízkoprahová zařízení. Samozřejmě se neustále snažíme ještě více zkvalitnit náš servis, včetně terénního programu. Pravděpodobně v roce 2005 plánujeme primární prevenci, což není činnost pro K-centra zcela typická - je to něco navíc. Rýsují se nějaké vzdělávací programy, ale to vše nejdříve v roce 2005. Opět je to ale především otázkou financí.
* *Čeho si nejvíce ceníte na svém působení?*
Cením si toho, že mě ta práce baví a dokáže pohltit. Zároveň si ale dokáži udržet, díky mým dalším aktivitám, určitý odstup a nadhled. Určitě si cením toho, že se za rok našeho působení podařilo "Káčko" někam posunout a to i přes složité začátky, přes špatnou nálepku z minulosti. Ale nejdůležitější je dívat se stále dopředu. Kolik nás ještě čeká práce a povinností. A to nás žene stále dopředu.

12.7.

O záměru Středočeského kraje privatizovat některá oddělení nemocnic v kraji , jsem již psala v červnu a v květnu. Stejně tak jako o snahách ČSSD zabránit tomu , o získávání podpory pro tento odpor mezi občany prostřednictvím petice. Stále silnější jsou výhrady i proti pronajmutí i oddělení hemodialýzy v nemocnici v Kolíně soukromé zahraniční firmě, což by prý mělo nemocnici přinést desítky milionů korun. Pronájem nedoporučila ani zdravotní komisi při krajském úřadu.S odůvodněním, že není správné, aby soukromá společnost získávala od pacientů za ošetření peníze ze zdravotního pojištění. Podle komise je také nedořešená například otázka zdanění peněz z pronájmu. Z něj by měla nemocnice jednorázově dostat téměř 40 milionů korun, které pak chce investovat do výstavby nových operačních sálů.To, že by dialýzu vedla soukromá firma, by se podle ředitele nemocnice Luďka Rubáše pacientů nijak citelně nedotklo. Už dříve odmítl spekulace, že by pak lidé museli za ošetření platit v hotovosti.

Rada města Kolína odsouhlasila zřízení dvou povodňových komisí - jedna pro samotné město, druhá pro území obce s rozšířenou působností. Jejich úkolem je hlavně včas informovat obyvatele o hrozícím nebezpečí a jak na něj mají reagovat. V čele obou komisí je povinně starosta Miroslav Kaisler. Zřízení komisí neznamená, že by Kolínu hrozilo akutní nebezpečí, radnice ale na něj chce být připravena. Kolínu a okolí se v posledních letech záplavy vyhýbaly. Nezasáhly ho ani tehdy, když na jiných místech republiky působila voda katastrofální škody. Dalo o sobě však vědět. Při povodních v roce 1997 zaplavila jen některé louky,ale pod mostem hrozilo, že voda podemele břeh a poničí železniční trať vedoucí podél Labe.Hasiči tenkrát celou noc naváželi na břehy velké kameny, aby je zpevnily a voda je nevzala sebou.Byla to tenkrát namáhavá práce a mnoho kolínských lidí to mělo za vynikající podívanou. Most přes Labe byl neustále ob sazen lidmi, kteří se dívali na tuto práci a také na rozběsněnou vodu. Stoletá voda v Kolíně sice v posledních desetiletí nebyla, protože je Labe regulované a podél řeky jsou místa, kam se může voda rozlít. Kolín tedy příliš ohrožen není, ale je třeba, aby byl připraven. A k tomu má směřovat činnost obou komisí. Měly by

zpracovat takové plány přípravy, které by v praxi v případě potřeby umožnily co nejdříve informovat obyvatele ohrožených, tedy níže položených částí Kolína, že se blíží velká voda. Týká se to hlavně ulic poblíž elektrárny, kteří by byly povodní postiženy nejvíce. Obyvatelé těchto míst město pozvalo na schůzku, kde se sestavoval například seznam mobilních telefonů pro případ, že by bylo potřeba rychlé varování. Město si na zorganizování krizového týmu najalo odborníka, příslušní úředníci měli cvičení, při němž si zkoušeli, jak si rozdělit úkoly při povodni. Zároveň se připravují také plány, kam až by ve městě dosáhla stoletá voda a co by bylo nutné v takovém případě udělat.

15.7.

Psí útulek to nejsou jenom čistí pejskové, čekajících v kotcích na ztraceného a nebo nového pána. Kromě jiných, méně krásných prací, je velmi často potřebný i odchyt takového zatoulaného psa, kterému se samozřejmě do útulku nechce. Proto muži zde zaměstnaní absolvovali v Brně kurz odchytu toulavých zvířat a zacházení s nimi . Naučili se odchytávat holuby, papoušky, hady či krokodýly, v Kolíně a okolí se však uplatní především při odchytu psů. Psí útulek tak rozšiřuje své služby mimo katastr města Kolína na požádání starosty příslušné obce .Tato služba samozřejmě není zadarmo. Odchyt včetně daně přijde na 1.190 Kč, doprava 7,50 Kč za kilometr a poplatek za umístění psa v útulku od 4.400 do 6.600 Kč podle hmotnosti psa. Devadesát pět procent psů chytají ručně, ale jsou i náročnější případy, kdy je zvíře nezvladatelné a jeho odchyt je nemožný.Proto útulek koupil narkotizační foukačku.Pomocí této pomůcky je takové zvíře uspáno a lehce odchyceno.

Za šest měsíců bylo v Kině 99 689 představení, které navštívilo 37.179 diváků. Průměrný počet diváků v sále byl 54, průměrná cena vstupenky dosáhla výše 65 Kč, což je o 8 Kč víc než v roce 2003. Nejslabším diváckým měsícem se stal květen (4.766 diváků), nejsilnější červen , kdy přišlo 7.081 diváků. Nejúspěšnější filmy tohoto období:

1.Pán prstenů: Návrat krále- 3.964 diváků
2. Harry Potter a vězeň z Azkabanu - 3.543 diváků
3. Kameňák II - 2.710 diváků
4. Troja - 2.259 diváků
5. Jak básníci neztrácejí naději - 1.748 diváků

V této statistice se celková čísla na předních místech za první polovinu letošního roku příliš nelišila od těch loňských a předloňských . I v roce 2002 se Pán prstenů a Harry Potter staly divácky nejúspěšnějšími filmy . Stejně tak v první polovině letošního roku, kdy ale jde o jejich novější díly .

15.7.

Zdražení řady služeb se ke své nemalé radosti dočkali kolínští občané.V jeslích, to je v zařízeních, která se za poplatek starají přes den o děti ve věku do tří let, radnice zvyšuje příspěvek rodičů na provoz z původních 200 na 600 korun měsíčně a poplatek za příležitostnou hlídací službu z 50 na 70 korun za den. Tomuto zvýšení předcházel průzkum v Kladně, Mělníku, Příbrami a v dalších středočeských městech. Poplatky v Kolíně byly výrazně nižší a nižší i po tomto zvýšení . Ceny se držely na stejné úrovni od roku 1996, přičemž provozní náklady narůstaly. Radnice bude i nadále na tyto služby připlácet. Cena v jediných kolínských jeslích ve Štítného ulici se tedy trojnásobně zvyšuje. Podle radnice to ale není tak veliký problém, protože jesle využívají většinou lidé s vyššími příjmy.

Podobně se ceny zvyšují i v ubytovně pro bezdomovce v Polepské ulici z 60 na 90 korun za den. Důvodem je zvýšení cen energií a celkový růst provozních nákladů.
Stoupla i cena za některé úkony Městské pečovatelské služby v Kolíně - ošetření nohou suchou cestou ze 30 na 50 Kč, ošetření nohou mokrou cestou ze 30 na 60 Kč a masáž ze 30 na 50 Kč za jeden úkon. I tak ale radnice nevyužívá maximální výše cen, které vyhláška Ministerstva práce a sociálních věcí od roku 2001 umožňuje. Lidem se to nelíbí, zvykli si totiž, že se ceny delší dobu neměnily. Od poslední úpravy totiž uběhlo sedm let. Kromě výše uvedeného zvýšení cen za některé služby, ostatní zůstávají na stejné úrovni a jsou dotované radnicí. Například oběd stojí klienta pečovatelské služby 15 Kč, snídaně nebo svačina 5 Kč, praní velkého prádla i s vyžehlením na 18 Kč/kg a velký úklid bytu na 40 Kč/hod. V současné době má pečovatelská služba 950 klientů ve věku od 29 do 103 let. Nejžádanější službou je ošetření nohou, až dále dovážka oběda, praní prádla a masáže.

Lávka přes Labe nebude dokončená letos, jak se původně předpokládalo, ale až v květnu 2005. V současnosti probíhá ve věci územní řízení, stavební povolení by mělo být vydáno v září tohoto roku. Letos by mělo být prostavěno 22 mil. Kč

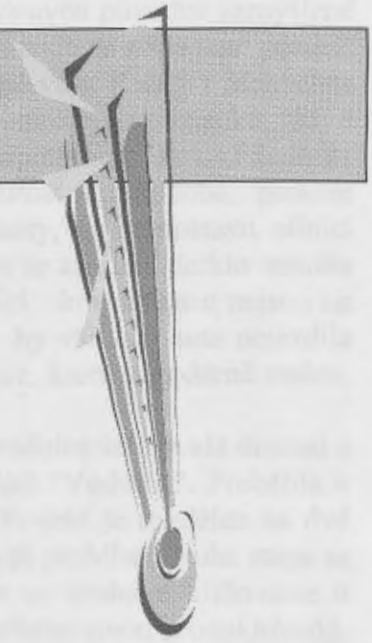
Zájem o generálního projektanta v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry projevily dvě společnosti a obě splnily požadavky města. V této lokalitě zbývá ještě obsadit 85 ha pozemků. Developerská firma má zájem o 10 ha, dalším zájemcem je společnost Peguform (má pro TPCA připravovat plastové díly).

26.7.

Neobvyklá podívaná se lidem naskytla u Masarykova mostu, kde pracovali potápěči a odstraňovali usazeniny ze zařízení hydroelektrárny , které bránily jejímu provozu. Nejprve ale bylo třeba větší zachycené nečistoty na větších i menších česlích, které řeka přinesla, odstranit bagrem. Koryta k turbínám bylo nutné čistit ručně. A to byla právě starost potápěčů. Tuto údržbu je nutné každoročně opakovat a děje se tak vždycky v létě, o prázdninách.

Zdravotní komise Středočeského krajského výboru hlasovala o případné privatizaci oddělení hemodialýzy v kolínské nemocnici. Z celkového počtu 13 členů 6 členů bylo pro , 1 proti a 1 se zdržel hlasování. To znamená, že komise nepřijala žádné usnesení. Kolínská nemocnice na rozhodnutí čeká a přeje si, aby bylo kladné, aby mohlo být toto oddělení privatizováno. Nezbytně totiž potřebuje investiční prostředky na rekonstrukci a dostavbu operačních sálů, jednotek intenzívní péče, ARO, emergentního příjmu a nemocniční kuchyně. Současně stávající dialýza vyžaduje nemalé prostředky na modernizaci přístrojů. Dlouhodobý nájem dialýzy by zachoval a dlouhodobě zkvalitnil péči o pacienty, peníze na obnovu zařízení by investoval soukromý provozovatel, výnos z pronájmu by byl příjmem nemocnice, která by ho užila na výstavbu a modernizaci svých životně důležitých provozů. Ředitel kolínské nemocnice se rozhodl ke spolupráci se společností Fresenius Medical Care - DS, spol. s.r.o. a to na základě smlouvy o pronájmu na dobu 5 let. Celková částka nájemného činí za celou dobu trvání pronájmu 39,2 mil. Kč. Tato částka by měla být zaplacena do 1 měsíce po zahájení provozu nájemcem dle smlouvy a získané finanční prostředky se použijí na investiční výdaje nemocnice k realizaci II. etapy její rekonstrukce.

SRPEN



2.8.

Zelené plochy v Kolíně – a hlavně jejich údržba - začínají být pro město problémem. Začíná docházet k tomu,že například vedle sebe jsou dvě zelené plochy, z nichž jedna je pěkně udržovaná a druhá zanedbaná. Lidé dávají vinu samozřejmě Technickým službám, ale mnohdy neprávem. Mnoho takovýchto míst se totiž vrátilo původním majitelům a ti se o ně příliš nestarají. Zatímco Technické služby ano, ale nepečují už o pozemky jiných majitelů než je město.Technické služby se snaží kontaktovat majitele, nabízejí,že jeho pozemek posekají ,ale ti většinou odmítají.Ceny sice nejsou vysoké, ale pokud má někdo třeba tisíc čtverečních metrů a měl by jejich údržbu uhradit čtyřikrát do roka tak, jak TS většinou udržují městské plochy, dost často se mu do toho nechce. Podobných ploch je ve městě dost a najdou se ve všech jeho částech. Řada jejich vlastníků žije i mimo republiku, jako třeba v případě ploch U Jána, kde jich je celkem sedm a z toho čtyři žijí po celé Evropě. Někteří vlastníci se ale o své pozemky starají perfektně, trávník před svou provozovnou posekají i dvakrát do měsíce

U Vodárny, má vzniknout zhruba 550 bytů pro zaměstnance automobilového závodu TPCA. Ti se sem , ke svým bytům , budou muset auty někudy dostat. Výstavba původně zamýšlené komunikace z kruhového objezdu v Benešově ulici kousek od Kauflandu se zcela jistě pozdrží pro vysoké nároky majitelů pozemků, po nichž má silnice k vodárně vést. Každý z nich chce získat co největší finanční částku a tak například požadují vykoupení celých pozemků, tedy i v místech, kudy komunikace nepovede. A které vlastně město nepotřebuje. Pokud nedojde k dohodě, je poslední možností vyvlastnění, což není záležitost krátkodobá, protože vyvlastnění musí nařídit soud. Radnice tedy hledá jiné varianty, kudy postavit silnici k vodárně. Například i přes území dnes užívané zahrádkáři, což by se ale také dotklo mnoha lidí a stalo by se choulostivou otázkou. Navíc zde dosud existující komunikace nejsou na takovou zátěž připraveny. Na druhé straně se uvažuje o tom, že by všechna auta nejezdila jedním směrem, že by doprava byla rozptýlena i na další silnice, které k vodárně vedou, tak, aby netrpěli ani obyvatelé ani vozovky.
Všechno kolem jsou velice ožehavé otázky, proto není divu, že radnice iniciovala diskusi s občany na téma infrastruktura v chystané bytové zástavě v lokalitě "Vodárna". Proběhla v rámci územního řízení v zasedací místnosti Městského úřadu . Projekt je rozdělen na dvě etapy, první se týká samotné lokality, kde bude výstavba nových bytů probíhat, druhá etapa se bude zabývat řešením sběrné komunikace, která by měla vyústit na kruhové křižovatce u Kauflandu. Definitivní trasa ještě není známa, stále se jedná o přeložce dvou produktovodů, jejichž stávající umístění znemožňuje vybudovat sběrnou komunikaci v přímém směru s vyústěním blíže u Kauflandu. Ještě je však potřeba spojit se s majiteli garáží a vyžádat si od nich povolení pro tlakový prostřik pod jejich garážemi, aby bylo možno vyústit inženýrské sítě.Co se týká parkovacích míst, pro začátek jich má být zbudováno celkem 320 na 560 bytů. V budoucnu ale má být očekávaný nedostatek parkovacích míst řešen postavením patrových garáží na místě staré trafostanice, místo které má být postavena nová. Kapacita těchto garáží má čítat 250 parkovacích míst

4.8.
Do prvního z postavených bytových domů v lokalitě bývalých kasáren se zatím žádný z nájemníků nenastěhoval. Právo obsadit tyto byty mají přednostně zájemci z řad zaměstnanců automobilového závodu TPCA. Představitelé TPCA a města projednali harmonogram obsazování bytů a dohodli se na postupu, podle něhož si nájemník byt nejprve nezávazně prohlédne, pak uzavře nájemní smlouvu obsahující orientační výši nájmu a následně dojde

k jeho převzetí. Znalecký posudek určí přesnou výši nájmu a pak bude s nájemníkem uzavřena konečná smlouva. Výše nájmu se může vzhledem k nákladům výstavby lišit u každého domu zvlášť. O každé uzavřené nájemní smlouvě musí ještě rozhodnout městská rada. Zaměstnanci automobilky mají obydlet všech 57 bytů v prvním domě. Ten má čtyři podlaží a obsahuje garsoniéry i větší byty o třech místnostech s kuchyní. V prostoru někdejších kasáren vznikne do konce tohoto roku dalších pět objektů s 234 bytovými jednotkami. Jeden byt stál v tomto domě 780 tis. Kč. Kvůli zvláštnímu režimu o obsazování bytů přednostně zaměstnanci TPCA musela být připravena (a městskou radou schválena) speciální pravidla. Obsahují například ustanovení, že v těchto bytech s přednostním právem pro zaměstnance automobilky bude možno zvyšovat nájem, jak tomu bývá u ostatních bytů. Nový nájemník se nebude muset přihlásit k trvalému pobytu v Kolíně, jen v případě, bude-li to možné. Nájemní smlouva bude platit vždy nejméně na 24 měsíců s možností prodloužení. Nájemník, který přestane být zaměstnancem TPCA, musí byt opustit do 30 dnů od ukončení pracovního poměru nebo nájemní smlouvy. Pokud automobilka do tří měsíců neobsadí byt svým zaměstnancem, tak musí městu uhradit ušlý nájem. Pokud TPCA byt neobsadí do 12 měsíců, může jej podle svého uvážení využít město.

Jeden z největších tuzemských výrobců elektroinstalačního materiálu, společnost Kopos Kolín, zahajuje v těchto dnech masivní investici do modernizace závodu a výrobních technologií za 230 až 250 mil. Kč a bude dokončena v roce 2005. Podstatná část stávajících výrobních objektů bude zbourána a na jejich místě vyroste zcela nový moderní provoz, 40 % celkových investičních nákladů bude na nákup moderních technologií. Kopos Kolín také tento rok dokončil za zhruba 30 mil. Kč rekonstrukci závodu na Ukrajině, kde se budou vyrábět některé elektroinstalační lišty a ohebné trubky pro část východoevropských trhů, v Kyjevě instaluje nové výrobní linky. Kopos Kolín vykázal za loňský rok výkony 500 mil. Kč a v současné době zaměstnává v České republice 320 lidí. Po dokončení právě probíhající investice se zvýší o dalších 20 %.

Po delší časové pauze začala radnice opět jednat s vlastníkem vodárny o jejím prodeji. I v minulosti se o to snažila, ale majitel požaduje nepřiměřeně vysokou částku, požaduje více než 2,5 milionu korun. Vodárna je na prodej prostřednictvím realitní kanceláře v Poděbradech. Radnice poslala v minulých dnech realitní kanceláři dopis s nabídkou, její výši ale Město by rádo vodárnu koupilo a chtělo by docílit, aby byla prohlášena za technickou památku.Před patnácti lety byla vodárna opravena, včetně okolí , chodili sem lidé z města na procházku. Zub času a vandalové ale zapracovali a nyní je okolí zarostlé, vodárna je nepřístupná a poničená vandaly - poškodily ji nejen nápisy sprejem, ale také zloději, kteří například rozkradli část dlažby ve spodní části. Kdyby město mělo dát vodárnu znovu do pořádku, stálo by to nejspíš velké peníze. Radní zatím nemají jasno v tom, jak vodárnu jednou využívat- zda zřídit v jejích horních patrech restauraci nebo cukrárnu či věž celou zpřístupnit a udělat z ní atraktivní rozhlednu. Vše závisí na penězích a především na tom, zda se ji podaří za přijatelnou cenu koupit. Příští rok bude vodárna na kopci za Kolínem stát 75 let.

V horní části bývalých kasáren se staví téměř 300 bytů pro TPCA, spodní by se měla přeměnit na velkou nákupní zónu.Budou tu prodejny supermarketového typu i s parkovištěm.Areál dolních kasáren koupili od armády již dříve soukromí investoři a chtějí ho poskytnout na stavbu obchodu typu OBI nebo Baumax, tedy velkoprodejen, které se zaměřují na potřeby pro dům, zahradu a na vybavení kutilských i profesionálních dílen. Zájem má i hypermarket Tesco, který má zatím nejbližší prodejny v Praze, ve středních Čechách pak také v

Kladně.Roky zanedbávané kasárny se tak změní ve velkou nákupní zónu a v Kolíně bude v budoucnu sedm až osm velkoprodejen.

7.8.

Do nové budovy se přestěhovala městská policie.V přízemí má dílnu s jednou garáží, tři garáže jsou určeny divadlu. V prvním patře jsou šatny, sprchy a posilovna, která je zatím prázdná, ve druhém patře sídlí ředitelství MP. Ve třetím jsou dva sklady, zasedačka a učebna. V původních kancelářích ředitelství začíná rekonstrukce, po jejímž dokončení budou prostory určeny strážníkům pro výkon služby. Budou tu mít kancelář velitelé směn a strážníci na zpracovávání dokumentace k přestupkům, jedna místnost bude odpočinková. Vybudování této budovy je vlastně prvním krokem k rozšíření městské policie, s níž se v budoucnu počítá.

V mnoha kolínských školách nadále panuje i o prázdninách čilý ruch.Školy musejí stihnout pravidelnou běžnou údržbu a přípravu na nový školní rok, ale i nákladnější akce.Řada oprav se týká školních kuchyní, které musejí vyhovovat podmínkám Evropské unie. Největší investicí letošních prázdnin je rekonstrukce hospodářské budovy Mateřské školy v Bezručově ulici, kde se práce vyšplhají na 1,8 milionu korun. Kromě kuchyně se řemeslníci postarají i o výměnu rozvodů vody a elektřiny. Přes milion korun se vyšplhá také renovace sociálních zařízení v 1. základní škole v Bezručově ulici. Do většiny letošních oprav se město pustilo, aby zařízení splňovala hygienické podmínky dané vyhláškou z roku 2001.Příští rok by měla přijít na řadu vývařovna ve 3. základní škole.

12.8.

Před létem budova divadla utichla. V létě se zde totiž představení nekonají, což ale neznamená, že tu nikdo není. Naopak. Každoročně v tomto období se opravuje, upravuje, modernizuje...Stejně je tomu i letos. Prázdninové období bylo využito k dokončení výměny oken v celé budově, rekonstrukci kotelny i celého vytápění provozní části, opravě záchodů pro účinkující, natažení nového elektrického vedení a vymalování všech těchto prostor. Nová okna jsou stejná jako původní. Nejen pokud jde o tvar, ale i o barvu, kterou vedení divadla dlouho hledalo na archivních dokumentech. Je zelenomodrá. Správnost této volby potvrdil i nález jednoho okenního rámu s původním lakem ve skladovacích prostorách divadla. Toalety nyní po rekonstrukci vyhovují nejpřísnějším, i evropským, předpisům. Voda z baterií teče bez dotyku ruky, je zde automatické splachování i rozprašování vůně, na pánských toaletách je přepážka mezi jednotlivými mušlemi. Druhou etapu rekonstrukce zažila i kotelna, kde páru nahradila teplá voda. Za rekonstrukci zaplatilo město 1,5 miliónu korun, zbytek divadlo ze svého zisku. Na další léta plánuje divadlo vylepšení sociálního zařízení pro diváky a opravu fasády a přeměnu bývalé restaurace v divadelní klub.

Odtahová služba byla postrachem i v Kolíně. Stačilo špatně zaparkovat a na řidiče čekalo nemilé překvapení – automobil byl pryč a majiteli nastaly krušné chvíle. Placení pokuty, vyzvedávání auta na odtahovišti, placení poplatku 950 korun... Nyní tato nevítaná služba přestala fungovat - její majitel a zaměstnanec v jedné osobě měl totiž nedávno těžkou autohavárii a nepracuje. Radnice proto nyní jedná s Technickými službami města Kolína, které by prý mohly tuto službu převzít. Na přechodnou dobu tak mají městští policisté proti neukázněným řidičům jako jedinou zbraň botičky. Odtahování aut si přitom kolínští strážníci velmi pochvalovali s tím, že díky nim mohou odstranit ze silnice automobil, který překáží provozu nebo třeba stojí na přechodu pro chodce.

14.8.

Naše zdravotnictví se každoročně v létě potýká s nedostatkem krve. Lidé jsou na dovolených a dárců přichází málo. Letos je na tom kolínská nemocnice dobře, má dostatečné zásoby krve a plazmy má k dispozici kolínská nemocnice. Nepřiřadila se tak ke zdravotnickým zařízením, která mají v době prázdnin potíže s nedostatkem těchto životodárných tekutin.

Rada Středočeského kraje se seznámila se záměrem vedení Nemocnice Kolín realizovat výstavbu centrálních operačních sálů. Technická úroveň řady objektů Nemocnice Kolín odpovídá době jejich vzniku před desítkami let, což v současné době již neumožňuje poskytování zdravotní péče ve standardních a hygienickým předpisům vyhovujícím podmínkách. Nejbolavějším místem je technická úroveň operačních sálů. V centrální části nemocnice je v současné době umístěn pavilon kuchyně a prádelny, jehož technický stav je zcela nevyhovující. Toto místo je přitom optimální pro zajištění operační a urgentní péče o pacienty. Záměr výstavby operačních sálů a pracovišť intenzivní péče počítá s výstavbou nového objektu právě na místě stávající kuchyně a prádelny.Plány nemocnice do nejbližších let jsou tyto:

Rok 2004
Systém dotace ze schváleného státního rozpočtu - 20 mil. Kč
Transfer z rozpočtu Ministerstva průmyslu a obchodu - 30 mil. Kč
Rozpočtová změna na základě návrhu Středočeského kraje - 10 mil. Kč
Vlastní zdroje Nemocnice Kolín - 5 mil. Kč

Rok 2005
Rozpočet Středočeského kraje - 30 mil. Kč
Vlastní zdroje Nemocnice Kolín - 60 mil. Kč
Státní rozpočet (předpoklad) - 40 mil. Kč

Celkem akce - 195 mil. Kč

Rada uložila řediteli Nemocnice Kolín předložit návrh struktury vlastních prostředků ve výši 60 mil. Kč na spolufinancování akce v termínu projednání návrhu rozpočtu Středočeského kraje na rok 2005. Rovněž uložila hejtmanovi kraje zapracovat do návrhu rozpočtu Středočeského kraje na rok 2005 investiční dotaci 30 mil. Kč za účelem realizace plánované stavby centrálních operačních sálů Nemocnice Kolín.Kolínský Pres přinesl o této problematice rozhovor s ředitelem nemocnice MUDr. Luďkem Rubášem. Podobně jako všechny rozhovory na toto velice citlivé téma uvádím v kronice v plném znění. :
*Z *prostředků kolínské nemocnice má jít v roce 2005 na akci 60 mil. Kč. Počítá se v této sumě se získanými penězmi za pronájem hemodialýzy a příp. angiocentra? Pokud ano, bude to stačit na pokrytí celé částky, nebo bude potřeba získat peníze ještě jinak? Pokud ne, kde nemocnice získá takové prostředky*?
Velká investiční akce, kterou bude výstavba centrálních operačních sálů, anesteziologicko-resuscitačního oddělení, jednotky mezioborové intenzívní péče a urgentního příjmu, bude financována z různých zdrojů. Část tvoří prostředky státního rozpočtu, další peníze dodal kraj a samotná nemocnice. Ministerstvo zdravotnictví trvá na tom, aby celá stavba podléhala jeho pravidlům. Mezi ně patří povinnost investora garantovat finanční prostředky na dokončení celé akce. Ty ovšem nemocnice zatím nemá. Počítá opět se spolufinancováním z různých zdrojů. Potřebnou garanci kraj poskytl a tak bude možné stavbu - po veřejné obchodní soutěži

na jejího dodavatele - zahájit. Prostředky z vlastních zdrojů nemocnice počítají s příjmy nemocnice za léčebnou péči a dalšími zdroji - například z pronájmu. Jejich konkrétní podobu navrhne vedení nemocnice do konce roku. Bude přitom vycházet z představy reprezentace středočeského kraje vzešlé z listopadových voleb.

**Letos má nemocnice přispět na tuto akci 5 mil. Kč. Kde je získá?*

Hospodaření nemocnice je ziskové. Část hrubého zisku používá nemocnice na zlepšení platů svých zaměstnanců. Další část na modernizaci pracovišť (v posledních měsících se jedná o ORL a dětské oddělení) a jejich technický rozvoj a poslední část je určena na stavební investice.

** Rada kraje odložila projednávání pronájmu hemodialýzy v nemocnici. Znáte důvody k tomuto rozhodnutí?*

Uvědomuji si, že mandát současné rady kraje skončí za tři měsíce. Vnímám jako odpovědné jednání politiků, když nechtějí svými rozhodnutími zásadně předjímat postoje příští rady a zastupitelstva kraje v majetkových otázkách.

**Jak to vypadá s převodem nemocnice na obchodní společnost?*

Návrh na právní změnu obsahující scénář změny kraj od vedení nemocnice obdržel. Očekávám, že o právní formě nemocnice rozhodne do konce letošního roku.

Dialyzační oddělení má v souvislosti se všemi záměry nemocnice být pronajato nadnárodní společnosti.Tento záměr už mnohokrát v tisku obhajoval ředitel nemocnice, vyslovovali se k němu odborníci i laická veřejnost a poprvé se k němu vyslovil veřejně i primář MUDr. Moučka.Učinil tak v kolínském Presu a tento rozhovor zařazuji v plném znění:

** Jaká to bude změna pro nemocnici a jaká pro vaše oddělení a pro občany?*

Asi konečně nastal čas, abych přišel též se svojí troškou do mlýna. Nutno podotknout, že jste první, kdo se ptá člověka, který k tomuto problému a tématice má nejblíž. Pracuji v oboru téměř dvacet let.Do této doby se objevovaly nejrůznější komentáře "zasvěcených mudrlantů", leckdy hraničící se šířením poplašné zprávy. Pro normální lidi tedy: V České republice existují soukromá dialyzační zařízení od roku 1990. Momentálně ze všech 85 dialyzačních středisek je provozována jedna třetina soukromými subjekty. Všechna tato zařízení fungují bez problémů a upozorňuji, že poskytují velmi náročnou zdravotní péči, plně hrazenou zdravotními pojišťovnami. Pacienta tedy nestojí toto udržování "života po životě" ani korunu.V momentální situaci hodnotím rozhodnutí vedení Nemocnice Kolín jako užitečné pro všechny zúčastněné. Naše zařízení potřebuje akutně minimálně osmimiliónovou investici do obnovy zdravotní techniky. Při plánu rozvoje Nemocnice Kolín je tato položka při ztrátě nabízených 40 miliónů korun za náš pronájem nedohledatelná. To se samozřejmě odrazí na kvalitě námi poskytované zdravotní péče a tím na stavu zdraví našich pacientů!Subjekt, který má do tohoto pronájmu vstoupit, je provozovatelem dialyzačních zařízení na celém světě, má ohromné zkušenosti jak v poskytování péče lidem s nezvratným selháním ledvinových funkcí, tak objektivizací poskytované zdravotní péče. Vše plně v souladu s normami, které vyžadují standardy stanovené předními odborníky v oboru nefrologie.Pokud dojde k privatizaci našeho oddělení, nic se nezmění na rozsahu oblasti našeho působení - tedy pro okres Kolín, části okresu Nymburk, Kutná Hora, oblast Městce Králové a Čáslavi. Ve vztahu s vlastní Nemocnicí Kolín jsme a zůstaneme její nedílnou součástí. Dále budeme zajišťovat zázemí pacientům Nemocnice Kolín a naopak ta pro naše pacienty zajistí jak ambulantní, tak hospitalizační servis. Oficialita tohoto normálního logického vztahu bude zakotvena v "Dohodě o spolupráci".

**Právě ČSSD svádí s ODS na krajské úrovni nelítostný boj o předpokládanou privatizaci kolínské nemocnice. Na čí jste vlastně straně?*

Ať si ČSSD na krajské úrovni vede, co chce. Já jsem odpovědný za kvalitu udržování života smrtelně nemocných lidí a pak mi populistická politická rozhodnutí mohou vlézt na záda. Já musím jednat pragmaticky. A jestli to zrovna není ve stranické linii, je mi úplně jedno. Poskytuji kvalitně službu lidem a to, pokud vím, je též náplní programu ČSSD. Jak to ale v obecné linii vedené politickými garniturami vypadá, nechť si každý udělá obrázek sám. Co slyšíme, nevidíme. A co vidíme, diviti se nestačíme. Za celých dvacet let na naši práci nebyla jediná stížnost, což se o politických vedeních naší demokratické republiky říci nedá. Ptáte-li se, na které jsem vlastně straně, pak tedy říkám, že především na své. Ve volebním období mi nejvíce seděl program ČSSD a proto jsem za tuto stranu dal své jméno všanc.

**Musí to být pro vás poněkud schizofrenní situace. Jako praktik jste pro privatizaci, nebo se mýlím?*

Myslím, že předchozí informace dokládají, že rozpolcen jsem fyziologicky jen určitou částí těla, nikoliv však mozkem.

Město podpořilo chrám sv. Bartoloměje finanční částkou na opravu chóru, který byl v desolátním stavu. Peníze přišly v poslední minutě, protože kostel, který je Národní kulturní památkou, nedostal očekávanou dotaci z ministerského Fondu záchrany architektonického dědictví. V kněžišti stojí lešení, ale bohoslužby pokračují v obvyklém programu. Farnost navíc zapojila do obnovy kostela sílu svých modliteb. Po dobu, kdy v kostele bude stát lešení, se každý pátek uskuteční bohoslužba Křížové cesty.

Do Kolína přijdou v brzké době další velkoprodejny typu hobbymarket typu OBI, případně Baumax., kde bude možné zakoupit potřeby pro kutily, zahrádkáře a vybavení domácností by měla vyrůst v části bývalého areálu kasáren. Rada Středočeského kraje tento záměr odsouhlasila bez připomínek. Kolíňáci a lidé z okolních měst a vesnic tak budou trávit své víkendy pravděpodobně nakupováním. Do schránek budou chodit další letáky s akčním zbožím a lidé s vidinou ušetřených peněz v peněžence budou každý víkend startovat svého miláčka a nakupovat i to co nechtějí. Již dnes je permanentně zaplněné parkoviště u Kauflandu, pokud jejich „Tip týdne" přinese nějakou bombu, tak budou čekat již před sedmou hodinou na otevření. A tak se můžeme těšit na měnící se styl života. Už nebudeme chodit na procházky po městě, ale budeme se procházet po nákupním středisku .

16.8.

Pozemky potřebné pro stavbu komunikace od plánovaného kruhového objezdu u Kauflandu v Benešově ulici k budoucím bytovým domům v lokalitě "Vodárna" budou muset být nejspíš vyvlastněny. Vlastníci těchto pozemků žádají příliš vysokou cenu za jejich prodej, až 1.500 Kč/m2.Pokud by radnice na tuto cenu přistoupila, musela by majitelům uhradit kolem 60 mil. Kč. Město nemá tolik peněz a proto jednání o vykoupení pozemků kvůli stavbě bytů u kolínské vodárny a pro příjezdovou silnici k nim pokračují. Radnice se snaží dohodnout s majiteli dotčených pozemků, ale je to velmi obtížné, protože mnozí spekulují a snaží se cenu vyhnat co nejvýše.

Panelových a cihlových bytů vlastní město 2.180 a nyní jich má být pro zaměstnance automobilky TPCA postaveno postupně dalších 850.To je pro radnici opravdu velké sousto a proto uvažuje o prodeji bytů do osobního vlastnictví. Ovšem o kolik bytů půjde, to je otázka, názory se velice různí. A to jak mezi radními, tak mezi lidmi, jichž by se případný prodej týkal. Mnozí by byt koupit chtěli, ale většina je těch, kteří nikoliv a tvrdí, že na to nemají

peníze a že jsou byty ve špatném stavu. Proto pokud si byt nekoupí lidé, kteří v něm momentálně žijí, bude nabídnut k prodeji někomu jinému.

Lidé, žijící v Ovčárecké ulici si neustále stěžují na hluk z projíždějících osobních a především nákladních vozidel. Proto v části této ulice v Sendražicích proběhlo měření hluku, prováděné Zdravotním ústavem Mladá Boleslav. Bylo to poprvé, co k něčemu podobnému v této lokalitě došlo a lidé s napětím očekávají výsledky, jejichž vyhodnocení potrvá pár týdnů.

Město Kolín podepsalo smlouvu o dílo s firmou IKP Consulting Engineers, s.r.o., Praha 8 na vypracování projektové dokumentace na akci "Komunikační propojení silnic II/322 a II/328" ulic Třídvorská a Ovčárecká. Dokumentace je nutná pro realizaci uvedené akce z důvodu rozšíření infrastruktury v rámci územního plánu města. Propojka bude dlouhá cca 2,5 km, doplněná cyklistickou stezkou a chodníkem pro pěší.

17.8.

Rekonstrukce kanalizačních stok, na které bude kanalizační síť z nové bytové zástavby napojena se dotkne zejména ulic Míru, Benešova, U Mýty, Šotnovská, Sluneční a Kollárova náměstí. Největší problém se předpokládá na křižovatce U Modrého bodu, kde bude nutno omezit dopravu. Stavbu kanalizačního přivaděče financuje stát prostřednictvím Ministerstva pro místní rozvoj v rámci podpory bytové výstavby pro TPCA.Kanalizační přivaděč bude napojen na přivaděč do lokality "Kasárna". Jeho průměr bude od 1.000 mm do 1.400 mm. Současně s těmito pracemi bude řešen i letitý problém v této lokalitě a to zatopení sklepů a pozemků po prudších deštích. Tyto potíže se přičítají špatné průchodností kanalizačního potrubí v těchto a přilehlých ulicích a díky tomu ucpaná kanalizace. V loňském roce VODOS zakoupil vůz na čištění kanalizačních stok a od té doby provádějí čištění kanalizace po celém Kolíně, Zborovská ulice či V Zídkách. Dále díky malému spádu páteřní kanalizace v Benešově ulici nepobrala kanalizace v potřebné míře všechny splašky. Zvětšení průměru kanalizační stoky zhotovené z lepších materiálů by mělo zamezit zanášení potrubí a tím k vytápěn í sklepů. Kanalizace za křižovatkou U Modrého bodu bude uložena v hloubce kolem 5 m. Na křižovatce ulic Benešova a V Zídkách bude kanalizace uložena v hloubce cca 3,5 m a na křižovatce U Modrého bodu v hloubce cca 5,3 m. Po celé trase bude zachována dostatečná spádovost, aby byly zachovány veškeré platné normy a hlavně aby kanalizace dobře fungovala. Rekonstrukce Křižovatky U Modrého bodu bude nejobtížnější. Zde se bude muset do více než 5 m kopat skála a současně přitom bude nutno omezit dopravní provoz, vždy na jednu polovinu křižovatky. Doprava tedy je zachována, ale je výrazně mezena. Celá rekonstrukce je plánována na 5 měsíců.

18.8.

Červenec byl chladný a vůbec ne vhodný ke koupání. Zato srpen to počasím vynahrazuje. Jsou horké dny, v nichž teplota dosahuje tropických výšek. Plavecký bazén je v obležení, stejně tak jako bývalý písník v Hradištku, lidově nazývaný Hráďo, kam směřují stovky obyvatel z města za koupáním v přírodě. Voda je zde stále čistá. A to nejen laickým pozorováním. Kvalitu vody tu posuzovali i hygienici a nezjistili znečištění znemožňující koupání. Tedy ani ne tolik obávané sinice, které se již v mnohých vodních nádržích v okolí Kolína vyskytují. Velkým plusem pro město je vybudování cyklistické stezky od konce města až na začátek rybníku. Pak musí lidé kus po silnici. Ale z velké části se alespoň

cyklisté nemotají na silnici. Stezka je vybudována také k druhému rybníku, ve Třech Dvorech. Sem ale takové davy nesměřují. A to je patrné i okolí rybníka. Dříve byla tráva vysekána. Dnes je nízká jen tam, kde si to lidé vyválí. Alespoň je zde slušná hospoda.

Město Kolín nechalo přepracovat na vlastní náklady projektovou dokumentaci na dva bytové domy v lokalitě "Kasárna". Důvodem pro toto neobvyklé rozhodnutí je měřením zjištěná nepřijatelná hladina hluku z nedaleké silnice pro horní dvě patra původně navrhovaných staveb. Oba domy, stejně jako ostatní, projektoval Hydroprojekt za peníze Ministerstva pro místní rozvoj. Objekty se právě o dvě poschodí sníží. Město náprava přijde na více jak 1 mil. Kč.

Rada města schválila prvních 44 nájemníků v bytech v lokalitě „Kasárna" a radnice s nimi uzavřela nájemní smlouvu. Tak jak zněla dohoda s TPCA, všichni jsou zaměstnanci TPCA bydlí v nových bytech na dobu určitou, to znamená na dobu zaměstnání v automobilce. Tak totiž zní dohoda mezi radnicí a TPCA..

Město Kolín podepsalo smlouvu s brněnskou firmou SDS Exmost na stavbu lávky pro chodce a cyklisty přes Labe z Kmochova ostrova do Borků. Nyní probíhá stavební řízení, začít stavět by se mohlo v září, nejdříve však po vydání stavebního povolení. Lávka bude dostavěna v příštím roce. Cena zakázky nemá podle smlouvy překročit hranici 30 mil. Kč bez daně z přidané hodnoty. Půjde o ojedinělé architektonické dílo, samonosnou lávku , bez podpěrných sloupů.

20.8.

Ještě před rokem 1989 byla praxe v porodnicích striktně daná – u porodu byli pouze lékaři v porodnici zaměstnaní a asistoval ten, který měl právě službu. Pokud žena měla přání na určitého lékaře, musela si to s ním dojednat a samozřejmě do určité míry tajně mu zaplatit. Dnes je situace mnohem volnější a do určité míry záleží na nemocnici jak si tuto praxi zařídí a povolí. Pokud totiž přicházejí do porodnice k porodům lékaři, kteří zde neslouží, jedná se o lékaře, provozující soukromou praxi. V kolínské porodnici jsou u porodů tito lékaři minimálně. U přivádění novorozenců na svět jsou především stálí zaměstnanci a porodníci, kteří mají v tomto zařízení alespoň částečný pracovní úvazek. Pokud rodí lékaři ze soukromých praxí, pak musí s nemocnicí pravidelně spolupracovat. Potom už je na rodičce, jak se s tímto porodníkem vyrovná. Nemocnici neplatí nic. Jedním z lékařů, kteří tyto podmínky splňují, je populární kolínský gynekolog Jiří Dvořák. Jeho taxa za porod, která je naprosto veřejná, jsou tři tisíce korun. Platí se až po porodu, takže pokud je vše mimořádně rychlé a nestihne přijít do porodnice v čas, neplatí žena nic.

Návštěvníci Kina 99 mají nově šanci rezervovat si vstupenky přes internet. Pro rezervace je určena jedna řada sedadel v malém sále a jedna ve velkém. Zájemce si musí vstupenku objednat nejpozději jeden den před představením. Pokud si lístek u pokladny půl hodiny před promítáním nevyzvedne, vrací se objednaná vstupenka zpět do volného prodeje.

25.8.

Eko-voda Miroslava Petružálka, kterou si mohou lidé v Kolíně načepovat z automatů po vhození příslušných mincí, zlevnila o 50 haléřů na litr . Je to reakce Petružálkovy společnosti na ceny supermarketů. Voda je do zásobníků přivážena z pramenů v Káraném, které mají

několikanásobně vyšší obsah vápníku než třeba Dobrá voda, velmi oblíbený nápoj. Supermarkety cenu za vodu stále snižují, například Kaufland už nabízí tu nejlevnější za 1,90 Kč za 1,5 litrové balení. Voda z automatů je chuťově velmi dobrá a její složení je takové, že je možné ji používat i na přípravu kojenecké stravy. Mnoho lidí snadno podlehne akční levné vodě, ale balená voda má zcela jinou chuť (spíš nechuť) než ta Petružálkova.

Pomoc lidem, kteří žijí osamoceně, nabízí nyní i v Kolíně dobrovolné sdružení Život 90 ze Zruče nad Sázavou, které si dalo za cíl prohlubovat kvalitu života starších lidí a zamezit narůstající počet rizik pro ně v programu AREÍON.Pomocí monitorovacího systému jsou klienti (starší, osamocení nebo postižení občané) napojeni nepřetržitě čtyřiadvacet hodin na dispečink, který jim v případě potřeby zprostředkuje okamžitou pomoc lékaře, policie, hasičů, elektrikářů, plynařů apod. Nutnou podmínkou pro instalaci hlídacího monitorovacího systému AREÍON je zavedená pevná telefonní linka. Potom je možno v bytě klienta zabudovat speciální řídící jednotku, telefonní přístroj Panasonic, bezdrátové tísňové tlačítko a prostorové čidlo. Dálkový ovladač s tísňovým tlačítkem velikosti krabičky od zápalek nosí doma klient stále u sebe. V případě, že třeba upadne a nemůže vstát, zhorší se mu zdravotní stav, nemůže otevřít dveře či při jiné náhlé krizové situaci zmáčkne tlačítko, dojde k přenosu zprávy na počítačový pult dispečinku a operátoři, kterými jsou kvalifikované zdravotní sestry, zorganizují klientovi potřebnou pomoc. Systém také zapíná "hlasitý telefon", takže klient může hovořit s operátorem i v případě, kdy například leží na zemi v koupelně a na telefon nedosáhne. Jedná se o placenou službu, ale její cena je rozumná, takže si ji mohou dovolit všichni potřební. Jednorázový poplatek za instalaci zařízení v bytě 1 tis. Kč, měsíční poplatek za pronájem zabudovaného zařízení a služby dispečinku je 150 Kč.

Pás sídlišť kolem historického centra je patrný na první pohled v každém městě, samozřejmě i v Kolíně. Sídliště se stavěla hlavně v 6o. a 70. letech a od té doby už potřebují jednotlivé domy opravy, výměny vnitřních instalací, statické zajištění, zateplení oken a obvodového pláště. Tím nejviditelnějším rysem je pak barvení fasád a balkonů.Tento postup je opět všude stejný, nevyhnul se ani Kolínu. Během několika málo let se ve městě objevilo okolo 20 barevných panelových domů. Zhruba polovina používá výrazné barvy či kontrasty a plochu domu se snaží barevně rozčlenit. Jedná se většinou o řešení velice originální a hlavně pestré. Různé firmy totiž navrhují i různé možnosti barvení fasád. Tím je zajištěna pestrost.

29.8. – 29.8.

Opět je tu bartolomějské posvícení. Atrakce jsou stejně jako v loňském roce u starých lázní. Letos tam sice stojí navíc skatepark, který tam nebýval a je tedy vlastně navíc, ale pořadateli, Josefu Tříškovi, to nevadí, zorganizoval si vše tak, aby se ke sportovnímu zařízení vešly všechny jeho atrakce. Za pronájem městského pozemku platí Josef Tříška 300 tis. Kč ročně. Kolínské posvícení se také dotklo i chrámu svatého Bartoloměje. V neděli 29. srpna dopoledne od 9.30 hodin se zde konala mše svatá s biskupem Karlem Herbstem. Ve 14.30 hodin prohlídka chrámu svatého Bartoloměje s možností vstupu na ochoz. O odborný historicko-náboženský výklad se postaral Mgr. Václav Hulík. Na posvícení odpoledne byla otevřena i vyhlídková věž - zvonice.V neděli hrál k tanci na Zámecké Malý orchestr Městské hudby Františka Kmocha pod vedením Karla Civína st. Kolínský big band zase koncertoval v pondělí od 17 hodin na Karlově náměstí. Ve stejný den se na tomtéž místě koná Posvícenský jarmark.

ZÁŘÍ

1.9.

Není to tak dávno, co byl střed města zpřístupněn pro všechny automobily, které si zde zaplatí stání. Toho začali samozřejmě všichni hojně využívat, protože cena za hodina není vysoká. Náměstí je nyní rušeno velkým množstvím aut. A mnoha lidem to vadí, že se narušil klidný střed města, kam dříve mohli jen lidé, kteří zde bydlí, podnikají a zásobování. Začali si proto stěžovat a obrací se na radnici s přáním, aby s tím něco udělali. s
Doprava v klidu, to je název studie na řešení dopravní situace v Kolíně. A to hlavně v centru města, kde jsou neustálé problémy s parkováním. Navrhovaných míst, kde by se mohly objevit další parkovací automaty, je více, počítá se i s placeným parkovištěm poblíž Družstevního domu. Firma, která studii zpracovala na náměstí navrhuje jako ideální řešení vícepatrové parkoviště, se zavedením placeného stání se zatím nepočítá na nádvoří bývalého pivovaru, neboli zámku. Proti využití zámku jako parkoviště se staví jak komise výstavby, tak občanské sdružení Lapis Refugii, které se využitím areálu zabývá. Prvním krokem všech změn je vybudování záchytného parkoviště ve volném prostoru na rohu Benešovy a Pražské ulice, kde firma navrhuje i odbočující pruh pro lepší zprůjezdnění.

Petici proti koncepci středočeského zdravotnictví, probíhající pod heslem "Stop privatizaci nemocnic", kterou organizují krajští zastupitelé ČSSD od 19. dubna, podepsalo v kraji 73 tisíc lidí. Stovky podpisů byly i z Kolína. Vzhledem k této petici se nesplnil záměr ředitele Nemocnice Kolín Rubáše, který chtěl mít z tohoto zařízení akciovku od 1. července.

Mgr. Dana Bošinová se vzdala funkce vedoucí odboru školství. Své rozhodnutí vysvětlila rodinnými důvody. Radnice ihned vypsala výběrové řízení na funkci, zařazenou do 11. platové třídy . Uchazeč musí mít vysokoškolské vzdělání, praxi ve vedoucí funkci a znalost anglického nebo německého jazyka. Tento odbor je asi dost nešťastný, protože se tam často střídá jeho vedení. Řadoví pracovníci zůstávají. Ale i tak je to vždy pro nového člověka určitý handicap, protože se musí seznámit s novými věcmi, poznat nové lidi.

Město Kolín podepsalo kupní smlouvu s firmou Mi-King. Ta za necelých 45 tis. m2 v Průmyslové zóně Kolín/Šťáralka zaplatí cca 31 mil. Kč. V závodě se mají vyrábět lisované předměty jak pro automobilový průmysl, tak pro domácnost. Zaměstnání by zde mělo najít maximálně 100 lidí. Mi-King zároveň může začít stavět železniční vlečku ke svému závodu. Drážní úřad totiž vydal souhlasné stanovisko. Stavba je investicí soukromé společnosti, tudíž město nebude stát ani korunu.

Kupní smlouvy podepsalo město i se společnostmi Gefco ČR a Toyota Tsusho Europe. Parcely o velikosti 24,4 tis. m2, resp. 75 tis. m2 v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry stály 4,9 mil. Kč, resp. 15 mil. Kč. Gefco bude zajišťovat logistické služby, v nichž patří mezi deset předních evropských koncernů. Zabývá se také distribučními službami a do své činnosti zahrnuje skladování, přípravy, testování, opravy, mytí a přípravu automobilů a další služby týkající se této oblasti. V závodě má pracovat asi 70 lidí. Toyota Tsusho vybuduje vedle automobilky lisovnu kovového odpadu s nepřetržitým provozem. Stavba by měla být dokončena současně se stavbou TPCA, na kterou lisovna technologicky navazuje.

V polovině uplynulého školního roku vyhlásila Městská policie v Kolíně soutěž pro děti kolínských základních škol pod názvem Maxova mise. Děti měly formou SMS odpovídat každý měsíc na jednu otázku, týkající se například jejich bezpečnosti v dopravním provozu či

chování v různých situacích, vztahu k městské policii. Zúčastnilo se jí kolem stovky dětí. Tato soutěž pokračuje i v tomto školním roce. Organizátoři navazují na dobré výsledky a chtějí docílit toho, aby se jí zúčastnilo ještě více dětí.

Poslední dvě řeholní sestry ze Společnosti Dcer křesťanské lásky sv. Vincence odešly z Kolína. Jejich novým působištěm je Stará Boleslav, kde budou pečovat o dožívající kněze. V bývalém kapucínském klášteře v Kolíně bydlely modré Vincentky od první poloviny 90. let, pomáhaly při provozu v klášteře a zejména se věnovaly výchově dětí v kolínské Dívčí katolické škole. V Kolíně založily i Mariánskou družinu.

Na stavbu "silnice I/38 - obchvat Kolín" bylo vydáno územní rozhodnutí. Až územní rozhodnutí nabude právní moci, tak bude investor Ředitelství silnic a dálnic moci vykupovat pozemky a zajišťovat dokumentaci pro stavební povolení. Pokud se nebude dařit vykupovat pozemky potřebné pro stavbu buď trvale nebo dočasně, je možno je vyvlastnit. Termín zahájení stavby je stanoven v roce 2006. Toto je určitě dobrá zpráva pro lidi bydlící na průtahu, ale velmi nepříznivá pro Štítary. Ti se budou jistě i nadále bránit zuby nehty proti této variantě.

Letošní léto nebylo moc pěkné. Hezké dny ke koupání by se daly spočítat velmi lehce, tak asi 15 opravdu slunných letních dní během celých prázdnin. A to je znát i na pokladně venkovního plaveckého bazénu, který letos utržil méně peněz než loni. Tuto letní sezónu přišlo 26.091 návštěvníků, což je o sedm tisíc méně než v minulém roce. Na vstupném zaplatili lidé 864 tis. Kč, zatímco loni to bylo 903 tis. Kč. Spolu s uzavřením venkovního plaveckého bazénu byly zprovozněny na začátku září vnitřní bazén a sauna. Vstupné však podražilo. Hodina v bazénu stojí dospělého 30 Kč, děti 25 Kč, rodinné vstupné přijde na 80 Kč. Sauna podražila na 70 Kč. Ve stejných proporcích se změnily i ceny dalšího zlevněného vstupného či klubových karet. Důvodem zdražení je vyšší daň z přidané hodnoty.

Kolínský Pres přinesl rozhovor se starostou , který zařazuji do kroniky v plném znění.

Měl to být původně rozhovor jen o prvním roce vedení města zastupiteli ČSSD a ODS, kteří 16. září 2003 společně s Tomášem Najmanem z Nezávislých svrhli Zdenku Majerovou a vyhnali Nezávislé z Rady města Kolína. Nakonec jsme se v rozhovoru se starostou Miroslavem Kaislerem nemohli vyhnout ani otázce situace uvnitř ČSSD či Technických služeb.

* *Jak byste vy sám zhodnotil roční působení nového vedení města? V čem vidíte klady (např. bytová výstavba pro TPCA a pod.), kde si myslíte, že jsou rezervy?*
Necítím se na to jako starosta hodnotit vedení města - to jistě za nás udělá opozice. Já však jsem velmi spokojen se spoluprací jak obou místostarostů, tak i všech členů Rady města. Daří se nám, i když s různými problémy, napravovat velké zpoždění se zahájením výstavby bytů pro TPCA i s výkupem pozemků pro ne zrovna vhodně zvolenou lokalitu U Vodárny. Postupně zaplňovat malou průmyslovou zónu i pokračování výstavby velké zóny Kolín/Ovčáry. Nelze zde vyjmenovat vše, co se nám za ten rok podařilo. Pokud se ptáte na rezervy, tak ty lze vždy nějaké najít.
**Znám lidi, kteří tvrdí, že po změně starosty, vedení a části rady žádnou změnu nepozorují. Zkuste tomuto názoru oponovat?*

Znám dost lidí v Kolíně, kteří tvrdí, že po změně majitele vašeho týdeníku se tento nedá číst - zkuste tomuto názoru oponovat?

**V čem došlo ke změně stylu vedení města?*

Vedení města se snaží důsledně dodržovat veškeré zákony a hlavně pak zákon o obcích. Rada města se schází pravidelně jednou týdně a je informována o všech problémech a také o jejich řešení rozhoduje.

**Dodnes část veřejnosti vnímá přidělení stamiliónových zakázek na výstavbu bytových domů v lokalitách Kasárna a Vodárna stavebním firmám bez výběrového řízení jako selhání proklamovaného nového stylu vedení města. Někteří mají také za to, že to nebylo samo sebou a podezírají radní (aspoň některé) z úplatků. Jiní zase poukazují na to, že za čas může tento způsob napadnout Nejvyšší kontrolní úřad a mají obavy, aby město nemuselo vracet poskytnuté dotace státu. Jak byste rozptýlil jejich obavy?*

Již jednou jsme naznačili, že toto byl jediný možný způsob, jak alespoň částečně splnit termíny dané příslibem vlády. Z úplatků se dnes podezřívají všeobecně nejen radní, ale i různé referenty. To ale neznamená, že tomu tak skutečně je.

**Co bude nyní, když je už znám výsledek analýzy IKP, audit Deloitte and Touch a též se provádí právní rozbor auditu, vše týkající se řízení I. etapy v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry, následovat, jestliže obě firmy naznačují, že údajně docházelo k zdvojování až ztrojování úkonů a projekt se dal řídit lépe a město tak zřejmě zbytečně přišlo o peníze? Vyčíslil někdo, o kolik město "špatným" řízením projektu přišlo? Podáte třeba zrovna vy trestní oznámení? Nebo se spokojíte s tvrzeními IKP a Deloitte and Touch a jste spokojený hlavně s tím, že Nezávislí a pan Kosina byli odstaveni ze svých funkcí a z rady města?*

Závěry z auditní zprávy Deloitte and Touch ještě nebyly učiněny - právní rozbor zatím nemáme, tak nebudu dopředu hádat, na čem se vedení spolu s Radou města a Kontrolním výborem Zastupitelstva města dohodne.

**Jak vy sám jste spokojený se spoluprací s ODS?*

Já osobně jsem velmi spokojený se spoluprací s ODS.

**Zdá se mi, že ODS je díky osobnostem z podnikatelské sféry akčnější a dravější v rámci koalice s vaší ČSSD. Nezdá se vám, že má navrch v tomto svazku? Příkladem je třeba taková maličkost jako komise pro zakázky do 2 mil. Kč, kde jsou dva zástupci ODS a jeden z ČSSD. I když její závěr má právo korigovat Rada jako celek, proč není v komisi někdo další z ČSSD?*

Mně se nic takového, pane Černý, nezdá. Pokud se jedná o určení členů hodnotící komise pro zakázky do 2 mil. Kč (to jsou malé zakázky třeba za 150 tis. nebo i méně), tato komise tedy byla jmenována obecně pro všechny tyto zakázky. Pro zakázky nad 2 mil. Kč Rada jmenuje komisi vždy zvlášť pro každou takovou zakázku. Vždy však má možnost každý člen Rady se podílet na konečném výběru zhotovitele (nikdo není omezován).

** Spolu s Janem Rakušanem jste právě vy částí členstva ČSSD vnímán jako tichý společník ODS. Říkají o vás, že jdete panu Plašilovi a spol. na ruku víc, než je zdrávo. Co vy na to?*

Zřejmě je to ta část členstva ČSSD, od které máte vždy zaručeně ověřené zprávy (co kdy kdo z nás prohlásil). Vy těmto zprávám pak věnujete náležitou publikaci a snažíte se jednotlivé členy naší strany navzájem rozeštvávat. Někdy se vám to skutečně daří.

** Proč ani po roce Rada (nebo ČSSD spolu s ODS) neřekla, co by si představovala na místě zbouraného květinářství Orchidea v Pražské ulici?*

Až Rada města dostane všechny dosud zpracované návrhy s posouzením příslušných odborů města a komisí stavební a komisí pro rekonstrukci Zámku, pak se teprve může rozhodovat.

** Co byste si vy osobně představoval na tomto místě?*

Něco co by tam architektonicky ladilo a s čím by souhlasil i městský architekt.

* *Myslíte, že je nutno Karlovo náměstí rekonstruovat? Slyšel jsem, že by to stálo až 80 mil. Kč?*
Myslím si, že je potřeba Karlovo náměstí rekonstruovat a to už jenom pro rekonstrukci inženýrských sítí pod náměstím. Jinak nevím, kam chodíte na ty určitě ověřené zprávy o nákladech až 80 mil. Kč.
**Proč by město mělo v oblasti odpadového hospodářství spolupracovat s jinou firmou, když si na to zřídilo Technické služby města Kolína a s její prací má panovat, aspoň oficiálně, spokojenost?*
Pokud si myslíte, že panuje oficiálně spokojenost se všemi službami, které Technické služby vykonávají pro město, doporučuji vám, udělejte si průzkum mezi občany města Kolína.

* *Budete se za dva roky ucházet o místo starosty?*
Zdali já budu kandidovat v příštích komunálních volbách, o tom rozhodne až můj zdravotní stav na konci tohoto volebního období.
**Byl byste pro přímou volbu starosty*
Já osobně bych souhlasil s přímou volbou starosty.
* *Budete chtít i za dva roky aktivně působit v komunální politice nebo se pokusíte zamířit výš jako např. vaše předchůdkyně, která kandidovala na senátora?*
O vyšší ambice politické, než je komunální politika, jsem zatím nikdy neuvažoval.

* *Vidíte spolupráci s ODS možnou i pro další volební období?*
Již jednou jsem řekl, že jsem velmi spokojen se současnou spoluprací s ODS a předpokládám, že tento stav nám vydrží až do příštích komunálních voleb.

* *Nemáte pocit, že manévrem před 16. zářím 2003 jste jako strana, ČSSD, přišli o možného spojence, sdružení Nezávislých? Myslíte si, že pokud výsledky komunálních voleb v roce 2006 dopadnou výhodně pro Nezávislé, bude ještě ČSSD schopna jednat s tímto sdružením?*
Tento pocit nemám, do voleb je ještě relativně daleko a o možné spolupráci se vždy rozhoduje až po výsledcích voleb.
* *Jaké* úkoly vidíte pro sebe a Radu v následujících dvou letech?
Úkolů před námi je relativně hodně a je otázkou, kolik se nám jich podaří do konce volebního období realizovat.

Velké štěstí měli obyvatelé domu s pečovatelskou službou v ulici Nad Zastávkou. Strážník Městské policie Kolín ucítil, jakoby někdo v okolí pálil gumu. Hlídce, která na místo dorazila, se ale nepodařilo zjistit, odkud kouř a zápach vychází. O dvě hodiny později byli strážníci přivoláni na místo znovu, protože strážník, tentokrát už v civilu, zjistil, že kouř vychází z domu s pečovatelskou službou. Protože hrozilo nebezpečí požáru a dům byl plný seniorů, městští policisté vylomili vložku zámku a zjistili, že kouř se valí z koupelny. Otevřeli okna a vyvětrali a vypátrali, že ohniskem je křeslo umístěné ve sprchovém koutě jednoho z bytů. Křeslo uhasili, byt zamkli a klíče uložili na městské policii.
Kolín má novou pamětní desku. Je umístěna na budově Obchodní akademie a byla odhalena u příležitosti stého výročí narození protifašistického odbojáře Václava Morávka při velké slavnosti. Václav Klaus, prezident, který se měl původně také zúčastnit, ale byl v zahraničí, poslal Kolínu zdravici, v níž napsal: "Morávek má co říci i dnes. Říká nám, že i dnes je třeba dostát svým slovům a mít naději a víru. I dnes je třeba nezabřednout do každodennosti a stále si uvědomovat, co tuto každodennost svým významem přesahuje. I dnes je třeba se stavět proti formám plíživé nesvobody. I dnes jsou lidská důstojnost, čest a statečnost

Lidem vadí nepořádek na hřišti

Kolínští strážníci dají do skateparku monitorovací kameru a budou místo častěji kontrolovat

Kolín - Nepořádek, hluk a vandalství kolem nového hřiště pro skateboarding pod mostem v Kolíně. Na to si stěžují nejen lidé z okolí, ale také radnice a městská policie. Provozovatelé skateparku se ale brání, že není v jejich silách uhlídat, aby někdo neporušoval provozní řád hřiště.

Už několik týdnů se objevují stížnosti například na hluk po osmé hodině večer, kdy má být skatepark už oficiálně zavřený. „Jak najíždějí na ty jejich překážky, je rámus slyšet až k nám," říká jeden z obyvatel okolních domů, který si nepřál zveřejnit jméno.

Výhrady k provozu hřiště má také kolínská radnice. Podle ní se opravdu často stává, že strážníci chytí na místě někoho, kdo po zavírací době přelezl plot. Navíc jeho část nedávno kdosi poničil, což se městu - které skatepark nechalo za velké peníze vybudovat - pochopitelně nelíbí.

„Dohodli jsme se s městskou policií, že budou skatepark častěji kontrolovat a technické služby nechají nad plot umístit ještě ostnatý drát. Potíž je v tom, že se tam kromě skejťáků schází i trochu problematická mládež," vysvětlila vedoucí odboru kultury a sportu Dana Bošinová.

HŘIŠTĚ. Již několik týdnů se objevují stížnosti na hluk a nepořádek kolem skateparku pod novým mostem v Kolíně. FOTO: MAFA - RADEK CIHLA

Podle neověřených zpráv se kolem hřiště nedávno pohybovala parta, která lákala z malých dětí peníze. Kdosi prý také viděl poblíž skateparku odhozené injekční stříkačky - oficiálně o tom ale neví ani město, ani policie. Již v červnu, kdy se hřiště otvíralo, se město dohodlo se zástupci skateboardistů, že se o provoz parku postarají prostřednictvím občanského sdružení. S ním nyní město připravuje uzavření smlouvy o dodržování provozního řádu.

Skateboardisté sice některé výtky uznávají, zároveň ale namítají, že na všechno nestačí. „Aby tam někdo v noci nelezl přes plot, to se vážně nedá uhlídat. Pravidelně tam chodíme uklízet, ale někdy se tam třeba nahromadí plastové lahve, které nestačíme odvézt," tvrdí Aleš Brunclík ze sdružení V pohybu.

I když hřiště přináší problémy, radnice věří, že skateboardisté mají zájem se o něj starat a nechtějí, aby jim ho vandalové ničili. Proto také chce městská policie hřiště lépe zabezpečit. „Necháme tam nainstalovat osvětlení a také kameru, abychom viděli, co se tam děje," řekla mluvčí strážníků Renata Krutská.

Skatepark vznikl poté, co si příznivci této zábavy léta stěžovali, že nemají pořádný prostor pro vyžití. Město proto loni vyčlenilo peníze a nechalo pod mostem vybudovat hřiště s moderními překážkami, které navrhli špičkoví odborníci na tento sport. Náklady se vyšplhaly téměř na 700 tisíc korun.

VOJTĚCH BLAŽEK

MF 16.9.2005

vlastnostmi, které do našeho světa patří." Morávkovu životu byla věnován a i výstava v Regionálním muzeu Kolín. Jedná se především o dokumenty z rodinného archívu, které uchovávala i jeho neteř Jaroslava Karbanová. Jeho jméno není mezi veřejností příliš známé a tak se zde lidé seznamovali se základními údaji z jeho života. Po vernisáži následovala přehlídka jednotek aktivních záloh Armády České republiky (začaly vznikat v roce 1999, první jednotka byla ustanovena kolem roku 2001) na Karlově náměstí, kde převzali čestné odznaky Jaroslava Karbanová, místostarosta Jiří Buřič, bývalý tajemník kolínské radnice Pavel Pobříslo, zlatník Jan Hora, filmaře Václava Marhoula nevyjímaje. V případě oceněných jedinců z řad aktivních záloh, mezi nimiž byl i knihkupec Petr Král, i některých civilistů, se jednalo o stejný pamětní odznak štábního kapitána Morávka. Odznaky objednala a věnovala česká armáda.Kolín pak zažil odpoledne další podívanou, která tu ještě nebyla. Cvičný zásah předvedla protiteroristická jednotka. Půldruhé hodiny po poledni se pod Novým mostem sešlo několik set diváků, aby shlédli bojovou ukázku na protějším Horním ostrově. Elitní jednotka měla za úkol osvobodit rukojmí ze zajetí. Z vody se vynořili dva žabí muži se samopaly. Za imitačních výbuchů jim od Masarykova mostu na pomoc přispěchali další členové protiteroristické skupiny ve dvou rychlých člunech a dalších několik slanilo na ostrůvek z Nového mostu.V závěru slavnosti promítlo Kino 99 dokument Stínoví vojáci - Dvojí fronta a film Atentát. Společnost Václava Morávka, které předseda Pavel Pobříslo, hodlá prosadit povýšení štábního kapitána Morávka in memoriam do hodnosti brigádního generála a dále pořádat pravidelné vzpomínkové akce.

V zimě loňského roku vlastně všechno začalo, když si koaliční radní z ČSSD začali stěžovat, že jim chybějí od tehdejší starostky Zdenky Majerové informace o smlouvách, které radnice uzavírá.Nechtěla ani zveřejnit, kolik město pravidelně vyplácí firmě bývalého radního a starostčina známého Víta Kosiny, která zajišťovala inženýrské práce v průmyslové zóně. Dohady a vzájemné osočování vyvrcholily v loňském září odvoláním starostky, po němž novou radu sestavili členové Občanské demokratické strany a sociálních demokratů. Problém stále není dořešen. Nové vedení města si objednalo v advokátní kanceláři prověření smluv. Kancelář se při posuzování opírala nejenom o sedmnáct vybraných smluv, ale také o zápisy z jednání rady a zastupitelstva a také ze závěrečné zprávy auditorské společnosti, která již mandátní smlouvy z let 2000 až 2003 . Přišla se znepokojivým závěrem: smlouvy za desítky milionů korun, které starostka Majerová podepsala, jsou neplatné, protože nedodržovala při výběrových řízeních zákon a odmítala radním říkat, co ve smlouvách stojí, obcházela radu města a prakticky ji vyloučila z rozhodování. Vůbec radní neinformovala, že město na určité práce vyhlašuje konkurz, ani kdo zakázku vyhrál nebo k čemu se radnice ve smlouvách zavázala. Někteří kolínští radní tak netušili, kolik peněz za své služby vítězné firmy dostávají - to potvrdily například zápisy ze schůzí městské rady. Tím měla starostka porušit zákon o veřejných zakázkách, zákon o obcích a možná i zneužila pravomoci veřejného činitele. Všech sedmnáct sporných smluv se týká budování průmyslové zóny pro TPCA. Bývalá starostka se brání tím, že smlouvy směla podepisovat, protože ji tím již před třemi lety pověřilo zastupitelstvo a toto právo měla i podle organizační řádu města. Přestože má vedení města proti bývalé starostce důkazy, nechce se samo obrátit na policii. Podle městem oslovených právníků jsou všechny smlouvy od začátku neplatné, což radnici způsobí problémy. Například v případě postavené čistírny odpadních vod už se nedá nic dělat, ostatně město je se zakázkou spokojeno. Ovšem pak jsou zde sporná výběrová řízení - město podle auditorské firmy údajně za některé práce zaplatilo dvakrát až třikrát, a tím mohlo dojít k plýtvání peněz.

ŘÍJEN

1.10.

Pryč jsou doby, kdy byl v Kolíně stálý divadelní soubor. Ten ukončil svoji činnost těsně po revoluci v roce 1989. Nyní funguje městské divadlo jako tzv. stagiony = budova bez souboru. Úroveň se pozvedla zejména s působením Davida Dvořáka. Funguje tak, že jsou nasmlouvána dopředu představení – přesný druh, den, cena. Kolín nemá stálou divadelní scénu. Přesto je divadlo velice navštěvované, vystupují zde nejrůznější herecké soubory , skupiny i jednotlivci. Divadlo začne vždy 1.10. prodávat předplatné. Je však nutné dodat, že většinou žádné volné vstupenky nejsou, představení jsou rozebrána už při prodeji předplatného. Letos jsou tyto ceny předplatného:

1. křeslo
přízemí: 1-6 řada
balkón: 1-2 řada
2. křeslo
přízemí: 7-12 řada
balkón: 3-4 řada, lože
1. místo
přízemí: 13-14 řada
balkón: 5-6 řada

	1.křeslo	2.křeslo	1.místo
sk. A - divadelní • pátek 9 představení	1.170	910	730
sk. B - výběrová • pátek 6 představení	740	590	470
sk. C - zábavná • čtvrtek 6 představení	790	640	530
sk. D - víkendová • sobota 5 představení / výhodná cena	540	420	360
sk. E - pestrá • čtvrtek 7 představení -novinka	870	690	560
sk. M - mimořádná • středa 3 představení	430	340	310

SLEVY
-skupina D-sobota 5 představení - rodinné vstupné
výhodná cena, sleva 40% proti jednotlivě kupovaným vstupenkám pro mladé rodiny, studenty, seniory, majitele průkazu ZTP a k tomu jednoduchý prodej –nikdo se nemusí prokazovat žádnou průkazkou či potvrzením
-skupiny A, B, C, D, E, M
Vstup zdarma pro diváky na vozíku - po vyzvednutí pernamentky
-přednostní prodej pro držitele průkazu ZTP
již od 16.8., před zahájením prodeje si v pokladně bylo možno zakoupit volná místa v jakékoliv skupině po předložení průkazu ZTP, dosavadní abonenti s průkazem ZTP mají přednostní právo na výměnu míst (v tomto případě je nutná osobní návštěva v pokladně divadla a předložení platného průkazu ZTP)

Renatu Hoppovou (Nezávislí) , která vzhledem k pracovnímu zaneprázdnění rezignovala na funkci členky zastupitelstva, nahradil Jaroslav Lacina (Nezávislí). Nyní jsou v zastupitelstvu už jen tři ženy - MUDr. Eva Matějková (ODS), Mgr. Jana Matějková a Zdenka Majerová (obě Nezávislí).

Město Kolín dostalo od zastupitelů svolení vzít si úvěr na 411,5 mil. Kč u České spořitelny a Komerční banky. Zastupitelé museli o tomto návrhu kvůli doplnění smlouvy hlasovat hned třikrát. Město půjčku i s úroky musí vrátit do 20 let. Na polovinu této doby byla dohodnuta fixace úroku, který bude stanoven v den podpisu smlouvy. Pohybovat se bude nejspíš těsně pod hranicí 5 %. Půjčka je určená na spolufinancování výstavby bytů pro zaměstnance TPCA. Místostarosta Jiří Buřič (ODS) upozornil, že dnešní nájemné ve výši 70,90 Kč/m2 nemusí na splácení stačit a tato částka by měla být zvýšena. TPCA nesouhlasí a požaduje částku snížit o 10 až 15 Kč. Na základě vzájemné domluvy mezi oběma stranami má být vybrán soudní znalec, který má určit částku přijatelnou pro obě strany. Město do vyřešení případu trvá na ceně nájemného a v nájemních smlouvách s prvními bydlícími z řad zaměstnanců TPCA je uvedena suma 70,90 Kč/m2. Stejně tak jsou obě strany v rozporu týkajícím se cen vodného a stočného. TPCA zatím nechce přistoupit na ceny, které město navrhuje a jež platí ostatní místní firmy.

4.10.

Bývalá vodárna je stále volná a na prodej. Majitel chce 2,7 mil. Kč, radnice by stále měla zájem, ale chce cenu nižší.Stavba bude potřebovat další investice, už proto, že by ji město rádo nechalo zařadit mezi technické památky

S tím, že na radnici v Kolíně není vše v pořádku, přišel starosta Cerhenic Marek Semerád loni na jaře. K jeho kritice paní Majerové se přidali radní z ČSSD, kteří v té době patřili ke starostčiným spolupracovníkům, i opoziční ODS. Obě strany nakonec daly dohromady většinu hlasů a starostku před rokem odvolaly. Nyní Marek Semerád podal trestní oznámení na bývalou starostku Kolína Zdenku Majerovou na základě závěrů forenzního šetření "Prověření smluv uzavřených v souvislosti s Průmyslovou zónou Kolín/Ovčáry společnosti Deloitte and Touche z 9. července 2004", kterou vypracovala pražská advokátní kancelář Bezděk a Brückler. Podle ní překročila Zdenka Majerová coby starostka zákon o zadávání veřejných zakázek a dále zákon o obcích. Nenechávala radní nahlédnout do zakázek za desítky milionů korun, které dostávali od města firmy budující obří průmyslovou zónu pro továrnu automobilek Toyota, Peugeot a Citroën.
Právníci tvrdí, že podle zápisů z jednání rady Majerová neinformovala, že se nějaká výběrová řízení chystají, ani která firma zvítězila. Smlouvy pak podepisovala také sama, aniž o tom radní věděli. Podle právníků tak smlouvy odporují zákonu o obcích a jsou neplatné. Všechny jí uzavřené smlouvy bez předchozího schválení Radou města Kolína jsou neplatné. Jejím jednáním mohlo dojít k naplnění skutkové podstaty trestného činu zneužívání pravomoci veřejného činitele, eventuálně v případě způsobení škody Městu Kolín i k možnému naplnění skutkové podstaty trestného činu porušení povinností při správě cizího majetku . Zdenka Majerová tvrdí, že tato obvinění jsou nepravdivá a vykonstruovaná, odvolává se na zmocnění zastupitelstva k podpisu smluv v roce 2001 a na organizační řád.
Kolínský Pres k této problematice přinesl rozhovor, který zařazují v plném znění.

BÝVALÁ STAROSTKA KOLÍNA SE BRÁNÍ TVRZENÍ ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘE

Současná městská zastupitelka za Nezávislé Zdenka Majerová má zase o čem přemýšlet. Po roce od jejího nuceného odchodu z čela radnice má na krku závažná, i když jen předběžná a

neoficiální tvrzení, která hovoří o porušení zákonů a zneužívání pravomoci veřejného činitele.

* *Co říkáte předběžným výsledkům práce advokátní kanceláře Bezděk a Brückler? Tvrdí, že jste si přisvojila pravomoci, které jsou svěřeny do působnosti zastupitelstva a rady města. Že jste obcházela radu města a rozhodovala o své vůli, vyloučila jste radu z rozhodování o hospodaření s majetkem obce. Neinformovala jste radu o výsledcích zadávání veřejných zakázek a o uzavírání mandátních smluv nebo smluv o dílo.*

Pokud je to nová variace na mé údajné tajnůstkaření při přípravě průmyslové zóny, připomenu fakta. Každé zasedání Rady končilo obšírnými informacemi právě o zóně. A nešlo o nějaký zpětný výčet věcí, které už se nedaly ovlivnit. Naopak! Kromě aktuálních novinek o postupu prací se hovořilo právě o tom, co je třeba udělat. Včetně připravovaných výběrových řízení. Pravda - některé radní to nudilo a odcházeli telefonovat. Nebo na pivo. A jestliže dnes tvrdí, že neznali ani konečné výsledky, tak buď lžou, nebo se prostě nezajímali.

* *Ve zprávě se také praví, že jste porušila zákon o zadávání veřejných zakázek a zákon o obcích. Dále jste měla naplnit skutkovou podstatu trestného činu zneužívání pravomoci veřejného činitele a příp. i porušení povinnosti při správě cizího majetku. Co na to říkáte?*

Smlouvy o zakázkách vznikaly zcela standardně, jen některé věci upřesnilo Memorandum o přípravě zóny - třístranná dohoda mezi státem, městem a investorem. Všechno bylo průhledné, smlouvy připomínkovali zástupci vládní agentury Czechinvest, právník zastupující město, ekonomka, stavební úřad, finanční odbor a odbor rozvoje města a další určení účastníci. Spekulace, že jsem porušovala zákony, slyším až od chvíle, kdy se začaly hledat záminky, proč mě odvolat. Jestli mají být omluvou podrazu, který na Nezávislé udělali sociální demokrati, když přeběhli k ODS, je to drzost, která volá do nebe. Za celá léta, kdy se zóna budovala (a vydřeli to především Nezávislí), jsme na veškeré zakázky, u nichž to předepisuje zákon, dělali výběrová řízení. Podivně naopak hospodaří nové vedení radnice, které už stačilo zorganizovat řadu neprůhledných akcí. Například velmi cenný pozemek v Jaselské ulici koupil zájemce bez výběrového řízení. Veřejnou soutěž nová radnice nevypsala ani na výstavbu bytů pro zaměstnance automobilky. V obou případech jde o příležitost ke korupci v řádu milionů. Kdybych něco podobného dovolila já, musela by mě hanba fackovat.

* *Kritizován byl i organizační řád, na který jste se často odvolávala a podle advokátů není nad zákonem. Byla jste skutečně tehdy přesvědčená, že organizační řád je nad zákonem?*

Nad zákonem samozřejmě být nemůže a nikdy jsem to také netvrdila. Organizační řád upravuje chod radnice, v zákonném rámci. Nevěřím, že z něj něco vybočuje. A pokud mají dnešní kritici v čele radnice jiný názor, zajímalo by mě, proč tehdy řád jako zastupitelé schválili. A proč nenamítli nic ani právníci, které město zaměstnává.

**Nemáte obavy, že všechna tato podezření mohou vyústit v žalobu na vaši osobu?*

Nemám důvod. Pokusů najít na mě nějakou špínu byla celá řada a všechny selhaly. Vždyť si vzpomeňte - hlasování o mém odvolání odůvodnili iniciátoři jen mlhavou frází, že jsem ztratila jejich důvěru. Upřesnit čím konkrétně tehdy odmítli. Prý nejsou ve škole, aby museli (zastupitelům!) něco vysvětlovat. Kdybych přitom opravdu způsobila městu nějakou škodu, měli podat trestní oznámení už tehdy. Byla by to jejich povinnost.

**Jste přesvědčena, že máte svědomí čisté? Jak se budete bránit?*

Svědomí mám čisté. Kdo nevěří, ať se zamyslí nad průběhem celé kampaně. Když kritikové mého hospodaření ovládli radnici, za peníze města najali na audit agenturu Deloitte nad Touche. Jako by jim nestačilo, že už i předtím město objednávalo na své hospodaření audit a výsledek byl bez výhrad. Dobrá, utrácí se znovu. Jenže ani výsledek tohoto šetření (který zastupitelstvo dodnes nedostalo k dispozici!) zřejmě mým oponentům nevyzněl, jak potřebovali. Takže (opět za

peníze radnice) najali právnickou kancelář, která by posudek od agentury správně vyložila. Proč posudek nevyhodnotí právníci města? Neznají zákony o hospodaření? Neumějí číst? Nebo je jim za tuhle práci obyčejný plat málo? Pomalu mi dochází trpělivost. Spekulace a domněnky, že z něčeho něco vyplývá, nelze soudně napadnout. Jestli mě ale někdo přímo a jasně obviní, koleduje si o žalobu a příkladný trest.

**Proč jste podepisovala smlouvy bez vědomí rady? Radní tvrdí, že o smlouvách nevěděli. Kdy a kdo vás zmocnil podepisováním smluv bez vědomí radních, příp. zastupitelů?*
Rozlišujme. Už jsem řekla, bez vědomí radních jsem nedělala nic. Seděli i ve výběrových komisích a informace jim byly k dispozici také od všech, kteří ke smlouvám dávali své stanovisko. A tvrzení, že jsem rozhodovala bez vědomí Rady města nebo zastupitelstva jakožto orgánů, je zavádějící. Podepisovala jsem prostě smlouvy, aniž by se musely projednávat se všemi formálními oficialitami. Bylo to zjednodušené, ale na tajné, to je rozdíl. Tlačil nás čas a nemohli jsme vždy čekat na někoho, kdo se mimo oficiálních zasedání na radnici neukáže. Kdo z radních se zajímal, pracoval ve výběrové komisi nebo chodil na každotýdenní porady koordinačního výboru? Dnešní kritiky práce Nezávislých jsem tam nevídala často. Asi měli jiné zájmy. Že jde práce kolem nich, jim tehdy rozhodně nevadilo. K podpisům mě totiž zmocnilo usnesení celého zastupitelstva. Jednohlasně. A mimochodem - tehdejší zákon o obcích zmocnění ani nevyžadoval, v zájmu férových vztahů jsem dělala víc, než jsem musela.

** Proč podle vás nikdo nechce podat trestní oznámení, jsou-li závěry advokátů takové?*
Protože dokazovat něco u soudu je náročnější, než jen šířit pomluvy a nepodložené spekulace. Vždyť ta komedie bije do očí. Lidé, kteří se chvástají tím, že konečně řídí město odborně, mají všechny dokumenty k dispozici a přitom nejsou schopni najít pochybení, které by z čistky na radnici udělalo důvěryhodnou záležitost. Najme se tedy specializovaná firma a ta má hospodaření města posoudit. Když to udělá, odborníci na radnici posudku buď nerozumějí nebo rozumět nechtějí. Zase nic. A tak tu dnes máme externí právní kancelář, kterou si odborníci najali, aby jim vysvětlila, co jim vlastně auditor vysvětlil. Možná tahle firma konečně opravdu vyloží zjištění předchozí firmy proti mně. U právní kanceláře bude asi vstřícnost k soudním tahanicím větší. Je to její živnost a další spory pro ni mohou znamenat další kšeft. A mimochodem, tato právní kancelář pro město už údajně pracuje.

** Je na kritizovaných smlouvách podepsán kromě vás i někdo jiný?*
Už jsem vysvětlila, kdo všechno k uzavření smlouvy dával stanovisko. V počáteční době, kdy byl stres a časový pres největší, se připomínkovalo ústně. Na operativních poradách později s každou smlouvou putovala "košilka" - průvodní list s podepsanými stanovisky všech zúčastněných. Za město jako smluvního partnera jsem pak smlouvy ratifikovala sama, s pravomocí, kterou mě pověřilo zmíněné usnesení zastupitelstva.
**Takže radní věděli v době podpisu smluv o tom, že smlouvy budete podpisovat. Znali i jejich obsah?*
Samozřejmě. Ten obsah mohli a měli znát ještě před podpisem. Nechci sklouznout ke stylu mých oponentů, ale v přípravě zóny existovala dělba práce. Že byla někdy jen formální, není moje chyba. Například řešení veškeré dopravy měl na starost nejprve místostarosta Krumich a po něm jeho nástupce, současný starosta Kaisler. Z tohoto titulu se také účastnili, respektive měli se účastnit všech jednání. Bohužel - tempo bylo pekelné a jednalo se často i po pracovní době, někdy pozdě do noci. Měla jsem ty pány tahat za uši? Jestliže dnes volají, že nebyli u všeho, kritizují sebe.

** Pokud to věděli, proč už třeba v roce 2001 nebo 2002 toto neoznámili nebo si nestěžovali jako v roce 2003 pan Rakušan?*
Řeknu vám bez obalu, co si myslím. Strůjci čistky nic vědět nechtěli. Bublina by splaskla a už by se nedalo házet blátem. Vždyť i ta jejich "snaha o nápravu" je jen divadlo. Pořád se zkoumá, kdo z Nezávislých udělal co špatně, mlhavě se naznačuje, že se za cosi utrácelo zbytečně nebo dvakrát. Na to jsou ale přece smlouvy a neměl by být problém vše prokázat. Proč tedy radnice nepožaduje náhradu škody? Proč v rámci svého "usilovného vyšetřování" nepožaduje vrácení peněz? Proč se pořád jen spekuluje o formě, jakou proběhly proběhly smlouvy, a stále se nemůžeme dozvědět, co konkrétně má být v jejich obsahu tak nevýhodné? Proč se na to ani nikdo neptá? Vidím jediný důvod. O odpověď nikdo nestojí. Jediný upřímný požadavek, se kterým jsem se setkala, vznesl jeden čistokrevný prospěchář, který střídá přesvědčení jako kravaty. Když za mnou přišel a pravil, že z přípravy zóny chce něco mít, poučila jsem ho, že to na radnici nechodí jako asi na jeho pracovišti. Uraženě odešel a teprve pak začala ta hra. Přišla žádost o poskytnutí starých smluv, předala jsem je, přišel požadavek našetření kontrolního výboru, začalo se vyšetřovat. Když se porušení zákona nepodařilo prokázat, začali se hledat přeběhlíci, kteří by zvrátili křehkou koaliční většinu a pomohli s mým odvoláním. Další už znáte.

** Měli radní možnost zjistit, za kolik jsou firmy nasmlouvány a obsah smluv? Jak?*
Pokud se zajímali, dozvěděli se to na zasedáních Rady nebo na pravidelných středečním jednání koordinačního výboru. Uvedené informace mohl každý radní získat také od kolegů, kteří byli členy výběrových komisí. Právě proto v nich přece radní zasedají, nebo do nich jmenují zastupitele jednotlivých stran. Dnešní kritici se ovšem zajímají až zpětně, od chvíle, kdy usoudili, že je práce hotova a blíží se čas sklizně. Kdybych opravdu dělala všechno sama, jako že je to nesmysl, měli by mě spíš pochválit, ne? Jestli jsme se za mého úřadování na radnici málo radili, může to být věc názoru. Především jsme ale pracovali. A je to za námi vidět. Nové vedení se údajně víc radí. Jaké jsou však výsledky? Když slyším, že na malou zónu vedle obytné zástavby má přijít chemička, nemám slov. Slušně nemohu komentovat ani záměr prodat Technické služby a zbavit se kontroly nad cenou za likvidaci domovního odpadu či další služby. A jinak? V zónách i jinde dobíhá, co Nezávislí vyjednali, a nic dalšího užitečného nevidím. Ani nové investory na obzoru. Mimochodem - nepřekvapuje mě to. O jejich příchod se radnice musí starat, sami nám z nebe nespadnou.

**Neměli by radní, kteří byli v radě už před 16. září 2003, vyvodit důsledky a odejít z orgánu města, jako jste musela odejít vy?*
Jediný, kdo z vlastní vůle opustil v září 2003 Radu, byl tehdejší místostarosta, ing. Karel Sova. S organizátory mého odvolání, kteří tomuto lidovci dokonce nabízeli post starosty, aby čistce na radnici dodali zdání serióznosti, nechtěl mít nic společného. A já je mám vyzývat k rezignaci? Jejich ambice (bohužel už ne schopnosti) řídit město jsou veliké. Jako důvod ke vtrhnutí na scénu "zadními dveřmi" uprostřed volebního období je to trochu málo, jenže si to nikdo z nich nepřipustí. Raději se budou chlubit cizím peřím a kalit vodu. Naštěstí to nepůjde donekonečna. Nezávislí se nerozpadli, jak prohlašuje pan Plašil. Jen se oddělilo zrno od plev. Už dnes můžeme vedení města s hořkou ironií poděkovat, že se k nám přidávají noví a schopní lidé, znechucení současnými poměry. Za dva roky znovu požádáme o důvěru voliče a do té doby se jasně ukáže, kdo pracoval pro město a kdo jen pro sebe, případně vůbec ne. Volby pak vystavějí účet, který nepůjde zamlžit ani zfalšovat.

5.10
V Kolíně na Šťáralce při hlavní silnici v Havlíčkově ulici byla koncem září vykácena řada vzrostlých lip. Důvodem byl výkop pro kabel v těsné blízkosti stromů, který poškodil kořeny lip.

Lidem se ale hodně ulevilo, již dávno požadovali jejich vykácení, protože kořeny stromů poškozovali přilehlé domy.

Byla dokončena rekonstrukce povrchu části ulice 5. května u bývalých kasáren. Na dalšímu úseku bude opravy platit společnost Tesco, protože touto ulicí se v budoucnu obchodní dům Tesco má zásobovat.

Výměna prošlapaného koberce a obměna nouzového schodišťového osvětlení jsou podzimním překvapením pro návštěvníky Kina 99. Nový zátěžový koberec měkce tlumící zvuk má mít fialovou barvu, nízkoenergetické celoschodové osvětlení bude modré. Tyto úpravy stály 300 tis. Kč.

Základní organizace Českého zahrádkářského svazu Kolín uspořádala na Zámecké výstavu ovoce a zeleniny. V soutěži o nejhezčí jablko, kterou kolínští zahrádkáři pořádají pravidelně každý rok, vybrali návštěvníci ze 141 vzorků jablko přítele Bellingera odrůdy Rubín.

Projekt na lávku z Kmochova ostrova na zálabskou stranu doznal několika změn. Podle původního návrhu měla být lávka esovitě zatočená, což se ukázalo jako nevyhovující. Změnou je posunutí pilířů, které původně měly stát ve vodě, na což Povodí Labe nepřistoupilo. Jeden pilíř se proto umístí na břeh Kmochova ostrova a druhý na protější stranu až za cestu vedoucí podle Labe. Brněnská firma SDS Exost, která vyhrála konkurz na stavbu, projekt nyní upravila tak, že lávka nakonec bude bez zatáček. Dalším technickým problémem je umístění plynovodu, kdy nároky plynařů na jeho uložení nebyly v původním návrhu akceptovány. Na jaře roku 2005 by měli mostek využívat cyklisté a chodci. Město počítá na vybudování mostu s náklady 30 mil. Kč.

8.10.

V České republice je celkem 22 klubů železničních modelářů. Ve středočeském kraji to je Kolín, Jesenice a Kladno.Klub železničních modelářů má v Kolíně dlouhou tradici, byl založen v květnu roku 1970. Má 33 dospělých a 6 žáků. Nejstarší a rovněž zakládající členů Miloš Kratochvíl, se letos dožil sedmdesátky. Klub stále vystavuje v Německu, každý rok v listopadu nebo prosinci se zúčastňuje mezinárodní výstavy v Lipsku. Zdárně se vyvíjí kroužek mládeže ve Veltrubech, kde je asi 10 kluků, kteří u modelařiny vydrželi celý školní rok. Mezi chlapci je i několik Kolíňáků. Dokonce na krajské soutěži skončili třetí, čtvrtý, pátý, na mistrovství ČR čtvrtý, pátý, šestý a další dva žáci získali na krajské soutěži první a druhé místo. A teď na ČR zase první a druhé místo. Kolínský klub se tradičně věnuje hlavně stavění budov a kolejiště. Pravidelně se jeho členové zúčastňovali dříve přeborů České republiky, nyní Mistrovství ČR, Federálního mistrovství a Evropské soutěže. Nejdále měli model v Anglii. Většinou se na těchto soutěžích umísťovali na prvních třech místech. Šlo o železniční modely s vlastním pohonem, vagóny, stavby nádražních budov a kolejišť...Modeláři mají i sponzory - je to Petr Dusílek z firmy OK Therm na Zálabí. Sponzoruje je též řezník Hrbek, který třeba dá pět kilo párků jako občerstvení na výstavu. Modelařina je koníček náročný. Samozřejmě časově, ale i finančně.
Lokomotivu lze postavit do 2,5 až 3 tisíc korun.Kolínští modeláři začínají pracovat na zahradní železnici. Postupně si chtějí zmodernizovat půdní prostor na lepší místnost a hlavně skladišťátko, kde by byly uloženy modely a měli by o nich přehled.

Do užívání byl dán modernizovaný úsek trati mezi Zábořím nad Labem a Přeloučí. První železniční koridor z Děčína přes Českou Třebovou a Brno do Břeclavi se tak po letech odkladů podařilo dokončit. Nový koridor je přes 380 kilometrů dlouhý a jeho modernizace stála 36,5 miliardy korun. Část peněz poskytla Evropská unie.Cesta rychlíkem z Pardubic do Kolína zkracuje o čtrnáct minut. Ale stošedesátikilometrová rychlost vlaků na trase z Prahy do Kolína a odtud do Pardubic je stále ještě jenom snem. Některá nádraží - včetně toho kolínského - na trase koridoru totiž stále nejsou přestavěna na vyšší rychlosti.Dráhy navíc nemají vhodné vlakové soupravy. Běžné soupravy mohou z bezpečnostních důvodů jezdit maximální rychlostí pouze v přímých úsecích koridoru. Pendolina, která mohou udržovat stošedesátikilometrovou rychlost i v zatáčkách, budou nasazena později, technické problémy na tratích jim zatím nedovolují jezdit na českých tratích. Nový koridor ale i tak přinese užitek. Osobní i nákladní vlaky po něm budou moci jezdit rychleji a zvýší se i počet vlaků s těžším nákladem, které budou moci po jeho trase každý den projet.

Vysokorychlostní železniční koridory v ČR
I. Německo-Rakousko/Slovensko termín 1993-2004
II. Polsko-Rakousko 1995-2006
III. Německo-Polsko/Slovensko 2005-2014
IV. Německo-Rakousko dokončeno do r. 2014
Č. Třebová-Přerov do roku 2005

13.10.

Hlavní pošta na Náměstí Republiky u supermarketu Delvita je na dva týdny uzavřena. Důvodem je náročná oprava střechy. Její služby suplují pobočky v ulici Pod Hroby u nádraží a na Jiráskově náměstí na Zálabí.Rekonstrukce střechy na kolínské poště potrvají až do ledna. Opravu pošta chystala již několik let, protože střechou zatékalo. Teprve letos se ale podařilo získat peníze i vhodnou firmu, která prosklenou atriovou střechu vymění.

První dentální hygienistka v Kolíně začala pracovat v ordinaci zubní lékařky MUDr. Silvie Dědkové. Je to vlastně pomocnice zubního lékaře, "zubní kosmetička". Provádí pacientovi vstupní vyšetření, kontrolní vyšetření, rentgen, odstranění zubního kamene včetně instruktáže, jak své zuby ošetřovat, a další úkony, zaměřené na prevenci. Zatím pracuje dva dny v týdnu, v pondělí a ve čtvrtek odpoledne. Jde o částečně placenou službu.

14.10.

Kolínští lékaři očkují proti chřipce. Cena jedné dávky vakcíny je 250 Kč a chrání jednu sezónu proti infekci virem chřipky. Mezi lidmi je zájem, neboť se objevily od lékařů informace, že se letos očekává chřipka v nebývalé síle.

Většina dětských hřišť je v dezolátním stavu a maminky s malými dětmi, jimž jsou hřiště určena, tam raději nechodí, protože jde doslova o bezpečnost dětí. Radnice se pustila do opravy, ale nyní

opravy nepokračují. Probíhají pouze havarijní opravy, protože Technické služby nyní vysekávají plochy u TPCA.

Porodnice je na 14 dní uzavřena.Porodní sály i oddělení pro šestinedělky se malují. Děti které se rozhodnou přijít v těchto dnech na svět tak nebudou mít místo narození Kolín, ale Nymburk, Kutná Hora nebo Čáslav.

Burzu militárií pořádá kolínský sběratel policejních čepic Petr Koubský vždy dvakrát do roka.V tomto měsíci se konala už sedmá. Sběratelé uniforem, čepic, odznaků a vůbec všeho, co se vztahuje k armádě, se sešli v sále Na Zámecké, aby si vystavené předměty prohlédly, koupili, nabídli k výměně ty své. V Kolíně, kde se pořádá již sedmá burza militárií. Hojná tu byla nabídka policejních nášivek, čepic, triček , odznaků, či atrapy granátů z druhé světové války Bylo také možné zhlédnout Koubského jedinečnou sbírku policejních čepic. Jen jedno tu bylo zakázané vystavovat - funkční zbraně. Do Kolína se sjeli sběratelé z celé republiky i ze Slovenska.

18.10.

Dvě zlaté svatby byly na radnici. Jubileum společného života tu oslavili manželé Svobodovi, kteří z Kolína pocházejí, ale nyní žijí v Praze, druhou dvojicí byli Alžběta a Ladislav Beránkovi,kteří prožili celý svůj dosavadní život ve Štítarech. Před oddávajícím zastupitelem Milanem Janouškem si poté po padesáti letech znovu slíbili věrnost a dali opětovný manželský polibek. Od Sboru pro občanské záležitosti obdrželi dárkový balíček a květinu. Jubilanti si ke svému výročí přáli hlavně zdraví, které považují za nejdůležitější.

Logistické centrum chce v Ratboři chce postavit přepravní firma Litra z Mnichova Hradiště. Má mít rozlohu téměř 40 hektarů a kapacitu pro deset tisíc automobilů a mělo by sloužit jako překladiště pro vozy značky vyráběné v TPCA, které se odtud mají vozit do části Evropy. Záměr ale nebyl přijat s nadšením. Sotva se to lidé zde žijící v Ratboři a okolí dozvěděli, začali protestovat.Bojí se hluku, zplodin i ztráty vody ve studních, mají obavu z toho, že ze čtyřicetihektarové vybetonované plochy bude voda odtékat a nedostane se do podzemních pramenů.Lidé se obávají i hluku: každou hodinu mají z terminálu odjet zhruba dva až tři kamiony naložené automobily a denně pak dva vlaky. V Ratboři je vedení obce pro to, aby Litra svůj terminál postavila. Překladiště by dalo práci až dvěma stům lidí, což se zdejším zastupitelům zamlouvá. Od terminálu si například slibují, že posílí dopravu na železniční trati do Ledečka, a obec se tak vyhne hrozbě, že České dráhy v Ratboři zruší málo využívanou zastávku. Do Ratboře by se mohli také přistěhovat noví obyvatelé, což by možná pomohlo otevřít školu, kterou musela obec nedávno zavřít kvůli nedostatku dětí. Radnice v Kolíně je také proti vybudování překladiště v Ratboři, protože do areálu i opačným směrem mají denně proudit až desítky kamionů. Neměly by sice jezdit přes samotné centrum města, i tak by vyhrotily už tak kritickou dopravní situaci. Ta se má zhoršit příští rok, kdy začne vyrábět automobilka TPCA v Ovčárech, kam bude po silnici od Kutné Hory každý den směřovat zhruba 140 kamionů naložených součástkami. Podle radních by měla firma svůj terminál vybudovat raději v průmyslové zóně v Ovčárech, kde zbývá 98 volných hektarů.Firma z Mnichova Hradiště se ale o tyto pozemky zajímala už před dvěma lety, ovšem tehdejší vedení města ji odmítlo, že jsou určeny pouze pro subdodavatele automobilky TPCA.O investici se začal zajímat také Středočeský kraj, který chce, aby odborníci přezkoumali, jaký vliv by měl terminál na životní prostředí.

Město nechá upravit prostor stanic Městské autobusové dopravy Kolín před nádražím Českých drah. Důvodem jsou problémy řidičů MAD se zajížděním ke dvěma stávajícím zastávkám. Přibyly další linky a obě zastávky už dlouhodobě kapacitně nedostačují potřebám. Lidé se špatně orientují v tom, kterým směrem jede autobus , např. č. 3 – na sídliště nebo Zálabí ? Někteří si museli správnost svého postupu ověřovat u řidiče, a tak se mnohdy stalo, že narychlo vystupovali, aby nejeli špatným směrem. Navíc se předpokládá, že valná většina zaměstnanců automobilové firmy TPCA a dalších společností, které postavily své závody v průmyslových zónách, budou přijíždět po železnici. Ve výběrovém řízení na tuto zakázku zvítězila firma Jana Březiny z Kolína

Stavba centrálních operačních sálů začíná v Nemocnici Kolín a měla by být hotova v roce 2006. Na místě kuchyně a prádelny v centru areálu bude pět operačních sálů a anesteziologicko-resuscitační centrum, spojených koridorem s budovami interny a chirurgie.Náhradou pro kuchyň, jejíž objekty jsou demolovány, bude hospodářský objekt v areálu bývalé mateřské školy v ulici Rimavské Soboty, kde bude centrální výroba jídla. Za užívání těchto prostorů zaplatí nemocnice městu 189,2 tis. Kč ročně. Budovu bude moci nemocnice využívat od přelomu října a listopadu

19.10.

Obyvatelé Šťáralky nesouhlasí i nadále se stavbou továrny Bioferm na výrobu bioethanolu v tamější průmyslové zóně. Nechtějí přistoupit na nabídku firmy, která jim nabízí místa ve správních orgánech a akcie. Své požadavky shrnuli do 18 bodů. Požadují mimo jiné referenční listinu dodavatele technologie, protože plánované spojení technologií nebylo zatím nikde v Evropě realizováno. Žádají i měření stávajícího hluku a emisí, aby později bylo možné hodnoty porovnávat. Petici proti stavbě chemičky podepsalo 77 šťáralských občanů.

21.10.

Nemocnice v Kolíně je největší zdravotnické zařízení ve východní části Středočeského kraje. Poskytuje péči na třinácti lůžkových odděleních s 558 lůžky a vyšetřovací a ambulantní činnost na dalších třinácti odděleních. Pracuje v ní 965 lidí, z toho je 139 lékařů. Nyní se připravuje na to, aby se kolínská nemocnice stala přirozeným centrem specializované lůžkové péče ve východní části Středočeského kraje. Oblastní nemocnice Kolín chce poskytovat svým pacientům vysoce kvalitní zdravotnickou péči v základních lékařských oborech, jako je interní medicína, gynekologie a porodnictví, chirurgie a pediatrie. V rámci Dne pro středočeské zdravotnictví proběhl den otevřených dveří ve všech zdravotnických zařízeních zřizovaných krajem,tedy i v Nemocnici Kolín, Kojeneckém ústavu a Územním středisku záchranné služby Středočeského kraje - oblastní středisko Kolín-Nymburk. V nemocnici se pro veřejnost otevřelo angiocentrum, endocentrum, rehabilitace v prostorách interního oddělení, transfuzní a hematologické pracoviště a mamocentrum, záchranná stanoviště Oblastního střediska v Kolíně, Českém Brodě, Kostelci nad Černými lesy, Nymburce a Městci Králové. Smyslem této akce bylo, aby si lidé sami vytvořili představu o reálném stavu našich zařízení.

Dvě kamarádky, Marcela Špinková a Petra Halamová, které nezastupují žádnou oficiální organizaci, se rozhodly uklidit část města. A protože by na to samozřejmě samy nestačily, požádaly o spolupráci právě radnici, o jejíž znečištěné pozemky se jednalo. Dobrovolníky na úklid černých skládek pozvaly prostřednictvím několika letáků umístěných na středních školách,

v Draslovce, Tesle, přilehlých obcích, dokonce i v Kině 99. K brigádě zval i místní týdeník Pres.Přišli čtyři. Brigádníkům město Kolín poskytnulo chutnou svačinu a zajistilo sběrové pytle i okamžitý odvoz odpadu. A jaké „poklady" tu sběrači nacházeli? Například rezavé plechovky od barev, plastové lahve, některé naplněné a pečlivě uzavřené, lahve od šampaňského a tvrdého alkoholu (dva pytle lahví na 200 metrech),obaly od pamlsků a běžný domovní odpad, kola od aut, pneumatiky.

Deset měsíců podmíněně Krajský soud v Praze potvrdil bývalému řediteli policie v Kolíně Miloši Tolmovi za to, že před třemi lety havaroval se služebním autem a nehodu se snažil utajit. Společně s ním dostali podmíněné tresty i další tři policisté, kteří podle soudu svému řediteli pomáhali zahladit po havárii stopy.Nehoda se stala v roce 2001 v Bečvárech na Kolínsku. Tolma tam se služební oktávií naboural do lampy veřejného osvětlení, odmítal ošetření od přivolaných lékařů i pomoc hasičů. Policistům, kteří do Bečvár přijeli, pak řekl, že si vše vyřídí sám. Hlídka mu tak nedala ani dýchnout do balónku, zda nepil alkohol. Auto nechal Tolma druhý den tajně opravit. Případu se okamžitě chopila inspekce ministerstva vnitra, měsíc poté dostal Tolma od středočeského policejního šéfa výpověď pro porušení služební přísahy. Vyřešení případu trvalo dlouho, protože Tolma onemocněl a měl dlouho neschopenku.Tolmův obhájce ke krajskému soudu přinesl nový lékařský posudek, podle nějž Tolma měl po havárii zranění mozku a páteře, a nevěděl tak, co dělá. Svědci totiž již u kutnohorského soudu řekli, že se choval agresivně a snažil se z místa nehody co nejdříve odjet. Další tři policisté zase včera zopakovali, že s případem nemají nic společného. Všichni tři policisté také od soudu odešli se stejnými tresty, jaké dostali už v Kutné Hoře, tedy od šesti do osmi měsíců podmíněně.To, zda byl Tolma opilý, soud neřešil. Soud se nezabýval tím, jestli byl Miloš Tolma při nehodě opilý.Sami policisté ale tušili, že ředitel před jízdou pil, jak o tom svědčí nahrávky rozhovorů z dispečinku. Totéž navíc již dříve potvrdili tři svědci, kteří poukázali na Tolmovo podivné chování i na to, že z jeho úst cítili alkohol.

25.10.

Účetní Kina 99 Blanka Maternová byla obžalovaná z krádeží peněz v letech 1996 až 2001 z pokladny kina – celkem 1,2 mil. Kč..Přišlo se na to tak, že bylo podezření, že někdo falšuje podpisy tehdejšího ředitele Vladimíra Poklopa, a tímto způsobem každý rok vybral statisíce korun, které ovšem neprošly pokladnou. Policie byla přesvědčena, že to měla na svědomí právě ekonomka Maternová, která chodila do banky peníze vybírat. Znalec z oboru písma sice potvrdil, že podpisy nejsou pravé, ovšem nedokázal s jistotou určit, kdo je napodoboval. Soud ji proto osvobodil, protože podle něj nebyly přesvědčivé důkazy, že peníze opravdu z banky tajně vybírala a pak si je nechávala.Státní zástupkyně požadovala pro Maternovou dva roky nepodmíněně, soudce Kruml ale bývalou ekonomku zprostil obžaloby, jak žádal právník Maternové. Státní zástupkyně se na místě odvolala, případ tak bude mít pokračování u Krajského soudu v Praze.

Ortopedické sály, které mívaly v minulosti často problémy s povolením hygieniků k dalšímu provozu mimo jiné kvůli nedostatečnému prostorovému zázemí, prošly rekonstrukcí. Dostalo se jim i špičkového přístrojového vybavení. Operatérům, pracujícím na tomto oddělení, pomáhá při náročných výkonech i nový přístroj, který je jediný svého druhu ve Středočeském kraji.Je to počítačový systém, jakási obdoba navigačních přístrojů, používaných například při operacích mozku. Zaručuje operatérovi, že se vždy se stoprocentní přesností implantuje umělý kloub tak, jak má být.

Lépe informovat lidi v případě nebezpečí chce radnice v Kolíně. Připravuje proto obnovu varovného systému, který upozorňuje obyvatele při případných chemických haváriích nebo povodních. Jedním ze způsobů, jak varovat obyvatele, budou domácí radiostanice, tedy přijímače, z nichž se v případě katastrofy budou ozývat upozornění a rady, co dělat. Tato rádia by mělo dostat asi padesát domácností, především těch, které bydlí poblíž chemických továren nebo zimního stadionu, jehož technologie pracuje na základě jedovatého čpavku.Město plánuje v těchto místech rovněž vyměnit speciální, drahé náplně v monitorovacích systémech, které sledují, jestli nějaké nebezpečné látky neunikly do ovzduší. Kolín si také nechává vypracovat nový povodňový plán včetně map, kam až by dosáhlo rozvodněné Labe

29.10.

Středočeský kraj totiž bude muset řešit připomínky k trase obchvatu, které někteří obyvatelé Kolína vznesli při takzvaném územním řízení. To je nezbytné pro vydání stavební povolení. Územní řízení začalo již na jaře, tehdy měli lidé možnost se k trase obchvatu vyjádřit. Na radnici se sešlo téměř pětadvacet námitek, z nichž úředníci většinu zamítli. Potvrdili, že se budou podrobně zabývat jen připomínkami obyvatel Štítar, kteří s trasou obchvatu nesouhlasí - bojí se například zplodin, prachu a hluku, protože právě přes štítarské údolí má vést jeden z mostů. Ten navíc zastíní některé soukromé pozemky, za což jejich majitelé požadují náhradu. Stavební odbor potom vydal územní rozhodnutí a právě proti němu běží až do 8. listopadu lhůta pro odvolání. Kromě obyvatel Štítar se zatím odvolali lidé ze Šťáralky, kteří se rovněž bojí, že otevření obchvatu zhorší v jejich čtvrti životní prostředí.Radní tato odvolání vnímají jako snahu stavbu obchvatu zdržet. Obchvat Kolína má odlehčit dopravou městu, kterým denně ve směrech od Prahy a od Čáslavi projede až 22 tisíc aut.

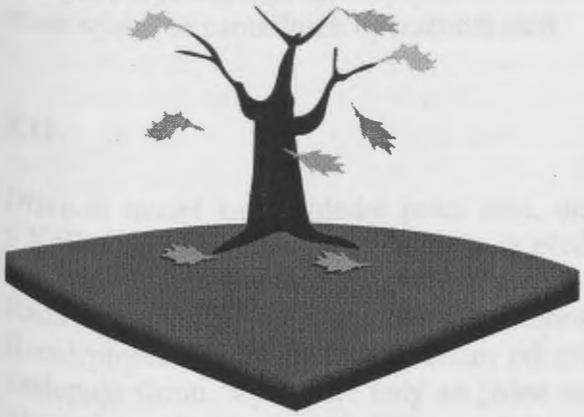
Obchvat Kolína

* Odvede tranzitní dopravu z města

* Začne před Kolínem na pražské silnici, za městem se napojí na kutnohorskou výpadovku

* Stavět se má začít v roce 2005 nebo 2006

* Náklady jsou přibližně 1,6 miliardy korun



LISTOPAD

1.11.

Mění se systém stravování zdravotníků kolínské nemocnice, protože hygienická stanice vydala nesouhlasné stanovisko ke stávajícímu stravování v kuchyni, na jejímž místě by měly postupně vzniknout operační sály. Personálu vaří obědy majitel kolínské Jitřenky a provozovatel restaurace Budvarka (donedávna U Radnice) Antonín Kadlec.Obědy jsou dováženy ve várnicích do výdejny v budově nemocniční vrátnice. Odsud je možné si oběd odnést či sníst na místě. Kdo si chce jídlo odnést, musí mít jídlonosič.To jsou prakticky tři hrnce nad sebou, spojené jedním držadlem. Restaurace nabízí šest teplých jídel sedm dní v týdnu, saláty i chlebíčky. Za oběd účtuje 45 Kč, nemocnice připlácí. V nemocnici nyní pracuje kolem tisícovky zaměstnanců. V době, kdy pro ně zajišťovala obědy nemocniční kuchyně, si je objednávalo nejvýše 300 členů personálu.Objekty kuchyně se nyní ruší, uvolní místo výstavbě centrálních operačních sálů.

3.11

Dříve si musel každý hledat práci sám, dnes tuto službu nabízejí personální agentury. I v Kolíně je máme. Výhodou agentur je především fakt, že se u nich soustředí nabídky více společností a zvyšuje se tak pravděpodobnost, že jedna z nich vyhoví i vám. Řada uchazečů se brání kontaktu s personální agenturou proto, že první fáze výběrového řízení probíhá v prostředí odtrženém od případného zaměstnavatele. Personální konzultant zastupuje firmu. Vystupuje tedy na jedné straně jako hodnotitel, na straně druhé ale působí zároveň v roli poradce. Dokáže poradit, jaké jsou možnosti na trhu práce, jak napsat, případně lépe upravit profesní životopis, jak vylepšit celkovou prezentaci nebo vhodněji formulovat odpovědi na otázky, které mohou být při pohovoru položeny. Mnohdy ale uchazeči odmítají spolupráci s agenturou prostě proto, že si myslí, že jim práci stejně nenajde. Částečně mají pravdu. Kandidátů je mnoho a agentura skutečně nemůže uspokojit všechny. Na druhou stranu, i když se nepodaří přímo místo zprostředkovat, může uchazeč využít "poradenské role" personálního konzultanta. Existují totiž různě specializované personální agentury, např. na oblast IT, finanční pozice, administrativu, obchod.Agentury neberou žádné poplatky, za hledání a výběr ji totiž platí firmy, které si službu objednaly.

7.11.

Odtahování špatně zaparkovaných vozidel se ujaly Technické služby města Kolína. Odstavné parkoviště se nachází na Třídvorské ulici. Na plochu, kam se vejde 54 vozidel, dohlíží nepřetržitě kamerový systém a objekt je střežen i elektronicky. Výdej odtažených vozidel bude ve všední dny od 6 do 20 hodin. Nouzový výdej mimo tyto hodiny a dny bude zajištěn na telefonním čísle 321 724 011 24 hodin denně. Vozidla jsou vydávána pouze oproti platbě hotovostně, kdy za provedení odtahu je účtováno 980 Kč a 120 Kč za každý i započatý den parkování (minulá služba účtovala 960 Kč za odtah a 50 Kč denně za parkování). Minimálně tedy řidič zaplatí za vydání vozidla 1.100 Kč. Kromě elektronického střežení, kamerového systému a přípravy odstavné plochy Technické služby investovaly do navigačního systému v ulicích Ovčárecká a Třídvorská ve směru od centra města, který řidiče odtaženého vozidla navede na odstavné parkoviště. Pokud řidič považuje odtah za neoprávněný, musí stejně zaplatit a posléze uplatňovat své námitky u komise, která bude zřízena ze zástupců provozovatele odtahovky, odboru dopravy Městského úřadu Kolín a městské policie. Na základě písemné stížnosti proti odtažení tato komise rozhodne o oprávněnosti odtahu. Pokud

komise uzná, že vozidlo bylo odtaženo neoprávněně (na základě dokumentace - videokamerou a jeho dokladů, např. potvrzení o pobytu v nemocnici) budou řidiči finanční prostředky s omluvou vráceny. Všechna odtažená vozidla budou natočena a materiál archivován pro jednání komise i případné soudní spory.

Při úklidu listí pomáhá Technickým službám mnoho převáženě starších občanů. Ti hlavně zametají a shrabují listí v okolí svých nemovitostí a Technické služby ho už pak jenom nakládají a odvážejí. Aby shrabané listí neroznesl vítr, požádaly služby občany, aby jim včas oznámili, kde bude listí shrabáno, aby ho mohly odvézt.

Kardiovaskulární onemocnění jsou v Česku hlavní příčinou úmrtnosti. Pacienti z Kolína s kardiovaskulárními nemocemi už nemusejí za vyšetřením či zákroky dojíždět do Prahy. V kolínské nemocnici bylo otevřeno nové angiocentrum. Oddělení se zaměřuje na prevenci, diagnostiku a léčbu chorob tepen, žil a mízních cév. Kolínská nemocnice bude nyní provádět péči v celém rozsahu s výjimkou srdce. Léčebné zákroky se provádějí nejčastěji metodou roztažení balónkem nebo implantací kovové výztuže.

7.11.

Origami je staré japonské umění skládání papíru, které je dnes populární na celém světě. Z papírových skládaček dokážou dnešní origamisté složit prakticky cokoliv od koníka či jeřába až po dvouplošník s vrtulí. V čajovně Setkání se sešli jeho příznivci na pět hodin přednášek a seminářů vedoucích od základních technik skládání až k návrhům vlastních modelů.

V areálu někdejších kasáren vyroste obchodní centrum TESCO a hobymarket OBI, jenž je označován jako záměr "Dům a zahrada Kolín". Zastavěná plocha velkoprodejny bude činit 7.754 m2, komunikace 5.544 m2, parkoviště 2.569 m2 a vegetačně upravené plochy - zeleň 7.434 m2. Konstrukčně se jedná o nepodsklepený halový objekt s obchodní plochou, vnitřní a zakrytou zahradou a také venkovní zahradou. Součástí výstavby jsou kromě potřebných přípojek inženýrských sítí také obslužní komunikace a parkoviště s kapacitou 201 parkovacích stání. V rámci výstavby infrastruktury v areálu bývalých kasáren bude vybudována veřejně obslužná komunikace, na kterou bude záměr napojen. Vjezd je navržen oproti vjezdu do areálu TESCO. Zásobování představuje 10 nákladních a tři těžká nákladní auta za den. Zdrojem hluku z provozu velkoprodejny bude dopravní obsluha, vzduchotechnika a plynová kotelna. Akustická studie prokázala, že provoz prodejny ovlivní hlukové klima v dané oblasti pouze minimálně. Vlivy na ovzduší zůstanou na velmi přijatelné nízké úrovni - hluboko pod imisními limity, jak tvrdí úřední zpráva. TESCO i OBI by měly sloužit zákazníkům již před Vánocemi roku 2005.

10.11.

Nápor podvodníků, kteří se v Kolíně zaměřují zejména na starší lidi, v současné době ustal. Po několika případech následujících poměrně rychle za sebou je zhruba měsíc klid.Podle policie to může být jen takzvaný klid před bouří, zvlášť nyní s blížícími se Vánoci, kdy kdekterý lhář bude chtít vymyšlenou lstí přijít k penězům. Starší člověk je pro podvodníky relativně snazší kořistí a pro policisty bývá někdy složité pochopit, jak mohla být oběť tak neopatrná a jak lehce se nechala. Podvodníci používají nejrůznější lsti od žádosti o půjčení peněz na benzín či zaplacení pokuty až po odtažení havarovaného kamionu.Takto už se jim

povedlo dostat například patnáct tisíc korun od šestasedmdesátileté ženy, kterou neznámý muž oslovil na ulici. Čtyřiasedmdesátiletá žena dokonce slušně vypadajícímu podvodníkovi došla domů pro kartu a poté do banky pro třicet tisíc, aby mu, jak tvrdil, půjčila na zakoupení kotle.

Pod názvem „Nedej se" uspořádala kolínská městská policie kurz sebeobrany pro žáky sedmých tříd. Určený je pro dívky, aby se mohly lépe ubránit, pro chlapce je zase výuka hmatů a chmatů. Všichni by se měli v kurzu také naučit bezpečnějším pádům například z jízdních kol. Ty podle lékařů ohrožují život nejvíce.

Volby do krajských zastupitelstev se konaly 5. a 6. listopadu, v pátek a v sobotu. První den byly volební místnosti otevřené od 14 do 22 hodin, druhý den od 8 do 14 hodin. V Kolíně bylo jako obvykle 29 volebních okrsků, volební místnosti byly tam, kam už po několikáté chodí občané volit. Jako obvykle byly volební místnosti ve školách, na 1.ZŠ pro tři okrsky, na 2., 3. a 4.ZŠ volily dva okrsky, na 5. a 6. ZŠ jeden a na 7.ZŠ okrsky. Problém se vyřešil s volební místností v areálu bývalé Mateřské školy v ulici Rimavské Soboty. Školka sice byla zrušena, ale volební místnost pro tyto volby v objektu zůstala. V objektu základní školy volili i v Sendražicích. U každého kompletu hlasovacích lístků byly pokyny pro voliče, jakým způsobem se volí, jak mají hlasovací lístky označit, aby byly platné. V Kolíně navíc dostali voliči ještě lístek s pořadovým číslem voliče, jménem, příjmením a adresu, označením volebního okrsku a místem volební místnosti. Zadní strana tohoto lístku obsahovala upozornění, že volič je povinen po příchodu do volební místnosti prokázat svoji totožnost a státní občanství České republiky platným občanským průkazem, cestovním, diplomatickým či služebním pasem ČR nebo cestovním průkazem.
Ve středních Čechách ve volbách do 65členného zastupitelstva kraje usilovalo o hlasy voličů 16 subjektů (v závorce je číslo, s nímž do voleb šli): Česká strana sociálně demokratická (36), Koalice Dělnické a Národní strany (49), Koalice pro Středočeský kraj (1), Koalice Strany zelených a Strany pro otevřenou společnost (22), Komunistická strana Čech a Moravy (54), Konzervativní strana (50), Koruna Česká - monarchistická strana Čech, Moravy a Slezska (33), Národní sjednocení (52), Nezávislí (19), Občanská demokratická strana (26), Pravý Blok - strana za odvolatelnost politiků, referenda a přímou demokracii www.cibulka.net (34), Republikáni Miroslava Sládka (15), SNK sdružení nezávislých a Evropští demokraté (2), Strana venkova - spojené občanské síly (43), Strana za životní jistoty (42) a Svobodní (30).Zájmy Kolína a okolí bude příští čtyři roky v krajském zastupitelstvu hájit jen pět lidí

Premiér Stanislav Gross otevřel druhý bytový dům pro zaměstnance automobilky TPCA. Přebudovaná kasárenská stavba má čtyři nadzemní podlaží se 36 byty včetně dvou bezbariérových. Nejmenší jsou garsoniéry a největší 3+1. Stavbu provedl Geosan Group. Padesát sedm bytů v prvním rekonstruovaném domě v kasárnách je už obsazeno.

Na výstavbu bytového domu v Zengrově ulici Kolín získá státní dotaci. Objekt o 15 bytových jednotkách má celkem přijít na cca 21 mil. Kč. Stát přispěje částkou 8,25 mil. Kč, to znamená 550 tis. Kč na jeden byt.

Společnost VODOS se dohodla s TPCA na ceně stočného pro kanalizaci a čistírnu odpadních vod v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry. Po dobu zkušební provozu čističky, tj. do poloviny roku 2006, bude automobilka platit méně, než kolik platí ostatní občané. Výše nájmu v

bytech, které město a stát nechaly postavit pro zaměstnance TPCA, k dohodě zatím nedošlo a nájemníci platí podle sazebníku platného ve městě. TPCA by nájem chtěla snížit o 10 až 15 Kč za metr čtvereční.

Občanské sdružení Život 90 ze Zruče nad Sázavou začíná působit i v Kolíně. Organizace provozuje speciální linku tísňového volání pro seniory a zdravotně postižené. Jde o to, že klient nosí při sobě neustále bezdrátový přístroj a jednoduchým stisknutím tlačítka si může přivolat pomoc lékaře, strážníků Městské policie. Instalace zařízení stojí 1000 Kč, měsíční poplatek je 150 korun. Na služebně MP jsou uložené karty těchto lidí spolu se zapečetěnými klíči od jejich bytu. Takže když zavolají o pomoc, nemusí se o nic jiného starat a pomoc se do jejich bytu dostane, i když je zamčený. Hned po zavedení tuto službu využili tři občané z Kolína.

Ve strašidelný ostrov se Kmochův ostrov letos proměnil už posedmé a láká každý rok stále víc zvědavců. V areálu byla připravena strašidelná stezka. Na ní měly děti (chodící většinou ve velmi těsném doprovodu rodičů) možnost setkat se s pohádkovými strašidly, která neměla za úkol děsit, ale pobavit. Proto u každého malí odvážlivci plnili různé úkoly (chůze v galoších, strachový pytel, chůze na kládě a kostkách nebo bludiště), za které dostali speciální strašidlácké peníze , platné pouze v improvizovaném krámku při koupi sladkosti.

28.11.

Radnice v Kolíně se nechce smířit s tím, že by u Ratboře mělo během příštího roku vyrůst obří překladiště pro automobily značky Toyota. Odtud by se auta vozila do východní a střední Evropy. Město se totiž bojí, že by to znamenalo ještě větší zatížení Kolína dopravou, než je tomu nyní. Chce proto přesvědčit firmu Litra, která má terminál stavět, aby si pro svou investici vybrala volné pozemky v průmyslové zóně v Ovčárech. Překladiště má stát v sousedství Ratboře na osmatřiceti hektarech dnešních polí. Každou hodinu by odtud měly odjíždět dva až tři kamiony naložené novými toyotami, které budou z Ratboře směřovat za prodejci.Kolínská radnice se nyní snaží investorovi nabídnout, aby terminál vybudoval raději v Ovčárech. Tady ostatně zbývá u automobilky Toyoty, Peugeotu a Citroenu (TPCA) ještě téměř 100 hektarů nezastavěných pozemků, které zatím čekají na využití. Zatím se ale nezdá, že by firma chtěla vyhlédnuté pozemky u Ratboře opustit. Přípravy na stavbu rozlehlého areálu jsou totiž velmi daleko a firma do nich investovala velké peníze.Litra se přitom s žádostí o pozemky v zóně na radnici už jednou obrátila. Před dvěma lety ji ale tehdejší radní odmítli s tím, že by zabrala příliš velkou plochu a zaměstnala málo lidí. V zóně se jedno podobné překladiště dokončuje. Provozovat ho bude firma Gefco a bude zajišťovat odbyt vyrobených vozů Peugeot a Citroen.Kolínská radnice se bojí, že provoz překladiště velmi zatíží dopravu ve městě. Kamiony sice nebudou jezdit přes centrum, ale po Polepské ulici a dál na Kutnou Horu. Jenže tudy budou od příštího roku směřovat do TPCA i kamiony naložené součástkami a už nyní tady bývá ve špičkách dopravní situace kritická.Proti terminálu jsou také lidé ve Kbelu, od jejichž domů by byl terminál vzdálen je pár set metrů. Naopak v Ratboři se na investici těší - například proto, že přinese 200 pracovních míst a díky ní se zvýší provoz na trati do Ledečka. Obec si také slibuje příliv nových obyvatel.Logistické centrum by sloužilo pouze pro vozy značky Toyota. Vedení TPCA tvrdí, že s projektem nemá nic společného - vše podle šéfa továrny Masatake Enomota zařizuje ústředí japonské automobilky.

29.11.

Celostátní deník MF Dnes přinesl ve své středočeské mutaci rozhovor s bývalou starostkou města Kolína, která čelí v souvislosti s průmyslovou zónou u Ovčár a zejména v souvislosti s výstavbou TPCA mnoha obviněním, především na zneužití pravomoci veřejného činitele. Je jí dáváno za vinu, že bezvědomí radních a zastupitelů uzavírala a podepisovala smlouvy pro město značně nevýhodné. A to údajně i v případech, kdy šlo o stamilionové částky. Případ stále ještě není uzavřen, hrozí jí policejní vyšetřování, proto zařazuji do kroniky rozhovor v plném znění. Situace vyústila v její odvolání z funkce starostky v říjnu loňského roku.

**Paní Majerová, bojíte se policejního vyšetřování, které bude zkoumat, jestli jste jako starostka Kolína neporušovala zákony?*

Nebojím. Pokusů najít na mě nějakou špínu už byla celá řada a všechny dopadly stejně. Na těch posledních je ovšem nehorázné, že se dějí za peníze města.Když moji oponenti ovládli radnici, najali si pro zvláštní audit agenturu Deloitte and Touche. Jako by jim nestačilo, že i před tím město objednávalo na své hospodaření nezávislý audit. A výsledek byl bez výhrad. Teď se utrácí znovu. Milion a půl za zprávu, kterou zastupitelstvo dodnes nedostalo k dispozici! Ale zřejmě nevyzněla, jak mí oponenti potřebovali, neboť si - opět za peníze radnice - najali právnickou kancelář, která by posudek od agentury správě vyložil.Nevím, proč to nemohou dělat právníci placení městem. Zákony o hospodaření jistě znají.

** Už víte, co na policii řeknete?*

Ani nevím, na co se budou ptát. Oponenti hledali nějaké pochybení ještě před mým odvoláním. Ustavili kontrolní výbor, ten si vyžádal zpochybňované smlouvy a pak konstatoval, že porušení zákona nezjistil. Pochybení nezjistila ani důkladná kontrola ministerstva průmyslu a obchodu.

**Ale právníci, jejichž analýzu si objednali radní, tvrdí, že jste porušovala zákony. Podle zápisů z tehdejších jednání prý radní vůbec nevěděli, jaká výběrová řízení se vypisují na budování průmyslové zóny pro automobilku a kdo v nich zvítězil. Tyto smlouvy jste podepisovala sama, aniž o tom údajně radní věděli. Přitom šlo o zakázky o stamiliony. Předpokládám, že tento názor popřete...*

Místo názorů se raději soustřeďme na ověřitelná fakta. Ze zápisů jen vyplývá, že radní zmíněné věci neřešili. Nikoli že by o nich nevěděli. Obšírnou zprávou o postupu přípravy zóny začínalo každé zasedání rady a výběrová řízení a návrhy smluv nikdo neutajoval. Ani by to nešlo. Jejich obsah připomínkovali zástupci vládní agentury Czechinvest, právníci zastupující město, ekonomka, stavební úřad, finanční odbor a odbor rozvoje města a další. U nich byly radním k dispozici i ty nejpodrobnější informace. Přehled o obsahu smluv - nejen po jejich podpisu, ale ještě před ním - mohli radní získat i od svých kolegů, členů výběrových komisí. Případně na každotýdenních poradách koordinačního výboru.A mé protizákonné jednání? Podle vyjádření právníků byly smlouvy podepsány v souladu se zákonem. Také prý neumožnila radě projednat každou novou smlouvu s náležitými formalitami. I to je poněkud zkreslené. Postup, kterým se uzavíraly smlouvy, odhlasovali sami radní i zastupitelé. Usnesení, jímž mě pověřili pravomocí jednat za město, přijali dokonce jednohlasně - tedy včetně dnešních kritiků.

**Radní a senátor Jan Rakušan mi loni v létě řekl: „U některých smluv jsem nevěděl, že je město uzavřelo. Jako radnímu mi to nikdo neřekl." Znamená to, že nemluví pravdu?*

Že jde o lež, nemohu dokázat. Třeba pan radní na zasedání prostě nedával pozor. Nevím. Možná si představuje, že jsem jednotlivé radní měla obcházet a připomínat jim, čím se město zabývá. Pokud opravdu nic nevěděl, měl byste se ho zeptat, proč mu to tak dlouho nevadilo. Pan Rakušan smlouvy samozřejmě dostal. Kupodivu, zatím se ho nikdo nezeptal, proč se začal starat až ve chvíli, kdy už bylo vše hotovo a začaly se hledat důvody k mému odvolání.

** Tvrdíte, že kdyby se radní snažili a chodili na různá jednání komisí a výborů pro budování*

průmyslové zóny, informace o výběrových řízením by měli. Ale podle právníků se prý radní nemají po informacích co pídit - mají je prý dostat „až pod nos" na jednání rady. Souhlasíte?
Nemohu za to, že někteří radní chodili během jednání rady telefonovat. Nebo na pivo. Ale jestli dnes tvrdí, že něco nevěděli, obviňují sami sebe: lžou, nebo se prostě nezajímali. Zápisy z jednání dokazují, že rada dostávala informace pravidelně a v předstihu.
** Zeptám se přímo: Vaši kritici - byť ne nahlas - hovoří o tom, že jste tak coby starostka jednala proto, abyste šla na ruku soukromým firmám, které chtěly od města zakázku...*

Já bych zase mohla citovat jednoho překvapeného podnikatele, který pravil, že je na úplatky zvyklý, ale po převratu na radnici se nestačí divit. Jenže to jsou všechno nepodložené řeči. K ničemu. Já mohu desetkrát prohlásit, že jsem nikdy nic nevzala, ale pro vás by měly být jednoznačné jiné věci. A na ty se ptejte mých kritiků, když už je začnete brát vážně. Vidí, že žiji ve stejném baráčku, který jsem zdědila po rodičích, nechodím v hedvábí. Na základě čeho mě tedy pomlouvají? V čem jsem komu šla na ruku? Nějak jsem město poškodila? Kdy? Jak? Připomínám - pokud jde o obsah smluv, nikdo nenašel jediné konkrétní pochybení.
** Už jste to nakousla. Pokusil se vás jako starostku někdo uplatit?*
Tohle si na mě za celých devět let na radnici nikdo nezkusil. Vyskytli se ale lidé, kteří si mysleli, že úplatky beru. A chtěli podíl. Jeden z nich zorganizoval i mé odvolání. Jde o čistokrevného prospěcháře, který střídá přesvědčení jako kravaty. Nejdřív za mnou přišel, že z přípravy zóny chce něco mít. Když jsem ho poučila, že na radnici to nechodí tak, jak je asi zvyklý ze svého pracoviště, uraženě odešel. A zkusil jinak.
**Teď byste ale měla říct jeho jméno.*
To nemůžu. Odehrálo se to mezi čtyřma očima.
**Jste teď jedním z opozičních zastupitelů, takže můžete po letech vrátit kritiku těm, jimž se nelíbil váš způsob řízení města. Takže co vám nejvíc vadí na starostovi Kaislerovi a jeho radních?*
Podraz, který na Nezávislé udělali sociální demokraté (hlasovali před dvěma lety pro odvolání Majerové a svých radních - kolegů ze Sdružení nezávislých kandidátů - pozn. red.), když přeběhli k ODS. Kritika našeho hospodaření právě od nich, to je drzost, která volá do nebe. Za celá léta, kdy se zóna budovala - a vydřeli to především Nezávislí - jsme na veškeré zakázky, u nichž to předepisuje zákon, ale i u dalších, u kterých to nepožadoval, ale požadoval to stát, dělali výběrová řízení.Trestuhodně naopak hospodaří právě nové vedení radnice. Už stačilo zorganizovat řadu neprůhledných akcí. Například velmi cenný pozemek v Jaselské ulici koupil zájemce bez výběrového řízení. Veřejnou soutěž radnice nevypsala ani na výstavbu bytů pro zaměstnance automobilky. V obou případech jde o příležitost ke korupci v řádu milionů. Kdybych něco podobného povolila já, musela by mě hanba fackovat.
** Poslední rok se mi zdálo, že se z místní politiky v Kolíně vytrácíte. Už například nevedete SNK. Chcete vůbec ještě v politice pokračovat? Nejste otrávená?*
Byla jsem. I ukřivděná. Znáte pořekadlo: Mouřenín posloužil, mouřenín může jít. Přesně tak jsem si připadala. Ale je to pryč. Mám řadu příznivců, kteří mě znají a dávají mi najevo podporu. Oklepala jsem se a mám pro pány intrikány vzkaz: Vracím se zpátky. Jestli na čele kandidátky, o tom v pravý čas rozhodnou jiní. Teď se soustředíme na klasickou opoziční práci. Což není jednoduché, protože v rámci čistky byli Nezávislí vyhozeni z rady i z komisí, kde dobrovolně pracovali. Čas ale ukáže, kdo pracoval pro město a kdo jen pro sebe, případně vůbec. Příští volby vystaví účet, jenž nepůjde zamlžit ani zfalšovat.

Na Kmochově ostrově ležela dívka a byla pod vlivem alkoholu. Později bylo zjištěno, že jde o 15letou dívku z Kolína. S ní se na Kmochově ostrově nacházela rovněž opilá 14letá dívka z

Ovčár a 16letý mladík z Konárovic. Byli přivolání rodiče, kteří si děti převzali a podnapilá dívka skončila na ošetření v nemocnici.

Novou rolbu na led pro zimní stadion za 2 mil. Kč zakoupila radnice. Dosavvadní byla stará a nevyhovující.

Ministerstvo financí zamítlo žádost kolínského starosty Miroslava Kaislera na posílení obecního rozpočtu na financování výkupu pozemků v lokalitě "Vodárna". Zde budou stát bytové domy pro zaměstnance automobilového závodu TPCA. Výkup pozemků (část z nich už je města) má obecní pokladnu přijít na cca 10 mil. Kč.

Společnost VODOS se dohodla s TPCA na ceně stočného pro kanalizaci a čistírnu odpadních vod v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry. Po dobu zkušební provozu čističky, tj. do poloviny roku 2006, bude automobilka platit méně, než kolik platí občané. Po skončení tohoto období dojde ke stanovení konečné ceny zaměstnance TPCA. Vedení automobilového závodu zpochybňovalo městem požadovaný nájem v prvním z domů v lokalitě "Kasárna" (70,90 Kč/m2) a přálo si jej snížit o 10 až 15 Kč.

Veškerou dokumentaci týkající se silničního obchvatu města předal Odbor výstavby a územního plánování Městského úřadu v Kolíně Odboru územního a stavebního řízení Krajského úřadu Středočeského kraje, který je odvolacím orgánem. Obsahuje i všechna obdržená odvolání k vydanému územnímu rozhodnutí o umístění stavby "Přeložka silnice I/38 - obchvat Kolín", které vydal městský odbor výstavby. V ideálním případě by se se stavbou mohlo začít už příští rok. Ale vzhledem k finančnímu stavu státu, který bude investici hradit, se v Kolíně spíš očekává start v roce 2007. Stavba by měla trvat dva roky a přijít na necelé 2 mld. Kč.

Kolínská automobilka TPCA rozšiřuje nábor zaměstnanců už i na Ostravsko. Pro zájemce o práci v nové továrně pořádá informační setkání v Bohumíně, Ostravě, Třinci, Karviné a ve Frýdku-Místku. Pracovní místa nabízela fabrika také na Mostecku či jižní Moravě.Zájem předčil očekávání. Jen v Ostravě přišlo na první setkání kolem tří stovek lidí. Nyní má továrna 1.650 zaměstnanců a chybí jich ještě 1.350. K ubytování by mělo sloužit takřka tisíc bytů. Zaměstnancům ze vzdálených regionů republiky, kteří se rozhodnou přestěhovat do Kolína, poskytne TPCA podporu na stěhování v podobě dne placeného a dne neplaceného volna a jednorázový příspěvek 10 tisíc Kč. Město má postavit celkem 850 bytů, což by mělo potřeby zaměstnanců pokrýt. TPCA přispívá lidem bydlícím na ubytovně částkou 1.500 Kč měsíčně. Pro byty, které pro zaměstnance automobilky nechá stavět město a stát v lokalitách "Kasárna" a "Vodárna", podpora neplatí.
Před bytovými domy v lokalitě "Kasárna" směrem ke značně frekventované silnici na Prahu bude muset být postavena protihluková stěna. Důvodem pro toto rozhodnutí je měřením zjištěná nepřijatelná hladina hluku. Bez tohoto opatření by nemohl být celý areál zkolaudován. Nově vznikajícího minisídliště na Pražském předměstí. Kromě protihlukové stěny muselo město také nechat přepracovat na vlastní náklady projektovou dokumentaci na dva další bytové domy v této lokalitě. Ty by se měly oproti původnímu návrhu o dvě poschodí snížit. V tomto případě město náprava přijde na více jak 1 mil. Kč.

PROSINEC

1.2.

První prosincové dny se Kolín oděl do vánoční výzdoby. Střed města, parkoviště Centrum, Starý most a Kutnohorská ulice jsou těmi nejvyzdobenějšími místy. Na Karlově náměstí je jedle z ulice Na Magistrále. U obchodního střediska Centrum na sídlišti stojí stříbrný smrk z ulice V Břízách. Oba stromy, které jsou osvětlené, rostly na městských pozemcích a důvodem k jejich vykácení byly požadavky obyvatel. Stěžovali si, že jim jehličnany v bytech stíní. Po smutné zkušenosti, kdy na Staroměstském náměstí v Praze loni strom spadl a zranil lidi, posoudili jejich instalaci odborníci. Technické služby města Kolína umístily pod vánoční strom na Karlově náměstí schránku na přání občanů. Není to letos poprvé, podobná schránka tam byla už v minulých letech.Loni se ve schránce objevilo za necelý měsíc přes 100 přání. Většinou se točila okolo notoricky známých témat: někdo zatoužil po přidělení bytu, jiný po lávce přes Labe, silničním obchvatu či po snazším průjezdu městem na kole; objevily se i názory na rekonstrukci náměstí. Ve schránce skončilo navíc pár drobných mincí. Schránka bude na Karlově náměstí do Silvestra.

3.12.

V souvislosti s výstavbou automobilky TPCA projíždí Kolínem stále více vozů a na mnoha místech ve městě jsou překračovány hygienické limity. Měření hluku v několika kolínských lokalitách provedla na sklonku léta Krajská hygienická stanice Středočeského kraje - územní pracoviště Kolín. Jednalo se zejména o ulice Jaselskou, Žižkovu a Ovčáreckou. V Jaselské ulici byly překročeny jak denní tak noční limity, v ostatních lokalitách se naměřené hodnoty pohybovaly těsně pod hranicí povoleného limitu. Nutno však dodat, že ve hře byly limity pro tzv. starou zátěž a venkovní chráněný prostor. Limity pro novou zátěž, které platí od roku 2001, jsou mnohem přísnější. Do nich by se nevešla žádná z ulic, kde proběhlo měření.V letošním roce byla prováděna opakovaná měření hluku v Kolíně nejprve na silnici I/38 (což jsou ulice Pražská, Jaselská a Havlíčkova), kde naměřené hodnoty vysoce překračovaly limity, které jsou dané pro tzv. starou zátěž. Kolínští hygienici proto začali opakovaně jednat se zástupcem Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). V posledním jednání, které se uskutečnilo koncem října, bylo dohodnuto, že do začátku prosince ŘSD hygienické stanici předloží hlukovou studii všech jednotlivých míst podél této silnice, včetně navržených opatření. Předpokládá se, že v místech, kde uvnitř objektu je hluk nadlimitní, a pokud se jedná o

chráněné vnitřní prostory, by mohlo v průběhu příštího roku mohlo dojít k výměně oken (začne se od míst, kde jsou limity nejvíce překročeny). Nejvyšší naměřené hodnoty v Jaselské ulici byly 72 decibelů ve dne a 65 decibelů v noci, což je nad limitem i pro ´starou´ zátěž, která pro zdravotní stav člověka není příliš ideální. Pro starou zátěž jsou limitní hodnoty 70 decibelů ve dne a 60 decibelů v noci, pro novou zátěž jsou povolené limity do 55 decibelů ve dne a 45 decibelů v noci. Hodnoty v ulici Žižkově byly naměřeny na hranici starého limitu, hranice tedy překročena nebyla. Opět bylo opakovaně jednáno s majitelem, což je v tomto případě Krajský úřad Středočeského kraje. S odborem dopravy bylo dohodnuto, že Žižkova ulice bude zklidněna, v průběhu příštího roku zde bude zakázán vjezd nákladní automobilové dopravě . Z tohoto důvodu již byla opravena spojka mezi odbočkou z Uhlířských Janovic (před jižním vjezdem do Kolína) a ulicí Polepskou, která je na nákladní dopravu dimenzována. Do doby, než bude postaven obchvat, tudy bude svedena nákladní doprava do města přes kruhový objezd u Jednoty. Dále hygienici měřili hlukovou zátěž v ulici Ovčárecké. Hodnoty zde se opět pohybovaly na samé hranici limitu staré zátěže, tedy okolo 70 dB ve dne a 60 dB v noci. V současnosti sice zatím tyto hodnoty ještě vyhovují, ale do budoucna je reálný předpoklad (jakmile nastoupí doprava pro závody v Průmyslové zóně Kolín - Ovčáry), že limity budou překročeny. Proto, dle slov vedoucí hygienické stanice, k územnímu řízení k rekonstrukci této silnice jsou hygieniky požadovány jednak ochrana tzv. chráněných venkovních prostorů, což jsou zahrady a plochy od bytů směrem k silnici, a jednak chráněné vnitřní prostory, což jsou vnitřky objektů, kde budou vyměněny okna. Sám investor prý navrhuje výměnu oken v několika objektech, konkrétně předpokládá měření v 21 objektech a dle výsledků bude navržena výměna v případě souhlasu majitele. Podle hlukové zátěže bude vybráno odpovídající okno, které sníží hluk třeba až o 35 decibelů. Okna mají mikroštěrbiny, kterými lze větrat. Situace v Kolíně se určitě zhorší, doprava se rozhodně navýší, s tímto faktem je počítáno ve všech studiích. Tisíce obyvatel Kolína jsou tak vystaveny hluku na hranici limitu nebo i nad limitem, což jistě může ovlivňovat jejich zdravotní stav.

Kvůli výstavbě nových bytů u kolínské vodárny začala firma SDS Exmost Brno přebudovávat stávající kanalizaci. Sběrače odpadních vod nesplňují už nyní kapacitní požadavky, proto je potřeba rozšířit potrubí v délce 1.100 metrů. Odpadní vody z lokality ´Vodárna´ mohou být převedeny do kolínské čistírny odpadních vod pouze trasami stávajících sběračů. Ty vedou ulicemi Míru, Benešovou, Pražskou, U Mýta, Šotnovskou, Sluneční a Kollárovým náměstím.

Lávka přes Labe už se staví.Přípravné práce na lávce pro pěší a cyklisty z Kmochova ostrova na Zálabí nyní probíhají na březích Labe. Zatím společnost SDS Exmost Brno vyměřuje a připojuje vodu. Devadesátimetrová lávka bude stát kolem 30 mil. Kč a dokončena má být v listopadu příštího roku.

7.12.

Hotel Savoy od svého postavení ve 30. letech minulého století patřil vždy k chloubám města, k těm honosnějším a přepychovějším stavbám. Ale v 90. létech se situace začala změnit. Hotel spadl do restitucí a od té doby měnil majitele a chátral, takže dnes je spíše ostudou města. Situace by se ale měla změnit. Nový majitel, Jaroslav Kubíček, který deset let opuštěnou budovu koupil od České spořitelny v něm chce vybudovat luxusní byty, kavárnu a obchody. Ještě letos by měly začít vyklízecí práce a během příštího roku bude hotel opraven.V přízemí budou čtyři prodejny - vrátí se sem například obchod s oděvy, který zavřel začátkem devadesátých let. V prvním patře, v půlkruhovém sále s výhledem na Labe, obnoví provoz restaurace a kavárna. Ve čtyřech patrech nad ní pak přestavbou hotelových pokojů vznikne dvacet bytů o rozloze 70 až 100 metrů čtverečních, které firma nabídne k prodeji.

Upraví i kdysi velmi oblíbenou vinárnu s diskotékou v suterénu. Chce zachovat ráz vnitřních prostor, které se nezměnily od poloviny 30. let minulého století, kdy byl Savoy postaven,protože je krásnou ukázkou funkcionalismu. Takzvaný obchodní a hotelový dům Savoy vyprojektovali architekti v roce 1928 - částečně se na práci podílel i slavný Josef Gočár. Dům si nechala postavit zámožná kolínská rodina Erhartových.Obchody a hotel tady byly po druhé světové válce až do začátku 90. let. Po restituci ale Savoy měnil majitele, až dům v roce 1994 koupila Česká spořitelna, která zde hodlala otevřít své reprezentativní sídlo. Z plánů ale sešlo.Plány však zkrachovaly a banka nechala hotel zpustnout. Špatný stav objektu se v minulosti nelíbil ani kolínské radnici - její stavební úřad dokonce spořitelnu vyzval, aby se o budovu lépe starala, jak to nařizuje zákon.Teprve loni se banka rozhodla Savoy prodat. Za kolik se to podařilo, spořitelna nechtěla zveřejnit.

8.12.

Kolínští zastupitelé schválili výkup pozemků pod sportovištěm stadionu Miroslava Tučka o celkové ploše 8.654 m2 za cenu 1,237 mil. Kč. Podobně jako u bývalé vodárny nemá vedení města zatím ujasněnou koncepci. Posledním krokem k získání celého sportoviště bude koupě budovy, která zde stojí. Radnici by to mělo stát 1,2 mil. Kč. Zastupitelé také souhlasili s koupí pozemků v areálu plaveckého stadionu. Za 2.328 m2 dá město 250 tis. Kč. Transakce byla potřebná pro zamýšlené investice do modernizace areálu v roce 2005.

Více jak 9 tis. m2 pozemků v katastrálních územích Kolína a Sendražic koupilo Město Kolín do svého vlastnictví kvůli rekonstrukci silnice II/328 Kolín - Ovčáry, k níž má dojít v příštím roce. Za 1 m2 vyplatí vlastníkům dát 250 Kč, celkem cca 1,15 mil. Kč. Přes 80 % z nich s prodejem pozemků souhlasí. Silnice mezi Kolínem a Ovčáry, která se nachází v katastrofálním stavu a naprosto nevyhovuje potřebám současného provozu, čeká oprava. Její stav silnému provozu nevyhovuje, je poměrně úzká a problémy způsobilo také nové napojení silnice na Poděbrady, kde dochází téměř každý týden k dopravní nehodě. Původně se plánovala dvouproudová komunikace, ale nyní se připravuje projekt na čtyřpruhovou. Obyvatelé Sendražic a Ovčárecké ulice mají na jednu stranu radost, ale současně se bojí, co jim tato rekonstrukce přinese, zejména onen čtyřpruh. Podle radnice ale není vybudování čtyřpruhu záležitostí blízké budoucnosti, spíše vzdálenější. Prozatím přibude pouze třetí pruh, který bude sloužit jako odbočovací. Nalevo ve směru od Kolína navíc povede cyklostezka, která by měla zlepšit bezpečí kolařů. Do územního plánu chce ale vedení města zahrnout již čtyřpruhovou komunikaci, zejména proto, aby nedošlo k výstavbě dalších objektů u stávající silnice. Situace by se snad měla zlepšit už v příštím roce, kdy se kromě opravy otevře nově budovaný kruhový objezd u Ovčár, obchvaty Ovčár a Jestřabí Lhoty a posléze i napojení na dálnici D11.

Česká vláda letos přijala opatření k zajištění bezpečnosti území v průmyslové zóně Kolín-Ovčáry. Mimo jiné má v příštích letech dojít k posílení policie a počtu příslušníků Hasičského záchranného sboru v Kolíně o 17 hasičů, kteří budou působit právě v zóně. V ovčárecké průmyslové zóně má vzniknout nová hasičská stanice v roce 2006. Město Kolín proto bezúplatně převádí 14.145 m2 pozemků v katastrálním území Ovčáry na Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje se sídlem v Kladně.

Kavárna Oliver, kterou provozoval Přemysl Král v domě čp. 70 v Husově ulici, byla uzavřena kvůli špatnému technickému stavu domu. Možná, že k uzavření došlo také díky malému počtu hostů, kteří chodili raději již k zaběhnuté kavárně Monet na rohu. Kdo bude

chtít nebytový prostor o velikosti 111 m2 získat do pronájmu, musí městu platit minimální nájemné 2.700 Kč/m2/rok bez služeb, tj. 299.700 Kč ročně.

Město si objednalo studii na řešení obytné zástavby Kolín - lokalita U Jána, která byla začátkem listopadu dokončena. Studie řeší novou síť místních komunikací, jejich návaznost na stávající silnice k Polepům, Pašince a Uhlířským Janovicím a také návaznost na ulice Roháčova, Prokopa Velikého, Vávrova a chodníkem i na ulici Jabloňovou, navrhuje silnice, chodníky, kousek cyklostezky, zeleň a parkoviště, které je plánováno na kraji lokality v sousedství kolínské nemocnice. Stavba je rozdělena do několika etap. První je na pozemcích ve vlastnictví města za částku něco přes 7 mil. Kč.

9.12.

Na intenzivní péči o pacienty od kojeneckého věku do devatenácti let se zaměřuje dětské oddělení kolínské nemocnice, poskytuje intenzivní a krátkodobou resuscitační péči, v Kolíně nyní mohou zůstávat i děti s infekčními onemocnění, které musely být dříve převezeny do Pardubic nebo Prahy. Dětské oddělení poskytuje v současné době komplexní ambulantní i lůžkovou péči pro všechny děti nejenom z kolínského, ale také z kutnohorského a nymburského regionu. Hospitalizují tu jen skutečně nemocné děti, protože pro děti je pobyt v nemocnici stres a jejich doléčení probíhá doma. Průměrná doba hospitalizace je pět dní. Další lůžka jsou novorozenecká (21) a intenzivní (6). Kapacita je plná z šedesáti až sedmdesáti procent. Letos v létě prošla standardní část oddělení stavebními úpravami, díky nimž vznikly pokoje maximálně po třech lůžkách, došlo k opravě a vybudování nových sociálních zařízení, nakoupení vybavení pro intenzivní péči. S dítětem do šesti let zde mohou rodiče trávit dny a noci bezplatně, za pobyt se starším potomkem zaplatí 200 korun denně. Novinkou je nadstandardní pokoj, za který je třeba hradit 300 korun denně. V ambulantní části dětského oddělení, která sídlí v přízemí budovy, došlo k prodloužení provozní doby alergologické ambulance, kde byly předtím dlouhé čekací doby. Novinkou je přesunutí lékařské služby první pomoci pro děti a dorost do 19 let přímo do objektu dětského oddělení. Dětské oddělení v Kolíně patří mezi čtyři hlavní pracoviště tohoto druhu ve Středočeském kraji společně s Kladnem, Mladou Boleslaví a Příbramí.

12.12.

V noci z 12. na 13. prosince došlo ke změně v jízdních řádech Českých drah a k úpravám jízdného. Změny při cestování pocítí hlavně cestující z Kolínska, mezi Prahou a Kolínem začne totiž jezdit celkem šest nových spojů.Pravidelné dojíždění se ale prodraží. Zhruba šedesátikilometrové dojíždění například z Kolína do Prahy bude na čtvrt roku stát 3960 korun místo současných 3564 korun. Navíc kvůli stavbě trati a dokončování koridoru Praha - Libeň Úvaly se čas jízdy ve směru na Prahu prodlouží o tři až deset minut. Ačkoli mezi Kolínem a Prahou jezdí vlaky mnohdy přeplněné, další prozatím nepřibudou. Více souprav bude jezdit až po dokončení nových tunelů a tratí v centru Prahy a modernizace v okolí Libně v Praze.
Zdraženy jsou i slevové produkty:
Karta Z: ze 100 na 200 Kč ,Senior pas: z 500 na 600 Kč , kilometrová Banka na 2000 km: z 1200 na 1300 Kč
Zlevňují zpáteční slevy pro vlaky Euro City a InterCity o 60 Kč, přestává se platit příplatek 6 Kč za kočárek s dítětem.Například zpáteční jízdenka vlakem typu EuroCity jednorázová do 11. 12. stála 219 Kč od 12. 12. stojí 159 Kč. Na trati Kolín - Ledečko (v 6.30) prodlouží vlak do Uhlířských Janovic kvůli dopravě dětí do školy.

Čtyři zvlhčovače vzduchu darovali včera kolínskému městskému kojeneckému ústavu zástupci rockové skupiny Blue Bucks Jiří Kampe a Luboš Moravec. Přístroje muzikanti pořídili za finanční výtěžek ze křtu jejich desky v Městském společenském domě, kam byl vstup dobrovolný a dostavilo se na osm set diváků.

V průmyslové zóně Kolín/Ovčáry došlo k nehodě. Řidič bagru při zemních pracích protrhl lžící potrubí zemního plynu, který tak začal unikat. Na místě zasahovali hasiči a opravárenská četa Středočeské plynárenské, která poškozenou větev potrubí odpojila. Dodávka plynu byla obnovena týž den. Při havárii nebyl nikdo zraněn a nehrozil ani výbuch, protože unikající plyn se rozptýlil. Způsobená škoda byla předběžně odhadnuta na 150 tis. Kč.

Město Kolín ušetří 2 mil. Kč při stavbě lávky přes Labe. Středočeské plynárny, a.s. totiž projevily zájem o využití stavby pro umístění plynovodu. Rada města firmě sice vyhověla, ale za omezení vlastnického práva požaduje právě výše zmíněnou částku. Plynárny budou muset navíc uhradit 250 tis. Kč na zhotovení úchytů pro potrubí.

Na adventním odpoledni v Domě dětí a mládeže byly nejen k prohlížení, ale i ke koupi vánoční ozdoby, svícny, věnce a další předměty. Výtěžek z prodeje byl věnován Kojeneckému ústavu v Kolíně.

15.12.

Je prosinec, ale na radnici už myslí na posvícení a vybírá se hlavní organizátor.Kolínské posvícení v roce 2005 uspořádá, ostatně jako každý rok, Josef Tříška z Prahy. Byl jediným zájemcem ve výběrovém řízení. Josefa Tříška zaplatí městu poplatek 300 tis. Kč.

Poplatek za likvidaci a svoz tuhého komunálního odpadu v Kolíně se pro rok 2005 zvýší na 492 Kč na osobu a rok, tj. o 84 Kč více než tomu bylo za letošek. Poplatek se zdražil kvůli nárůstu ceny za skládkovné v Radimi, vinou zvýšené daně z přidané hodnoty o 14 % i z důvodu stále se zvyšujícího množství odpadů, které obyvatelé vyprodukují. Podle výpočtů TSMK nárůst hmotnosti odpadů vyprodukovaný občany se ročně zvyšuje o 3 %. V roce 2002 občané Kolína vyprodukovali 8.000 tun, v roce 2003 už 8.200 tun a na letošní rok předpokládáme nárůst na 8.400 tun
Objemný i nebezpečný odpad z domácností lze odvézt do sběren v ulicích Štítarské, Jateční a Mnichovické v úterý až pátek od 8.00 do 12.00 a od 12.30 do 17.30 hodin a v sobotu od 8.00 do 12.00 hodin. V ulicích U Kůlen, v Sendražicích Za Školou a ve Štítarech u veterinárního střediska v úterý až pátek od 8.00 do 12.00 a od 13.00 do 17.00 hodin a v sobotu od 8.00 do 12.00 hodin, ve Školské ulici ve středu od 8.00 do 12.00 a od 13.00 do 17.00 hodin a v sobotu od 8.00 do 12.00 hodin. V Zibohlavech v ulici K Louži v úterý a pátek od 13.00 do 17.00 a v sobotu od 8.00 do 12.00 hodin .

20.12.

Od 1. ledna 2005 podraží i vodné pro občany Kolína, a to o 1,05 Kč s DPH za 1 metr kubický. Zvýšení ceny se dotkne všech odběratelů, od roku 2001 se totiž přestaly ceny vodného a stočného rozlišovat. Do té doby platilo rozdělení na domácnosti a ostatní odběratele. Cena vodného bude od počátku příštího roku činit 23,20 Kč/m3 (včetně 5 % DPH). Cena stočného pro producenty odpadních vod v Kolíně, Štítarech, Sendražicích a Třech Dvorech však

zůstane i po novém roce nezměněna, tedy 21,84 Kč/m3 (včetně 5 % DPH).K poslednímu zvýšení vodného z provozních a cenových důvodů - nárůst cen vstupů či inflace - došlo v roce 2003, a to o 0,75 Kč/m3. Předcházející zvýšení ceny souviselo s účinností nového Zákona č. 254/2001 (vodní zákon), který stanovil provozovateli odvádět do státní kasy zvláštní poplatek ve výši 2 Kč/m3.Tyto prostředky budou použity na plánovanou modernizaci Úpravny vody Vinice, spočívající v přístavbě nové haly pro umístění pískových filtrů a v rekonstrukci stávajících pískových filtrů na filtry s náplní aktivního uhlí.

Nabídnout dětem a mladým lidem smysluplnou činnost se už po léta snaží Centrum mládeže Domu dětí a mládeže Kolín v Bezručově ulici. Centrum mohou navštěvovat ve svém volném čase každý den a vybrat si některou z řady nabízených činností. Oblíbený je kulečník, stolní fotbal a další stolní hry, zájem je i o počítačové hry. Stále funguje keramika, takže je možné učit se pracovat s hlínou. Z další výtvarné činnosti se osvědčilo malování na sklo, které si děti velmi oblíbily. Centrum mládeže je otevřeno denně od 12 do 19 hodin, nově též v sobotu odpoledne od 14 do 18 hodin. Začátek školního roku totiž bývá v návštěvnosti slabý. Děti si zvykají, že zase musí chodit do školy a celkem příznivé počasí v těchto měsících přeje spíš pobytu venku. Hlavní využití volného času v Centru mládeže tak začíná právě v zimních měsících.Letos zaznamenali pracovníci Centra mládeže DDM oproti loňsku poněkud menší návštěvnost. Příčinu spatřují v tom, že ukončila činnost internetová kavárna, která sídlila v přízemí budovy a část návštěvníků odvedla s sebou.

Doprava v Kolíně je stále problémem. Na radikální řešení chybějí peníze a jednotlivá dílčí situaci zlepšují, ale neřeší. Je to i případ další úpravy , tentokrát na křižovatce v Ovčárecké ulici v Kolíně před novým mostem. Kde byl vybudován nový řadící pruh.Díky této úpravě se zlepšila propustnost tohoto dopravního uzlu ve směru od Sendražic. Ovčárecká ulice je v současné době jednou z nejzatíženějších komunikací v Kolíně a pouze jeden pruh nestačil pro všechna přijíždějící vozidla.Řidiče v Kolíně ale těžké časy teprve čekají na jaře,kdy bude částečně uzavřen Modrý bod, jedna z nejdůležitějších křižovatek ve městě, přes kterou každý den projede až 20 tisíc automobilů směrem od Prahy a od Kutné Hory. Radnice počítá s tím, že se na obou stranách uzavírky budou tvořit dlouhé fronty.Křižovatka se musí rozkopat kvůli pokládání nové kanalizace. Na ni budou napojeny stovky bytů pro zaměstnance automobilky Toyoty, Peugeotu a Citroënu (TPCA), které během příštího roku postaví u vodárny.Původně měla být velká část Modrého bodu uzavřena už letos na podzim, ovšem radnice byla proti. Chtěla se totiž vyhnout situaci, že by byla křižovatka uzavřena a kvůli počasí by práce nemohly pokračovat, takže uzavření by bylo zbytečné. Odbor dopravy se proto se stavební firmou dohodl, aby změnila průběh prací: začalo se pracovat na pokládání kanalizace ve Sluneční ulici a na Kollárově náměstí, a k Modrému bodu přijdou stavbaři až za několik měsíců. Až se tak stane, budou muset automobily jezdit jen jedním pruhem a na každé straně budou tento provoz řídit semafory. Část automobilů bude po zahájení prací na Modrém bodě jezdit sídlištěm, tedy přes Benešovu a Masarykovu ulici. To ale má platit pouze pro osobní vozy, nákladní auta budou muset po Jaselské.

Oddělení Ušní, nosní, krční kolínské nemocnice poskytuje komplexní péči v oboru otorinolaryngologie v celém rozsahu. Jedním z hlavním programů oddělení je léčba nedoslýchavosti a středoušních zánětů, lékaři zvládají také endoskopickou chirurgii sliznic nosu i vedlejších nosních dutin. Kromě běžných zákroků zvládne oddělení také rekonstrukční a estetickou chirurgii nosu, víček a další zákroky v oblasti krku a hlavy. Do audiologické ambulance, která je také součástí oddělení ORL, docházejí v současné době i pracovníci automobilky TPCA, protože provozy jsou z 80 procent z hlediska ruchu rizikové, tak se klade

důraz na prevenci.Osmdesát procent veškerých operačních výkonů zvládnou lékaři kolínské ORL v úterý a v pátek. Denně mají na programu kolem deseti až dvanácti pacientů. Kvůli zvýšenému zájmu o operace dětských nosních mandlí bylo nutné tento druh zákroků rozšířit i na středu. V pondělí a ve čtvrtek pak přicházejí na řadu větší onkologické výkony a pacienti s onemocněním štítné žlázy.Na lůžkovém oddělení, jehož kapacita byla přizpůsobena současným trendům ve zdravotním systému, stráví pacienti jen krátkou dobu. Doba hospitalizace nyní činí pouze několik dní. Trvalou pohotovostní službu, která funguje mimo ordinačních hodin ambulance, mohou využít také lidé z Kutnohorska, Nymburska a další pacienti, jenž potřebují ošetření z této oblasti.

Dvě nové autobusové zastávky před halou vlakového nádraží v Kolíně byly slavnostně uvedeny do provozu. Přístřešky pro cestující na ostrůvku zaplatila reklamní agentura, která zde bude provozovat inzertní plochy. Jeden přístřešek přišel na 120 tisíc korun. Stání taxikářů bylo přesunuto ke katastrálnímu úřadu. Nyní jsou již rozčleněny zastávky tak, aby bylo patrné, kterým směrem městský autobus jede. A lidé se snad již budou lépe orientovat.

Vánoce

Sníh o vánocích a pravá bílá zima s mrazy a sněhovými radovánkami pro děti se pomalu stává minulostí. Takovou zimu - a zejména - v nížinách – už neznáme. Nejinak tomu bylo i letos. Počasí připomínalo spíše velikonoce a předjaří. Přesto se uskutečnila řada akcí s předvánoční a vánoční atmosférou.

- útulek pro psy prožil letos již čtvrté Vánoce. Jako každý rok přinesli příznivci pod stromeček velkorysou nadílku krmení a pochoutek pro psy. Pro spoustu lidí se návštěva zařízení o vánočních svátcích stala tradicí a pro rodiny s dětmi hezkým výletem
- živý betlém se konal na Boží hod. Tři králové vyšli od chrámu sv. Bartoloměje ve 14 hodin a veřejnost se připojila k jejich průvodu. Anděl je vedl k jesličkám umístěným na zálabské Práchovně. Finanční dary, které lidé shromáždili u Jesliček byly předány na konto Fondu ohrožených dětí, cukroví, oříšky a ovoce Ústavu sociální péče ve Svojšicích
-hlavní atrakcí 6. ročníku Plavání o vánočního kapra v areálu plaveckého bazénu v Kolíně, byl lov živého vánočního kapra i jiné soutěže. Například závody v plavání pro jednotlivé kategorie (pro děti ve věku 4 až 6 let se konají soutěže v malém bazénku), doplňkové soutěže ve vodě, na suchu a možná i ve vzduchu a ukázky s možností vyzkoušet si potápěčskou techniku.
-zisk přes 400 tis. Kč vynesla charitativní akce Štědrá ruka, kterou uspořádaly Český červený kříž a společnost Delvita. Zákazníci v supermarketech Delvity – tedy i v kolínském - nakoupili převážně džusy, čaje, oplatky, sušenky, konzervy, těstoviny, mouku či rýži. Delvita k nim navíc přidala svůj zisk z této akce, čímž se celková finanční částka vyšplhala nad 400 tis. Kč.
-pobočka Červeného kříže v Kolíně obdržela od lidí 28 krabic s potravinami, které věnovala dětem do Dětského domova v Býchorách, Ústavu sociální péče v Bylanech, Domova důchodců v Kolíně a na další dvě místa na Hradecku.

V Nemocnici Kolín probíhá další etapa rekonstrukce a dostavby. Zahrnuje výstavbu objektu nového stravovacího provozu a provozních a administrativních prostor pro zdravotnickou záchrannou službu na místě bývalého skladu. Hlavní akcí je přestavba objektu v centrální části nemocnice na centrální operační sály, pracoviště intenzivní péče a další související pracoviště. Výstavba objektu kuchyně a Zdravotní záchranné služby byla zahájena demolicí objektu skladu a v současné době probíhají zemní práce. Vlastní výstavba centrálních operačních sálů bude zahájena v příštím roce a její náklady se stále upřesňují z důvodu

specifikace technologického vybavení. Samotné náklady na stavební část by měly činit cca 200 mil. Kč.

Na železniční vlečku spojující Průmyslovou zónu Kolín/Ovčáry s hlavní tratí navazují kolejiště jednotlivých závodů, které využívají železniční dopravu: TPCA, Gefco a Toyota Tsusho Europe. Provozovatelem městské části vlečky jsou České dráhy, provozovatelé úseků uvnitř jednotlivých závodů budou teprve vybráni.

Letos poslední, v pořadí třinácté zasedání Zastupitelstva města Kolína se konalo v duchu čipového experimentu. Úvodní půlhodinka jednání připomínala spíše silvestrovskou grotesku, kdy se ze zastupitelů stali žáčci, učící se - v duchu Komenského školy hrou - ovládat poslední výkřik techniky. Do tajů H.E.R systému aneb řídícího, evidenčního a hlasovacího systému zasvěcoval zastupitele zástupce kutnohorské společnosti BitEST, která zařízení vyvinula. Prozatím šlo pouze o bezplatnou demonstraci zařízení, které si klade za cíl zefektivnit, zpřehlednit a zrychlit zastupitelská jednání.
Nejprve bylo zastupitelům vysvětleno, že čipovou kartu musí do čtečky respektive hlasovací jednotky - kterou spolu s mikrofonem měl každý před sebou - zasunout obrázkem k sobě a čipem dolů. Následným přidržením tlačítka se každý jednotlivý zastupitel „zaprezentuje", což se projeví žlutým podbarvením obdélníkového pole s jeho jménem na promítacím plátně, umístěného na čelní stěně sálu. Na výzvu učinili zastupitelé tak, jak jim výklad kázal, a hle... plátno se zažlutilo. V onu chvíli se všichni přítomní v sále dozvídají, kdo je přítomen a kdo absentuje. Pravda, několik zastupitelů potřebovalo k úspěšnému zaprezentování několik pokusů, ale nakonec se zadařilo všem.
Poté došlo na vysvětlování procedury diskuze. Na plátně se objevuje jméno zastupitele, který návrh přednáší a za ním se pak postupně objevují jména přihlášených do diskuze. Mikrofon je aktivován pouze tomu, komu je dle pořadí aktuálně přiděleno slovo. A právě v tomto okamžiku se ukázala hlavní přednost systému, a to zrychlení jednání - nejednou se totiž stalo, že pokud řečník chtěl ještě něco po odmlce dodat, zjistil, že hovoří do vypnutého mikrofonu a aktivován je další v pořadí.
V případě využití elektronického systému H.E.R v samotném hlasování již starosta nevyzývá přítomné obvyklými frázemi „Kdo je pro? Kdo je proti? A zdržel se někdo hlasování?", ale dle vysvětlení prezentátora má pouze říci: Pojďme hlasovat! Vzápětí na to se jména na dia-plátnu začnou podbarvovat různými barvami. Systém okamžitě ukáže nejen kdo hlasoval pro, proti či kdo se zdržel, ale též práskne toho, kdo se neobtěžoval hlasovat vůbec... jména nepřihlášených zůstávají zešedlá.
První hlasování zastupitelstva proběhlo za účelem odhlasování, zda se bude hlasovat za použití elektroniky nebo pěkně postaru. Elektronické hlasování dopadlo 20:3 ve prospěch hlasování elektronickou cestou. Druhý pokus „pro jistotu" proběhl opět elektronicky, avšak souběžně s ručním hlasováním. Osmnáct rukou se zvedlo pro, čtyři zastupitelé se zdrželi. Eletronické výsledky však ukázaly dvacet pro, zdrželi se tři, hlas profesorky Matějkové zůstal nevyslyšen. Na vině nejspíš byla špatně zasunutá čipová karta. Vedení města bylo učením patrně tak zmoženo, že starosta necelou půlhodinu po začátku shromáždění vyhlásil desetiminutovou pauzu. Zbytek zasedání se hlasovalo souběžně oběma způsoby.

TPCA

LEDEN

Dodavatelé stavby

Balíček	Dodavatel
Zařízení staveniště Balíček č.1	IPS Skanska
Montážní hala, administrativní objekty Balíček č.2	TAKENAKA EUROPE GmBH Czech Branch EVROPSKA BUSINESS CENTER Kladenská 68, 160 00 Praha 6 Mr. Petr Hlaváč Tel: 235-094-511 hlavac@takenaka.cz
Technická infrastruktura a sítě Balíček č. 3	TAKENAKA EUROPE GmBH Czech Branch EVROPSKA BUSINESS CENTER Kladenská 68, 160 00 Praha 6 Mr. Petr Hlaváč Tel: 235-094-511 hlavac@takenaka.cz
Svařovna a lisovna Balíček č.4	KAJIMA Europe B.V Czech Branch J&T Bank Building Pobřežní 14, 180 00 Praha 8 Mr. Tomáš Damovský Tel: 321-759-016 tomas.damovsky@kajimaeurope.com
Lakovna, propojovací pásové mosty Balíček č.5	Dosud nezadáno
Venkovní úpravy, testovací dráha, pomocné budovy Balíček č.6	DOPRAVNÍ STAVBY PRAHA, a.s. Czech Branch Tyršova 3 120 48 Praha 2 Mr. Minařík Tel: 296-170-215

Přehled o tom, jak rostla automobilka od roku 2002

duben 2002 – slavnostní zahájení stavby továrny
květen 2002 - začíná budování průmyslové zóny
srpen 2002 - zóna je hotova, začíná stavba továrny

AUTOMOBILKA OTEVŘELA ADMINITRATIVNÍ CENTRUM

Dne 5. ledna byl oficiálně zahájen provoz kancelářské části budoucí japonsko - francouzské automobilky Toyota, Peugeot a Citroën (TPCA) v průmyslové zóně Kolín - Ovčáry.

Nově otevřené administrativní centrum má dvě části : v té první pracují technici, kteří mají z prostorného sálu výhled přímo do výrobních hal, druhá část patří ekonomům, personalistům a zásobovačům.

Podle slov prezidenta TPCA Masatake Enomota je továrna z 90 % již hotova. V nejbližším období by se do výrobních hal měla začít montovat výrobní technologie a koncem roku by měl začít zkušební provoz. To souvisí s intenzivnějším náborem nových zaměstnanců. V současné době zaměstnává automobilka tři sta lidí. Ale už v příštích měsících by měl nábor nabrat rychlejší spád a do června plánuje TPCA přijmout tisíc nových pracovníků. Bude se jednat zejména o pozice nižšího výrobního managementu a předáků, kteří povedou jednotlivé pracovní skupiny, a také o montážní dělníky. Do roku 2005, kdy bude zahájena výroba aumobilů, by v TPCA mělo pracovat až tři tisíce lidí. Z tohoto celkového počtu bude 10 - 15 % žen.

Také vývoj nového automobilu, který bude továrna vyrábět, je téměř dokončen a jsou vybráni budoucí dodavatelé TPCA. Jak uvedl prezident Enomoto, cena vozů by se měla pohybovat kolem předpokládáných osmi tisíc EUR. Výrazem sounáležitosti pana Enomota k regionu a městu je fakt, že si ke svému jménu připojil slovo Kolín.

Kromě automobilky budou důležitými zaměstnavateli také dodavatelské firmy, které staví své závody v blízkosti TPCA. Jednou z firem je např. společnost Lear, výrobce autosedaček. Další pracovní příležitosti vytvoří logistické firmy. Řádově by mělo jít o stovky míst. Nejen pro Kolín, ale i pro celý region by to mělo znamenat snížení nezaměstnanosti, která se tu pohybuje kolem devíti procent. *šk*

Na horním snímku prezident TPCA Masatake Kolín Enomoto představuje nové administrativní prostory, uprostřed jsou pracovníci automobilky, dole starosta města Kolína Miroslav Kaisler. FOTO: Radek Cihla MF Dnes, šk

duben 2003 - hrubá stavba továrny je hotova
prosinec 2003 - připravuje se stěhování do administrativních prostor v Ovčárech

Přes 200 zaměstnanců automobilky Toyota, Peugeot a Citroën se na přelomu roků 2003 a 2004 přestěhovalo z provizorního sídla na sídlišti v Kolíně do Ovčár.

Základní údaje o nově otevřených kancelářských prostorách:

	Celková plocha	Plocha kanceláře	Jídelna	Šatny	Další prostory
Prostory pro administrat. budovu	6.000 m2	1.500 m2	250 míst	celkem 3.300	počítačová místnost, kotelna, konferenční místnosti
Prostory pro výrobu	6.000 m2	1.500 m2	550 míst		

Kancelář prezidenta TPCA Masatake Kolín Enomota v prvním patře má plochu menšího bytu, s výhledem na Ovčáry a kopec Horku. Na stole má Enomoto počítač, časopis AIMagazine, úřední dokumenty, diáře, hrneček, rukavice a čepici. Sousedící místnost bude sloužit k poradám vedení. Je v ní jeden veliký stůl pro 40 lidí, jinak nic. Zde se budou konat porady. V sousedství je administrativní kancelář, kde u počítačů nyní pracuje několik desítek lidí. Plocha kanceláře je 1.500 m2 a celkem mají prostory pro administrativu 6.000 m2. K administrativním místnostem patří moderní šatny a umývárny se sprchami. Všechno je účelně situováno, takže se dá celé patro projít rychlým krokem asi tak za minutu. Komplex má mnoho oken a je celý klimatizovaný. V přízemí je jídelna pro 250 lidí. Kromě této dalo by se říci hlavní jídelny, jsou v továrně ještě dvě další satelitní, menší. Zatím se tu nevaří, ale během měsíce bude vybrána firma, která má kuchyň provozovat. Zaměstnanci se doposud stravovali v montovaných stavbách, jídlo prý bylo velmi chutné.

Továrna se začíná vybavovat technologiemi. Téměř dokončeny jsou totiž i výrobní haly v ovčárecké průmyslové zóně. V první polovině příštího roku tak bude moci začít instalování výrobních technologií, které potrvá asi do srpna.

Nábory zaměstnanců stále pokračují, takže nyní jich firma zaměstnává 300. V Čáslavi se školí budoucí mistři, předáci a dělníci.

Celkem 900 zaměstnanců firma v budoucnu vyšle na zaškolení do továren ve Francii, Turecku, Velké Británii a Japonsku.

Automobilka má za sebou nábor manažerů a většiny specialistů, takže se v příštích měsících bude zaměřovat na pracovníky do výroby. Celkem musí do roku 2005, kdy rozjede výrobu, přijmout přibližně 2500 lidí. Později dosáhne počet zaměstnanců až tří tisícovek.

Od pracovníků montáží není požadováno specializované vzdělání ani znalost angličtiny. TPCA spoléhá na propracovaný japonský systém zaškolování, který dokáže každého naučit, jak zvládat přidělenou práci.

V TPCA se budou vyrábět auta tří značek s motory malých obsahů. Měla by být levná, určená hlavně pro středo- a východoevropský trh.

Velkou šanci získat práci mají lidé v Kolíně a okolí. Automobilka Toyoty, Peugeotu a Citroënu (TPCA) chystá obrovský nábor zaměstnanců: do června plánuje přijmout tisíc lidí.V polovině roku tak bude mít nová automobilka na nejrůznějších pozicích už 1300 pracovníků. Celkem ve finále japonsko-francouzská továrna zaměstná až tři tisíce lidí, nyní jich má asi tři stovky.Nábory TPCA pořádá už od loňského února. Tehdy spustila výběrová řízení na pozice nejvyšších manažerů, hlavně těch, kteří jsou odborníky na řízení výroby a lidí. Přes léto a během podzimu pak automobilka vybírala specialisty na výpočetní techniku, ekonomiku nebo logistiku. V nejbližší době si začne zvát stále víc uchazečů o práci. Například mistrů a předáků, kteří budou vést jednotlivé pracovníky skupiny, měla TPCA před měsícem přibližně kolem třiceti, dohromady jich ale bude potřeba několik set."Zatím se nám dařilo vybrat lidi, které potřebujeme," prohlásil pan Enomoto pro tisk.

Personalisty automobilky teď čeká velké sousto - musí během krátké doby vybrat nejvhodnější zájemce o místa nižších vedoucích. Zároveň už také budou přijímat montážní dělníky, jimž se v TPCA říká operátoři. Přibližně 900 zaměstnanců pošle automobilka v budoucnu na zaškolení do závodů ve Velké Británii, Turecku, Francii i Japonsku. Zatímco ještě před dvěma měsíci byla TPCA zaplavena žádostmi o práci, které nestačila vyhodnocovat, podle pana Enomota už skluz není. Ovšem i tak není výjimkou, že zájemci čekají na pozvání k přijímacímu pohovoru už déle než tři měsíce.

TPCA začne s výrobou za rok v lednu. Její brány ročně opustí 300 tisíc malých aut určených hlavně pro střední a východní Evropu.

Výstavba závodu pokračuje velmi uspokojivě, v některých oblastech stále v mírném předstihu oproti plánu. Je zajištěno technologické zařízení a jeho instalace začne v nejbližší době.

Vývoj nového automobilu je téměř dokončen a z 99 % jsou vybráni budoucí dodavatelé jednotlivých dílů.

Pan Enomoto, prezident TPCA řekl pro tisk: Rok 2004 bude pro náš společný projekt velmi významný – předurčí všechny základní rysy budoucího fungování naší společnosti, včetně kvality výrobního procesu a administrativy.

Výkonný viceprezident pan Chantossel na prahu roku pro tisk řekl:V roce 2003 jsme ušli velký kus cesty. Jsem velmi rád, že začínáme nový rok v nových kancelářích, kde k sobě mají všichni zaměstnanci blízko. Společný prostor nám usnadní komunikaci a přispěje k lepší kvalitě práce.

Vzhledem k tomu, že požadavky na pracovní sílu v průmyslové zóně Kolín Ovčáry převyšují možnosti regionu, zavázala se vláda České republiky a město Kolín k výstavbě dostatečného počtu bytů, který je nutný k uspokojení náborových potřeb společnosti TPCA. Nájemné za

takovéto bydlení bude na úrovni regulované státem. Město i nadále ctí svůj závazek, že bude výstavbu nových objektů na bydlení koordinovat se zástupci TPCA.
Výše uvedené byty budou přidělovány přednostně pro zaměstnance společnosti Toyota Peugeot Citroen Automobile Czech, s.r.o. (TPCA) na základě podmínek, které budou specifikovány společně městem Kolínem a společností TPCA.
Prvních 64 bytů pro pokrytí okamžité potřeby včetně případného ubytování zahraničních školitelů bude k dispozici v červenci 2004, zbývající byty budou předávány do použití ve dvou fázích – do konce roku 2004 a do června 2005.Bude se jednat o byty v lokalitách Kasárna a U Vodárny.

Město Kolín a TPCA - Společné prohlášení:

"Vzhledem k tomu, že poptávka po pracovní síle pro průmyslovou zónu Kolín-Ovčáry překročila možnosti nabídky v regionu, přislíbila vláda ČR a město Kolín zajistit výstavbu 850 bytů. Tyto byty budou určeny především pro zaměstnance TPCA. Přidělování bytů bude prováděno podle kritérií vypracovaných společně městem Kolín a TPCA. Prvních 64 bytů bude k dispozici v červnu 2004 a tyto byty pokryjí akutní potřebu bydlení zaměstnanců a zahraničních školitelů. Další byty budou předány ve dvou fázích – 227 bytů do konce roku 2004 a 559 bytů v červnu 2005. Byty budou ve dvou lokalitách – Kasárna a U Vodárny - a půjde o byty s regulovaným nájemným. Výstavba bytů je klíčovou podmínkou plynulého náboru nových pracovníků, neboť plán výstavby a plán náboru pracovních sil jsou úzce provázány. TPCA pevně věří, že město Kolín včas splní své závazky ohledně zajištění bydlení."

Cena až dosud vystavěných objektů automobilky se pohybuje okolo 350 mil. eur (11,3 mld. Kč).

Továrnu letos čeká montáž technologických zařízení, která , skončí v červenci či srpnu a pak už začne zkušební výroba.

Na severní straně je vybudován polygon, obehnaný valy z hlíny. Má protihlukový i protišpionážní význam, protože už letos by tu měla jezdit auta, která se tu budou vyrábět.

Vedení TPCA stále tají informace, které lidi nejvíce zajímají : cenu auta , platy zaměstnanců, jména firem, které budou s automobilkou spolupracovat a dodávat jí některé díly.

Až dosud provázelo plánovanou výstavbu bytů pro automobilku mnoho otazníků a zaznívaly i obavy, zda vůbec bude termín dodržen. Příčinou byly finance. Kvůli nevyjasněnému financování se ještě s pracemi nezačalo a v polovině února má být hotov projekt. Nyní už je jasno.Vláda uvolnila 336 milionů korun na vybudování 850 bytů, do nichž se budou moci nastěhovat zaměstnanci nové automobilky Toyoty, Peugeotu a Citroënu (TPCA). Peníze budou uvolňovány postupně, tak jak bude pokračovat výstavba. Podílet se bude i město, které si půjčí 411,5 milionu. Podle dohody musí město prvních 64 bytů předat TPCA už v červenu. Radnice tvrdí, že plánované termíny budou dodrženy.

Dálniční spojka průmyslové zóny s dálnicí D11 přibývá. Zatímco v Ovčárech si už řada lidí stěžovala na statické poruchy domů v souvislosti s výstavbou automobilky, ve Veltrubech se objevil dosud jen jediný takový případ. V jednom rodinném domě tady spadla omítka a na stropě vytvořila mapu o průměru jednoho metru. Nakolik to byla vina otřesů vyvolávaných nákladními automobily, ukáže teprve následné vyšetřování.
Důležitá bude D11 hlavně pro zásobování TPCA. Automobilka začne vyrábět v roce 2005, do jeho konce má už dálnice vést až k Dobšicím. Odtud povede k TPCA nová silnice, která se začne stavět ještě letos. V příštích měsících budou stavbaři budovat dva mosty přes železnici,

což jsou bezproblémové části dálnice. Státu se už také podařilo vykoupit 80 procent všech pozemků na trase do Hradce Králové. Ředitelství silnic a dálnic si ale stěžuje, že právě pomalé výkupy pozemků stavbu brzdí. Nejtěžší to bude mít stát u Hradce Králové, kde téměř 70 odpůrců dálnice koupilo jeden z pozemků. I proto je slyšet pochybovačné hlasy, že se celou dálnici podaří zprůjezdnit už v roce 2006. Postup výstavby D11 pravděpodobně urychlí jedině speciální zákon, který vybrané komunikace prohlásí za veřejně prospěšné a zjednoduší jejich přípravu. Tento zákon, který platí v Německu, se líbí i investorům.Už méně nadšeni jsou odpůrci výstavby dálnice, zejména ekologové.

Kolínskou nemocnici čeká velký rozvoj díky nové automobilce TPCA. Jen v letošním roce dostane kolínská nemocnice od státu 20 milionů, s desítkami až stovkami milionů by pak mohla počítat v dalších letech. Především tady mají vzniknout nové operační sály a velká jednotka intenzivní péče, což by pomohlo výrazně zvýšit kvalitu poskytované zdravotní péče. Nemocnice má dále slíbeno 30 milionů od ministerstva průmyslu a obchodu.To se zavázalo kolínskou nemocnici podpořit už před dvěma lety, kdy se japonsko-francouzská automobilka TPCA rozhodla postavit v Kolíně závod pro tři tisíce pracovníků. Očekává se totiž, že ve městě přibude během příštích let možná až několik tisíc nových obyvatel, kteří budou nemocnici využívat. Také Středočeský kraj už dříve prohlásil, že modernizaci nemocnice dá zelenou.

Ú N O R

Díky automobilce bude mít Kolín lávku přes Labe. Mnoha lidem se tak splní letitý sen, nesoucí se od doby, kdy z Kmochova ostrova odjížděl přívoz, pramice, převážející zájemce na druhou stranu řeky a tedy do přírody, ke sportovištím. Po zrušení přívozu byla jediná přístupová cesta přes město, po mostě na Zálabí a okolo Zimního stadionu. Tedy pořádně dlouhý výlet ulicemi města, než se člověk dostane do přírody. To by se mělo změnit. Radní totiž dali přednost vybudování nové lávky přes Labe, která usnadní cestu z kolínského sídliště na Zálabí před rekonstrukcí náměstí. Bude určena chodcům i cyklistům.Na zálabskou stranu Kolína povede z Kmochova ostrova a náklady na její pořízení by se měly pohybovat kolem 22 milionů korun bez daně z přidané hodnoty. Důvody pro tento postup byly dva hlavní – lávka bude levnější než rekonstrukce náměstí, druhým je výstavba 850 bytů pro automobilku TPCA, které vyrostou v kasárnách a na zelené louce pod vodárnou. Předpokládá se, že tu budou žít tisíce lidí, pro něž bude určitě důležité mít spojení se zálabskými sportovišti a lesoparkem v Borkách.
O práci v automobilce se v Kolíně a okolí mluví stále jen s nadšením, s nadějemi a očekáváním. Lidé se těší na nové pracovní příležitosti, na dobře placenou práci. Je to i tím, že na veřejnost dosud nepronikly oficiální informace o pracovních a platových podmínkách. Vedení TPCA je dosud nezveřejnilo a ti, kteří již dělali přijímací pohovory a uspěli a něco vědí, tak mlčí. Takže se lidé jen dohadují a hltají doslova každou informaci tohoto druhu. Je jich málo a o to větší zájem je o takové, které se objeví. Když například celostátní týdeník Reflex přinesl reportáž z přijímacího řízení do automobilky TPCA, hodně se o ní mluvilo, přinášela totiž pohled tzv. z druhé strany. Přetisknul ji i místní týdeník Pres. Jméno hlavního aktéra bylo na jeho přání v tisku změněno, ale fakta zůstávají.
Karel Rech bydlí v obci blízko Kolína. Pracoval v úspěšné firmě, kde se vypracoval až do horních pater hierarchie podniku. Pak firmu koupili noví majitelé. Karel se s jejich stylem práce a jednání neztotožnil, a proto odešel. "Myslím, že svou profesi ovládám dobře. Je mi ale hodně přes padesát, takže je téměř nemožné sehnat práci. Absolvoval jsem v době nezaměstnanosti rekvalifikační kurzy na počítačové programy, protože se naskytla příležitost

pracovat s grafickými programy. To nakonec nevyšlo. Když v automobilce vypsali nábor na místo GROUPLEADERA, zajásal jsem. V tomto oboru mohu mít šanci na úspěch. Jedná se totiž o profesi, ve které jsem se předtím s úspěchem pohyboval," říká Karel Rech. Po podání přihlášky přichází Karel v půl desáté na testy do Městského společenského domu. První devadesátiminutový test zkoumá uchazečovo řešení situací řídícího pracovníka, v dalším stootázkovém testu se opět odpovídá na řešení vztahů se zaměstnanci: "Bylo to náročné, protože možných řešení je pět a musíte volit mezi nuancemi typu 'určitě ne', 'možná ne' a podobně."Karel stejně jako padesátka jeho kolegů postupuje do dalšího kola. Tentýž den následuje další pohovor, na kterém zkoušející zkoumají, jak řešil uchazeč různé situace v minulém zaměstnání, či jakým přínosem by chtěl automobilce přispět. V 16 hodin je konec a další pokračování následuje za týden."Ve skupinách sestavujeme šrouby s podložkami. Jiným úkolem je týmová práce ve fiktivní firmě vyrábějící elektrické obvody. Nakupují se součástky do obvodů, ty potom sestavíme a prodáváme. Měří se čas a zisk. Nakonec jsme něco málo vydělali, což je prý úspěch. V obvodech se nevyznám vůbec, ale zato další úkol se mé minulé práci blíží nejvíce. Máte elektronickou poštou řešit různé problémy týkající se dodávek dílů či zvýšení platů zaměstnanců a další. Další perný den skončil, ale odcházím s nadějí, že se za čtrnáct dní ozvou," pokračuje ve vyprávění stále ještě možný budoucí zaměstnanec kolínské automobilky.Za slíbených čtrnáct dní se z TPCA neozvou, až za měsíc. "Vybrali mě do dalšího kola. Zda do posledního, nevím. Na schůzce v kanceláři u synagogy mě pět mladíků jeden přes druhého zavaluje otázkami typu: proč chci pracovat v TPCA, zda jsem ochoten jet na dvouměsíční školení do Japonska a podobně. Výsledky mých testů chválí - asi nejvíc řešení problémů prostřednictvím elektronické pošty (v tom se shodneme). Vše se zdá být na nejlepší cestě k získání místa. Dostanu snad také slušný plat 16.500 Kč (v předešlém místě jsem bral o pětistovku víc). Navíc znalost angličtiny po mně nikdo nechce," libuje si Karel. Čtyři dny nato mu pracovnice TPCA telefonicky sděluje, že mu může poslat pracovní smlouvu. Nástup je na Apríla. "Jásám. Vzápětí ale tuhnu. 'Byl jste přijat na místo TEAMLEADERA!' sděluje mi zaměstnankyně TPCA. 'To je ale přece úplně jiné místo. Hlásil jsem se na GROUPLEADERA,' namítám. Nevzdávám se a jdu si věc vyjasnit do kanceláře u synagogy. Aktéři pohovoru však tady už nejsou a odjeli prý kamsi do Turecka. Zklamání je velké. Nabízené místo odmítám, protože vím, že pro něj nemám předpoklady. Dobrá zkušenost psa, kterému dali čichnout dobrého jídla..."

Cena vody pro TPCA se stala jablkem sváru. Vedení města by chtělo s TPCA sjednat stejnou cenu, jakou platí obyvatelé Kolína, zatímco vedení automobilky trvá na výrazně nižší částce a odvolává se na Ujednání o porozumění, které jsem rovněž zařadila do zápisu této kroniky. Obě strany trvají na svém. Radnice argumentuje tím, že investorem vodovodního řadu je město a nikoliv stát, z čehož vychází automobilka, když se odvolává na zmíněný dokument.

Člen zastupitelstva Martin Krumich (Nezávislí) navrhl zřízení nové pracovní komise Zastupitelstva města Kolína, která by měla v náplni práce bytovou výstavbu na území města Kolína v souvislosti s realizací projektu společného podniku společnosti TPCA. Členy této komise by podle něj měli být zástupci všech pěti stran a hnutí. Komise by měla zprostředkovávat informace všem zainteresovaným, poskytovat i doporučení a podněty orgánům, které budou rozhodovat především o nakládání s finančními prostředky, vyhradit si, aby o rozhodujících otázkách v této věci rozhodovalo zastupitelstvo města a nikoliv pouze městská rada. Většina zastupitelů (hlavně ČSSD a ODS) se však s jeho názorem neztotožnila a návrh se nedostal do programu jednání zastupitelů.

Kanalizaci v sektoru B a C v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry zhotovuje firma Březina Křečhoř. Město oslovilo čtyři firmy, tři z nich se k nabídce vyjádřily záporně, jedině tato společnost přistoupila na podmínky. Zakázku provede v požadovaném termínu do konce března letošního roku, cena bude kolem 3 mil. Kč.

S TPCA je stále více spojován další rozvoj města a to z hlediska financí, podmiňujících další rozvoj Kolína. Očekává se, že by se automobilka měla podílet na rozvoji služeb, které budou potřebovat i její zaměstnanci. Například Nemocnice počítá s výstavbou nových operačních sálů (zápis v této kronice v únoru) a protože se potýká s nedostatkem peněz, počítá, že TPCA poskytne na projekty 30 miliónů korun. Také problematika škol , nedostatku dětí v nich a tím možného rušení , je sice řešena podle okamžitého stavu, ale s perspektivou, že snad budou tato zařízení ještě potřeba, až přibude v Kolíně dětí v souvislosti s nastěhováním nových rodin do 850 bytů stavěných pro TPCA (zápis v této kronice v únoru) a s předpokladem, že mnohé z nich budou mít děti předškolního věku, které budou chtít umístit do tohoto zařízení.

Podle úmluvy a písemných dohod mez radnicí a TPCA by už za pět měsíců mělo být hotovo 64 nových bytů pro potřeby zaměstnanců automobilky. K předání prvních bytů do léta letošního roku se radnice společně se státem zavázala už před dvěma lety, kdy se japonsko-francouzské konsorcium rozhodlo v Kolíně postavit továrnu. Ovšem stavba má zpoždění a co je horší, nedaří se ho zkracovat, ale naopak zvětšuje se. Projekty ke stavbě bytů a infrastruktury, z nichž některé měly již být v těchto dnech hotovy, budou dokončeny s až dvouapůlměsíčním zpožděním.A to už by mohlo znamenat ohrožení termínu předání bytů. Přípravy na bytovou výstavbu, která je největší v republice, provázejí od počátku komplikace a průtahy. Například na podzim loňského roku se odvolaly některé projektantské firmy, které neuspěly ve výběrovém řízení vypsaném ministerstvem pro místní rozvoj. Protesty řešil úřad pro hospodářskou soutěž, neobjevil ale žádná pochybení. Tato jednání však znamenala ztrátu času a posunutí termínů. Pokud byty nebudou včas, bude TPCA uplatňovat sankce.V takovém případě je téměř jisté, že automobilka bude požadovat sankce. Nechce přistoupit ani na improvizované řešení, které město nabízelo, to je ubytování zaměstnanců alespoň v počátcích v městských ubytovnách. Automobilka vychází z toho, že termín náboru zaměstnanců je pevně svázán s výstavbou bytů. Proč vlastně toto zpoždění, které znamená komplikace celého projektu , vzniklo? Za viníka je označovaná vláda. Zemanův kabinet rozhodl, že se v Kolíně postaví 850 bytů a že náklady 750 milionů zaplatí stát. Jenže pak se vláda vyměnila a nový premiér Špidla a jeho vláda zjistila, že peníze nejsou a začala licitovat, aby se na výstavbě podílelo i město. Město z pochopitelných důvodů odmítalo, samo tolik peněz nemá.A než se vše vyřešilo, utekla spousta času. A to jsou právě ty nedodržené a zpožděné termíny, které teď radnici přidělávají mnoho a mnoho starostí.
Nyní se prakticky začíná, Geosan Kolín má podle projektu provést v uzavřeném a střeženém areálu hrubé terénní práce, demolice a zřídit inženýrské sítě, včetně nového kanalizačního napojení do hlavního svodu k čistírně odpadních vod, silnice, chodníky a parkoviště. Po dobu výstavby nových a přestavby starých kasárenských budov zůstanou stát staré ploty a trafostanice. Dalo by se říci, že zde vznikne nové menší sídliště, kde bude žít, podle současných odhadů 600 až 1000 obyvatel. S tím souvisí i nutnost materiálně technického vybavení této části města. Proto zde vzniknou i obchody, uvažuje se i o mateřské škole. Právě její otázka však není definitivně dořešena s ohledem na problémy mateřských škol, o nichž píši v únorovém zápise této kroniky. Ovšem harmonogram výstavby této akce je stále problematický, termíny mají skluz dva měsíce. Takže projektová dokumentace na prvních

57 bytů v lokalitě bývalých kasáren, jež mají být vedení automobilky předány k 1. červenci, byla hotová až 28. února, pak následoval výběr dodavatele. Projektová dokumentace na rekonstrukci tří dalších objektů o 105 bytech v místě někdejších kasáren má být dokončena 30. dubna a na dva nové objekty o 129 bytech 15. května. Celkem zde má vzniknout 291 bytových jednotek. Město se do dalšího skluzu nechtělo dostat, proto využilo § 50 zákona číslo 1999/94 Sb., o zadávání veřejných zakázek a bez soutěže zadalo firmě Geosan Group zakázku na budování infrastruktury a na bourací práce. Splnění termínů předpokládá enormní počet lidí, technologií a techniky na stavbě. Město Kolín obdrželo první žádosti zaměstnanců společnosti TPCA o přidělení nájemního bytu na základě dokumentu Ujednání o porozumění, který před třemi roky podepsali zástupci města a firem Toyota a Peugeot/Citroen, který je zařazen v kronice z roku 2003, v části týkající se TPCA. Radnice nyní připravuje pravidla pro přidělování těchto bytů. Tato pravidla nyní jsou předmětem jednání radnice a představitelů nové automobilky Toyoty, Peugeotu a Citroënu (TPCA). Kdo ze zaměstnanců TPCA bude chtít nový byt, musí podle představ radních splnit jednu důležitou podmínku - být úředně přihlášený k pobytu v Kolíně, protože v současné době města dostávají státem vybrané daně podle počtu obyvatel. Se zahájením provozu v TPCA se očekává příchod stovek až tisíců lidí do města a tím stoupnou i daňové výnosy. Druhou podmínkou radnice je, že se zaměstnanci TPCA musí nejpozději do 14 dnů od kolaudace rozhodnout, jestli nabízený byt chtějí, nebo nikoli. Jinak byt dostane žadatel z městského pořadníku. Tak chce radnice docílit, aby nebyly byty prázdné a město přicházelo o nájemné, protože z jeho výnosu bude splácet půjčku 411,5 milionu korun, za něž s pomocí dalších 336 milionů od státu postaví byty v bývalých kasárnách a u vodárny. Vedení města tedy jasně sdělilo veřejnosti své podmínky. Japonci už tak sdílní nejsou, omezili se na konstatování, že byty budou přidělovány přednostně zaměstnancům společnosti na základě podmínek, které budou specifikovány společně s městem Kolínem.

Po čáslavském přípravném středisku pro práci v TPCA bylo otevřeno další, v Havlíčkově ulici v Kolíně. Je zaměřeno na svařování s možností získat diplom evropský svářeč. Svářeči se tu učí podle směrnic Evropské svářečské federace v tzv. základních a úředních kurzech. Postupně se tu budou připravovat i absolventi středních škol a učilišť pro práci ve středním managementu této automobilky. Centrum je vybaveno nejmodernějším zařízením. Vyučují tu specialisté společnosti AZ Welding Praha a další.

Technické služby uklízejí sníh i v okolí průmyslové zóny, pokud napadne. Jedna úklidová akce zde přijde na 7 tis. Kč. Mezi lidmi ve městě se začalo povídat, že právě tato zóna má přednost před ostatními částmi města, ale TS služby to vyvracejí. Nejprve uklízejí sníh na trasách Městské autobusové dopravy, aby mohly autobusy jezdit. A protože autobusy MAD zajíždějí i k automobilce, uklízejí TS mezi prvními i tam. Jiné přednostní právo TPCA nemá.

Bývalá starostka Zdenka Majerová musela čelit podezřením ze zneužití finančních prostředků určených na vybudování infrastruktury Průmyslové zóny Kolín/Ovčáry. Zaznamenávám stanovisko Ministerstva průmyslu a obchodu ke kontrolám užití prostředků státního rozpočtu, poskytnutých z rozpočtové kapitoly Ministerstva průmyslu a obchodu, je kontrolováno jak z úrovně vnitřních, tak z úrovně vnějších kontrolních orgánů. Vynakládání finančních prostředků určených na vybudování infrastruktury průmyslové zóny Kolín/Ovčáry je průběžně kontrolováno správcem rozpočtové položky, tj. příslušným útvarem Ministerstva průmyslu a obchodu a agenturou CzechInvest. Kromě toho jsou tyto prostředky předmětem i následné kontroly vybraných průmyslových zón, kterou provádí ve smyslu zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě, odbor kontroly a interního auditu

Ministerstva průmyslu a obchodu. Následnou finanční kontrolu na místě, zaměřenou na kontrolu faktur, zjišťovacích protokolů a soupisů provedených prací provedl odbor kontroly a interního auditu Ministerstva průmyslu a obchodu v listopadu 2002 a nezjistil nedostatky, které by se týkaly realizace průmyslové zóny Kolín/Ovčáry. Město Kolín jako příjemce finančních prostředků postupovalo v souladu se stanovenými podmínkami a nebyly zjištěny žádné skutečnosti, které by vedly k neoprávněnému použití prostředků státního rozpočtu. V současné době probíhá na Ministerstvu průmyslu a obchodu vnější kontrola z úrovně Nejvyššího kontrolního úřadu, která je zaměřena na kontrolu finančních prostředků poskytnutých na vybudování infrastruktury průmyslových zón. Vzhledem k tomu, že rozsah finančních prostředků poskytnutých na vybudování infrastruktury průmyslové zóny Kolín/Ovčáry není zanedbatelný, předpokládáme, že i tato průmyslová zóna bude předmětem kontroly tohoto úřadu," uvedla Kateřina Koubová z oddělení pro styk s veřejností Ministerstva průmyslu a obchodu.

Kolínský Pres přinesl další z řady rozhovorů o stavbě TPCA. Tentokrát odpovídal na otázky generální manažer TPCA Ichiro Chiba.

* *Začali jste od počátku letošního roku instalovat technologická zařízení. Jak práce pokračují?*

Instalování technologických zařízení začalo podle plánu v lednu, jak uvádíte. Bohužel ve stavebním prostoru lakovny se stal smrtelný úraz (v pátek 20. února došlo na stavbě k uvolnění břemene, které usmrtilo 29letého pracovníka. Podle našich informací bylo břemeno nesprávně připevněno - pozn. red.). Policie a inspekce bezpečnosti práce stále ještě tuto nehodu vyšetřují. Rádi bychom vyjádřili upřímnou lítost rodině a přátelům zemřelého. Pracoval u firmy ASPER. Tuto firmu zprostředkovala BS Czech přes Eisemann Czech, která firmy najímá pro generálního zástupce Toyota Tsusho Europe. TPCA důrazně požádala všechny smluvní firmy, aby prověřily bezpečnostní podmínky u všech prací a obnovení těchto prací nepovolíme, dokud nebudou učiněna efektivní opatření.

**Letos by měla být vybudována železniční vlečka spojující automobilku s tratí Kolína do Nymburku. Jak tato vlečka má vypadat a v jaké fázi se nyní její stavba nachází?*

Tato železniční vlečka bude spojovat TPCA od jihozápadní strany. Máme povolení, podle kterého začne vlečka fungovat na počátku dubna.

**Kolik má TPCA zaměstnanců a na která místa teď probíhá nábor? Daří se vám sehnat dostatek vhodných pracovníků?*

Nyní pracuje v TPCA více než 400 lidí včetně 80, kteří jsou na výcviku v zahraničí. Spolupracujeme s místními úřady práce a vyvíjíme maximální úsilí dosáhnout letos počtu 1.500 lidí. Hlavní zájem se soustřeďuje na pozice team leader a team member.

* *V červnu má podle smlouvy město Kolín dokončit výstavbu 64 bytů, do konce roku přibude 227 a v červnu 2005 dalších 559. Vy v té době ale už budete dávno vyrábět. Vystačí pro vás toto ubytování?*

Ceníme si úsilí kompetentních úřadů, které se snaží dostát svým slibům, které daly na počátku celého projektu. Město Kolín, vláda a další instituce naplňují požadavky TPCA ohledně zajištění odpovídajícího ubytování zaměstnanců, což bylo rozhodnuto v době výběrového řízení na naši zónu. Japonská strana si velmi zakládá na tom, aby se dané sliby, většinou uvedené ve smlouvách, plnily.

**Uchazeči se určitě ptají na možnosti bydlení. Co jim odpovídáte?*

Musíme vyčkat až budou naše požadavky na bydlení dokončeny. Čekat musíme rovněž, až město vyjasní podmínky pro užívání bytů. Přesto hledáme vhodné ubytování pro naše dočasně působící zaměstnance.

Jak se nyní stravují zaměstnanci? Při otevření administrativních budov probíhal nábor na firmu zajištující stravování. Kterou jste vybrali?
Plánujeme, že závodní jídelna začne fungovat od dubna. Prozatím využíváme cateringovou službu, která zajišťuje balené obědy a v zóně je pro zaměstnance i kiosek. Která firma bude provozovat kantýnu, teprve rozhodneme.
Jaká je struktura vašich dodavatelů a kudy budou dopravovat zařízení a díly? Obyvatelé Kolína mají nyní obavy, že neúnosná dopravní situace vyústí v kolaps. Jste připraveni se podílet na řešení těchto problémů?
Většinu dílů budou přivážet kamióny. S kompetentními úřady včetně vedení města Kolína toto koordinujeme tak, aby různé přístupové cesty a zlepšování fungování bylo prováděno podle jejich příslibů, které učinili během výběru naší zóny. Doufáme, že toto přispěje k řešení dalších problémů.
V létě by měla začít zkušební výroba. Kdy představíte vaše auto veřejnosti?
To je v rukách tří partnerů, tedy Toyoty, Peugeotu a Citroenu. TPCA není nyní v pozici, aby vám mohla odpovědět.

B Ř E Z E N

Na internetových stránkách TPCA byly zveřejněny informace o projektu:

Koncept a organizace
Racionalizace operací je základním konceptem této nové automobilové továrny. Všechny výrobní etapy jsou zaměřeny na maximální výkonnost. Z tohoto hlediska byly vzaty v úvahu dlouholeté zkušenosti českých výrobců.Závod bude mít čtyři hlavní výrobny (lisovna, svařovna, lakovna a finální montáž). Rozvržení závodu je založeno na jednom z nejmodernějších výrobních systémů a na posledních ergonomických požadavcích na pracovní místo. Administrativní kanceláře a zařízení pro zaměstnance budou umístěny zvlášť. Také se počítá se stavbou testovací dráhy a vlečky.
Výroba
Roční výrobní kapacita bude 300 000 automobilů určených na evropský trh. Zahájení výroby je plánováno na začátek roku 2005.
Zaměstnanost a zaškolení
První zaměstnanci budou přijati v roce 2003 a předpokládá se, že jejich celkový počet dosáhne cca 3000 osob. Zaměstnanci budou proškoleni dle principů moderního výrobního systému. Zaškolení dle jednotlivých profesí bude prováděno na místě před i po zahájení výroby.
Přístup k životnímu prostředí
Díky použití nových technologií bude minimalizován dopad výrobního procesu na životní prostředí, využití přírodních zdrojů včetně vody (užívané ve vodou ředitelných nátěrových hmotách) bude odpovídat nejpřísnějším ekologickým normám. Závod zajistí takové podmínky, aby obdržel ekologický certifikát dle norem ISO 14001.
Sociální odpovědnost
Vedení uplatňuje nejlepší nástroje řízení a vytváří pracovní prostředí, které je příjemné a přívětivé nejen ke svým zaměstnancům, ale také k okolní společnosti

Začátek roku 2000	Pan Fujio Cho, generální ředitel Toyota a pan Jean-Martin Folz, generální ředitel PSA Peugeot Citroën zvažují možnost spolupráce na výrobě

	malých automobilů.
Květen 2001	Ukončení studie proveditelnosti.
Červen 2001	Ohlášení spolupráce mezi PSA Peugeot Citroën - Toyota na vývoji a výrobě malých vozů.
12. července 2001	Rámcová smlouva o spolupráci podepsaná v Bruselu pány Fujio Cho, generálním ředitelem společnosti Toyota a Jean-Martin Folzem, generálním ředitelem společnosti PSA Peugeot Citroën.
2. polovina roku 2001	Návštěva a předběžný výběr několika průmyslových center v Evropě.
Prosinec 2001	České úřady jsou oficiálně informovány o výběru Kolína pro stavbu společného závodu.
8. leden 2002	Podpis smlouvy o společném podniku mezi společnostmi PSA Peugeot Citroën a Toyota.
8. březen 2002	Zápis společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech (TPCA) do Obchodního rejstříku.
10. duben 2002	Položení základního kamene v Kolíně - Ovčárech.
Září 2002	Začátek stavebních prací na společném závodě v oblasti Kolín - Ovčáry.
12.12.2002	Zahájena montáž konstrukcí výrobních hal
2005	Plánované zahájení výroby.

Kolín si bude muset vzít na stavbu 850 bytů, přednostně určených pro zaměstnance TPCA větší úvěr než původně předpokládaných 411 milionů korun. Náklady na metr čtvereční bytu se totiž proti předpokladu zvýšily asi o dva tisíce korun, to je na devatenáct tisíc

Do TPCA vkládají velké naděje rovněž obchodníci. Předpokládají, že velký přírůstek lidí – zaměstnanců TPCA- bude samozřejmě znamenat i více kupujicích a tím samozřejmě i vyšší tržby.V Kolíně už fungují tyto supermarkety: Delvita, Penny, Billa, Kaufland,Plus. Stavět v Kolíně se rozhodl i další obchodní řetězec, Tesco , který má ve středních Čechách hypermarket zatím jen v Kladně,další nejbližší prodejny má v Praze.. Chce se dostat co nejblíže ke svým kupujícím a bude tedy stavět přímo na pozemcích v bývalých kasárnách, kde má v budoucnu vzniknout nová městská čtvrť.Má se zde postavit celkem 450 bytů,domy s dalšími 400 byty mají vyrůst také nedaleko odtud na kopci u vodárenské věže. Byty budou určeny převážně pro zaměstnance TPCA a obchodní řetězec Tesco počítá jak s velkou koncentrací lidí, tak s tím, že budou mít nadprůměrné příjmy a tím se tedy stanou pro obchodníky zajímavými. A to už je pro něj velmi atraktivní kupní síla.

Výrobní systém společnosti Toyota, jak byl zveřejněn na internetových stránkáoch

Způsob práce, který nám umožňuje řídit a zdokonalovat výrobu pro efektivní produkci ve správný čas jako odpověď na požadavky zákazníka.

Prvky TPS (Toyota Production System)
TPS se neustále vyvíjí
TPS je systém pro úplnou eliminaci ztrát při výrobě

TPS spočívá ve zkrácení času potřebného pro splnění požadavků zákazníka
TPS je nepřetržitý proces
TPS upozorňuje na problémy, ať již se objeví kdekoliv
Hlavním účelem TPS je dosáhnout neustálého růstu efektivity výroby

Požadované výstupy

Pro zákazníka
- Kvalitní vozidla
- Nejvyšší poměr cena/výkon
-Nejkratší nutná doba k realizaci
-

Pro zaměstnance
- pracovní uspokojení
- jistota zaměstnání
- dobré zacházení
-

Pro společnost
- flexibilita na trhu
- Zisk (snížení nákladů)
- dlouhodobá prosperita

Cíle
- vozidla nejvyšší kvality
- respekt k lidem
- flexibilní produkce založená na odezvě vůči trhu
- eliminace prostojů

HISTORIE TPS

V roce 1902 vynalezl Sakichii Toyoda zařízení, které v případě poškození vlákna automaticky zastavovalo tkalcovský stav. Princip, jenž se skrýval za tímto zařízením, se stal základem pro JIDOKU - jeden z hlavních pilířů TPS.
Henry Ford v USA uvedl o několik let později do provozu výrobní proces, jenž měl hluboký dopad na automobilový a s ním spojený průmysl.
Roku 1910 pracoval první prezident společnosti Ford Motor Charles E. Sorenson spolu s ambiciózním montážním mistrem Charliem Lewisem na nové metodě montáže vozidel.
Prvním experimentem bylo vyvinout tzv. výrobní pás - systém založený na pohybující se lince.
Vývoj systému Ford (který převzali mnozí další) představuje trend filozofie velkokapacitní výroby - nastavit systém, vyrobit velké série velkou rychlostí a věnovat se dalším projektům.
To vše podle jednoduché rovnice: větší množství = nižší náklady.
Japonsko i jiné země převzaly Fordovu metodu, aby tak mohly těžit z úspor nákladů spojených s hromadnou výrobou.
Pro Kiichira Toyodu a jeho mladou automobilku to byla velká výzva, neboť japonská poptávka po vozidlech byla ve srovnání s USA nesrovnatelně menší (výroba vozidel v Japonsku za rok 1949: cca 25,5 tisíce nákladních a přes tisíc osobních vozidel).
V rámci snížení nákladů při relativně malých výrobních objemech automobilky Toyota vyvinul Kiichro Toyoda výrobní metodu "V pravý čas" (Just in time (JIT)). Cílem bylo, aby se na montážní linku dostaly vždy správné součásti v přesně potřebném čase a množství.

Taiichi Ohno byl vedoucím montážní dílny číslo 2 v Honshe a zabýval se implementací metody JIT do výroby. Přišel s nápadem obrátit tok materiálů tak, že pozdější procesy převzaly součásti procesů předchozích. Vynalezl Kanbans, komunikační nástroj mezi procesy, jenž indikoval, které procesy jsou zapotřebí a v jakém množství.
Taiichi Ohno uspořádal svá oddělení na způsob regálů v obchodním domě. Byl totiž unesen jednoduchostí a účinností tohoto přístupu, s nímž se poprvé setkal v amerických supermarketech. Změny v továrně v Honshe provedené Taiichim Ohnem byly radikální a fundamentálně odlišné od konvenčního myšlení. Jejich tvůrce pochopil, že Toyota bude jiným typem společnosti. Dokládá to i jedna z jeho poznámek objasňující povahu výrobního systému TPS: "Výrobní systém společnosti Toyota představuje revoluci myšlení, protože po nás požaduje jeho změnu, a to fundamentálním způsobem." Tohoto ducha fundamentální změny můžeme při vývoji TPS pozorovat neustále.

Cíl - "dohnat Ameriku"

Dne 15. srpna 1945 si Kiichiro Toyoda stanovil úkol, který se stal základem pozdějšího rozvoje společnosti Toyota.
Rozhodl se dostihnout americký automobilový průmysl během tří let. Bez splnění tohoto úkolu by podle jeho názoru Toyota nepřežila.
Taiichi Ohno považoval tento plán za velmi obtížný, neboť věděl, že američtí dělníci vyprodukují až devětkrát více než dělníci japonští. Aby tedy ve třech letech dohnali Ameriku, muselo na práci pro původně 100 dělníků stačit nyní pouze 10 dělníků.
Ohno nevěřil, že by američtí dělníci pracovali více. Usoudil tedy, že v japonském automobilovém průmyslu musí docházet k prostojům ve výrobě. Po eliminaci těchto prostojů se produktivita práce desetkrát zvýší. Tato myšlenka stála při zrodu TPS a eliminace prostojů se stala jeho hlavním prostředkem i cílem.

Eliminace prostojů

Kroky, které Taiichi Ohno podnikl pro eliminaci prostojů a všech ztrát, se odrazily ve vývoji TPS. Přední prioritou bylo pokusit se napodobit výrobní podmínky přádelny, kde každý zaměstnanec obsluhoval 30 až/ 40 tkalcovských stavů.

1. Založení systému toku

Návrh továrny v Honshe v roce 1947 se podobal americkým továrnám toho času. Jeden zaměstnanec obsluhoval jeden stroj, jichž bylo na jednom pracovišti umístěno 50 až 100.
Nevýhoda tohoto řešení spočívala v tom, že relativně mnoho času strávil zaměstnanec čekáním, až stroj práci ukončí. Též bylo zapotřebí mít na skladě hodně materiálu. Výstup jednoho takového pracoviště byl předáván do další sekce, kde výrobní proces pokračoval obdobným způsobem. Taiichi Ohno vymyslel způsob, jak na jedno pracoviště umístit různé druhy strojů tak, aby jich jeden zaměstnanec mohl obsluhovat více druhů Zaměstnanci byli tedy schopni obsluhovat několik strojů a prostoje způsobené čekáním na ukončení práce se snížily na minimum.
V rámci snahy o eliminaci prostojů bylo nutné vyřešit mnoho úkolů, což se mohlo uskutečnit pouze neustálým vývojem výrobního procesu. Posléze dokázal jeden zaměstnanec ovládat 20 až 30 výrobních procesů.

2. Vyvažování produkce

Továrna v Honshe pod vedením Taiichiho Ohna vyráběla 1000 nákladních vozidel měsíčně. Protože však dodavatelé nedokázali dodávat požadované díly v pravidelných intervalech, byl Taiichi Ohno nucen shromažďovat díly odděleně a čekat až do samého konce měsíce, kdy mohlo dojít k jejich smontování.
Taiichi Ohno usoudil, že má-li být měsíční výrobní kapacita rovna 1000 vozidel, mělo by se vyrábět 40 vozidel denně po dobu 25 dnů. Tato vozidla je třeba vyrábět rovnoměrně v průběhu dne, tj. jedno vozidlo každých 12 minut během 480minutového pracovního dne. Uvedená myšlenka později vedla k vývoji vyvažování produkce a taktovacího času, které

společnosti Toyota umožňují rychlou přizpůsobivost požadavkům trhu. Tyto dva výše popsané kroky představují základ TPS a, jak zdůraznil Taiichi Ohno, byly realizovány z prosté nutnosti. Klíčovou myšlenkou TPS je tvrzení, že nutnost je matkou vývoje. Vylepšení totiž provádíme poté, co naše systémy nechají lidi tuto nutnost pocítit (potřeba zmenšit kvantitu materiálu na skladě mezi jednotlivými procesy a eliminovat časové prostoje způsobené vyhledáváním jednotlivých součástí).

Produktivita v období malého růstu

Ropná krize roku 1973, při níž se zastavil růst a omezila výroba, způsobila mnoha společnostem vážné snížení zisků.

V tomto období byla Toyota výjimkou, neboť ji tato krize tolik nepostihla. Tento fakt obrátil pozornost ostatních světových výrobců k výrobnímu systému TPS, který se dokázal vypořádat i s tak těžkými podmínkami.

Další vývoj TPS objasňuje, jak tento systém umožnil společnosti Toyota pokračovat v prosperování i v těžkých časech propadu trhů.

Po snížení produkce továren společnosti Toyota vyplulo na povrch mnoho problémů, jež byly předtím skryty. Jedním z takových případů byla obsluha poloautomatických strojů.

Mnoho těchto poloautomatických strojů vyžadovalo, aby v každém cyklu byly osazeny dvěma pracovníky. Po snížení výrobní kapacity o polovinu však tyto stroje i nadále vyžadovaly osazení dvěma pracovníky (obvykle byl jeden pracovník na vstupním a jeden na výstupním konci zařízení). Potřeba pevně daného počtu pracovníků se tak stala zásadní překážkou v přizpůsobení továrny změnám produkce. Tento problém odstartoval další fázi zdokonalování TPS, jehož cílem bylo umožnit produkci, aby flexibilně reagovala na požadavky trhu.

Odpovědí byl vývoj flexibilních pracovních linek, které mohou obsluhovat místo pěti zaměstnanců pouze čtyři pracovníci. K dosažení tohoto cíle musí Toyota vylepšit návrh zařízení svých továren a provést víceúčelová školení zaměstnanců, dokud je situace na trhu příznivá. V továrně v Honshe mohou být výrobní linky osazeny jedním až sedmi či osmi zaměstnanci v závislosti na podmínkách trhu.

Spolupráce PSA Peugeot Citroën / Toyota a její historie

12. června 2001 podepsali v Bruselu generální ředitel společnosti Toyota Fujio Cho a generální ředitel společnosti PSA Peugeot Citroën Jean-Martin Folz smlouvu o vývoji a výrobě malých automobilů nižší třídy.Automobily budou vyráběny pod značkami Toyota, Peugeot a Citroën. Jejich ceny budou nižší než ty, za které se v současnosti prodávají nejmenší vozy obou firem, a to převážně na rostoucích evropských trzích, na kterých dochází k významným změnám. Obě skupiny pevně věří, že vzroste poptávka po kompaktních vozech a předpovídají její nárůst i v budoucnosti.

Společnosti vyvinou pro nový koncept auta novou platformu. Tento projekt nabídne jasně odlišené modely a specifické podoby vozů obou skupin při zachování společné struktury a součástek vozu. Uvedením tohoto nového konceptu vozu představí značky Toyota, Peugeot a Citroën zcela novou nabídku malých vozů, které doplní řady jejich produktů. Základem bude moderní, čtyřsedadlový model vynikající nejsofistikovanějšími technologiemi ve smyslu bezpečnosti, spolehlivosti, ochrany životního prostředí a městské mobility. Vybavený benzínovými motory poslední generace o objemu 1000 cm3 vyráběnými společností Toyota a dieselovými motory o objemu 1400 cm3 vyráběnými společností PSA Peugeot Citroën bude model velmi úsporný.Jak již bylo oznámeno v Bruselu pány Fujio Cho a Jean-Martin Folzem, v druhé polovině roku 2001 byly navštíveny a předběžně vybrány různé průmyslové zóny v Evropě. Z krátkého seznamu 3 zemí byla nakonec vybrána k umístění společného závodu lokalita Kolína v České republice, 60 km východně od Prahy. Nejvyšší představitelé obou

skupin oznámili svůj výběr českým úřadům 20. prosince 2001. Stavba začala v září 2002 a uvedení továrny do provozu se plánuje na začátek roku 2005. Její výrobní kapacita bude 300 000 jednotek. Závod společností Toyota a PSA Peugeot Citroën bude postaven na pozemku o rozloze 120 hektarů. Vybraní výrobci součástek budou zavádět zařízení v souladu se systémem just-in-time v blízkosti společného závodu, což hraje důležitou úlohu v tomto významném průmyslovém projektu. Na lokální úrovni společný závod poskytne 3 000 pracovních příležitostí a zároveň podpoří zaměstnanost u dodavatelských firem. Celková investice tohoto 50/50 společného podniku zahrnující investice do výzkumu a vývoje a počáteční náklady se odhaduje přibližně na 1,5 miliardy euro.Jméno společného podniku PSA Peugeot Citroën a společnosti Toyota je Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech (TPCA). Pan Masatake Enomoto byl jmenován prezidentem TPCA založené v březnu 2002. Pan Jean Pierre Chantossel s ním bude spolupracovat na pozici výkonného víceprezidenta TPCA.
Spolupráce mezi Toyotou a PSA Peugeot Citroën se ukázala úspěšnou: začala ve velmi dobrých podmínkách a zdárně pokračuje. Časový plán byl přesně dodržen a cíle výběru lokality a zrodu společného podniku byly včas naplněny.

Automobilka Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech v Kolíně, Česká republika

Koncept a organizace
Základním konceptem této nové automobilové továrny je racionalizace operací; všechny výrobní etapy automobilů jsou zaměřeny na maximální výkonnost. Při projektování objektu byly vzaty v úvahu i dlouholeté zkušenosti českých výrobců.
Závod bude mít čtyři hlavní výrobny (lisovna, svařovna, lakovna a finální montáž) a pravděpodobně také výrobnu součástek z pojiv. Jeho rozvržení vychází z Výrobního systému Toyota (TPS) a z posledních ergonomických požadavků na pracovní místo. Administrativní kanceláře a zařízení pro zaměstnance budou umístěny odděleně. Také se počítá se stavbou testovací dráhy a železniční vlečky.
Výroba
Roční výrobní kapacita bude 300 tisíc automobilů určených pro evropský trh. Z tohoto množství se 200 tisíc kusů vyrobí pod značkou Peugeot a Citroën, vozy značky Toyota budou tvořit zbývající třetinu produkce. Zahájení výroby je plánováno na konec roku 2005.
Zaměstnanost a zaškolení
První zaměstnanci budou přijati v roce 2003 a předpokládá se, že jejich celkový počet dosáhne přibližně 3 000 osob. Většina zaměstnanců bude zpočátku pocházet z blízkého okolí. Obecné zaškolení, zahrnující zaškolení podle principů TPS atd., bude prováděno na místě a v Japonsku. Zaškolení podle jednotlivých profesí bude prováděno na místě před i po zahájení výroby.
Přístup k životnímu prostředí
Snahou bude dosažení co možná nejnižšího množství odpadu díky použití nových technologií, které minimalizují dopad výrobního procesu na životní prostředí. Vliv na životní prostředí a zároveň řízení využití přírodních zdrojů včetně vody (užívané ve vodou ředitelných nátěrových hmotách) budou odpovídat nejpřísnějším ekologickým normám. Závod udělá vše pro to, aby obdržel ekologický certifikát podle norem ISO 14001.
Sociální odpovědnost
Vedení se zavazuje k uplatňování nejlepších nástrojů řízení a vytváření pracovního prostředí, které je příjemné a přívětivé nejen ke svým zaměstnancům, ale také k okolní společnosti.

Kolín navštívil rakouský velvyslanec Klaus Daublebsky na pozvání České spořitelny a ihned se začalo spekulovat, že jde o lobbing České spořitelny, kterou vlastní rakouská Erste Bank. Ve hře je totiž TPCA. Město si bude brát více než čtyřsetmilionový úvěr na stavbu bytů pro automobilku a již brzy bude rozhodovat, od které banky si peníze půjčí. Ta však toto vysvětlení odmítla s tím, že šlo o přátelskou návštěvu, mající upevnit vzájemné vztahy.

Do průmyslové zóny povede další kolej. Původně se počítalo s jednou kolejí, ale podle drážního zákona musí město vybudovat i druhou kolej. Stavbu vlečky na hranici pozemků v severní zóně hradí podle smlouvy radnice.

Společností NYK Logistic CR koupila více jak 10 ha z opčního pozemku v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry. Zaplatila za něj městu více jak 20,7 mil. Kč. Společnost tu hodlá vybudovat logistické centrum se sklady a parkovištěm pro 200 tahačů; firma, která bude automobilku zásobovat komponenty, se má zároveň starat o obalové hospodářství. Jde o poslední společnost, kterou Toyota Peugeot Citroen Automobile potřebuje pro rozjezd výroby. Zaměstnat by měla přibližně 50 lidí. Začátek činnosti plánuje na konec února 2005.

O rostoucí frekvenci dopravy Ovčáreckou ulicí jsem již mnohokrát psala. Frekvence roste a v souvislosti se zahájením výroby v TPCA se předpokládá ještě další zvýšení. Lidem, kteří okolo této ulice bydlí se to samozřejmě nelíbí, postižena je dokonce i 6. základní škola a to do té míry, že se uvažuje o jejím přemístění.
Silnice v místech okolo školy nejde rozšířit. Zvažují se některé možnosti, například výstavba kruhového objezdu na křižovatce s Okružní ulicí, což by přispělo k plynulosti dopravy, ale stále by neřešilo existující problém. Neustále plnou komunikaci, stovky aut a kamionů, které projedou pod okny školy. Panuje vzácná shoda , že nejlepším řešením by bylo postavit v klidové zóně v Borkách novou školu. Děti se i obtížně dostávají do školy na vyučování, protože komunikaci přecházejí v ranní špičce. Ráno zajišťují dětem bezpečný přechod ulice městští strážníci. Ve třídách s okny do ulice větrají jen o přestávkách. Vítaný je na přechodu před školou i tlačítkový semafor. Učitelé soustavně upozorňují děti na nebezpečí, které na ně na vozovce číhá. Zatím k žádnému zranění školáka nedošlo.

Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry má rozlohu 261 ha. TPCA zaujímá největší část průmyslové zóny - zabrala 125 ha. Zbývá však ještě 89 ha pozemků . Smlouvy město podepsalo se společnostmi Gefco, Lear, Toyota Tsusho Europe a nově i s NYK Logistic CR, které celkem obsadí 47 ha opčních pozemků.Město může disponovat s 23 ha a nabídnout je za tržní hodnotu na rozdíl od opčních. Opční pozemky totiž může město nabízet jen za 200 Kč/m2, jak zní dohoda s TPCA. Přitom od původních majitelů je vykoupilo za 250 Kč/m2 a na jejich prodeji tedy prodělává.

Stipendijní a nadační fond města Kolína, který finančně pomáhá nadaným žákům a studentům ze sociálně slabších rodin, shání peníze kde se dá. Obrátil se také na TPCA, ale nepochodil. Automobilka žádnou finanční částkou nepřispěla s odůvodněním, že TPCA již dala 20 miliónů na fotbalisty Sparty Praha.

Zájemci o investování v průmyslové zóně Kolín – Ovčáry se stále hlásí. Firmy láká blízkost TPCA a naděje, že se stanou jejími subdodavateli.Město v současnosti jedná se společností Eurofit a také s Peguformem, orientovanými na vývoj a výrobu plastových dílů a modulů pro vnitřní a vnější vybavení automobilů.

Rozhovor regionálního týdeníku Pres se starostou města.
Rada města Kolína zmocnila starostu, aby podepsal smlouvu se společností Geosan Group na výstavbu bytových domů v areálu bývalých kasáren. Opět se tedy postavila za nevypsání veřejné soutěže, jako tomu bylo v případě infrastruktury a kanalizačního sběrače, které ve stejné lokalitě vybuduje taktéž společnost Geosan Group.
Ze strany radních jde v případě opakovaného využití § 50 zákona č. 1999/94 Sb., o veřejných zakázkách o sporný verdikt. Proti jednomu členovi představenstva společnosti Geosan Group je totiž od poloviny minulého roku vedeno trestní řízení Útvarem odhalování korupce a finanční kriminality Služby kriminální policie a vyšetřování v Praze. Ještě pikantnější je, že je vyšetřován za získání dvou zakázek v sousední Kutné Hoře, za což měla dát firma podle policie úplatek 2,2 mil. Kč, jak napsala loni MF Dnes. Podle stejného listu jde o nejrozsáhlejší korupční aféru. Jedná se o případ veřejných zakázek, které pro města a ministerstva organizovala soukromá společnost Tender Group Plus. Policie za dávání a přijímání úplatků obvinila 18 lidí, hlavně šéfy stavebních firem z celé republiky.To, že vyšetřování stále probíhá, potvrdila JUDr. Jana Jahodová z Krajského státního zastupitelství v Praze. Nedokázala nám ale sdělit, kdy by vyšetřování mohlo skončit, ani to, jestli přibydou další podezřelí, nebo bude jejich počet naopak zredukován. Člen představenstva společnosti Geosan Group je ohrožen trestní sazbou 1 až 5 let. Jmenovaná firma získala v roce 2001 zakázku v Kutné Hoře na tamější nemocnici a státní okresní archiv. Zda-li ale úplatky měly být poskytnuty právě v těchto případech, to jsme se zatím nedozvěděli.Oslovili jsme proto starostu Miroslava Kaislera, aby se k uvedeným faktům vyjádřil. Také jsem se ho zeptali na trest pro město za včasné nedokončení bytů pro TPCA, smlouvu s Deloitte and Touche CR a silniční obchvat.
Co říkáte tomu, že jeden z členů představenstva společnosti Geosan Group je vyšetřován pro poskytování úplatků? Nevadí vám, že to vrhá špatné světlo na práci rady města?
V každém případě to špatné světlo určitě vrhá.

Věděla to rada města předtím, než se rozhodovala o zadání zakázky na inženýrské sítě a kanalizační přivaděč v lokalitě bývalých kasáren za 95 mil. Kč?
Věděli jsme to z tisku. Ale zjišťovat o každé firmě, s kterou chceme spolupracovat, jestli někdo z jejího vedení je zrovna vyšetřován, to bychom nikdy nedospěli k rozhodnutí. My jsme byli ujištěni společností Geosan, že obvinění se nezakládá na pravdě. Protože chceme dotáhnout výstavbu bytů do stanoveného termínu, zvolili jsme firmu, která jako jediná kolínská společnost je schopna zakázku takového rozsahu splnit.

* *Myslíte, že bude rada muset znovu sáhnout k tomuto meznímu opatření i v oblasti pod vodárnou?*
O tom se bude rada bavit až ve chvíli, kdy bude mít k dispozici potřebné projekty. Předpokládám ale, že zde takovou roli už Geosan hrát nebude.

Nepřehodnotí tedy rada poslední rozhodnutí pověřit Geosan výstavbou bytů v lokalitě bývalých kasáren?
Nepřehodnotí.

* *Stále věříte, že první byty pro TPCA budou postaveny včas, tedy do 1. července?*
Předpokládáme, že první bytový objekt bude stát do stanoveného data.

* *Jaký vlastně hrozí městu trest na nedodržení časové lhůty?*
To vám nedokážu říct.

Je trest přesně specifikovaný, nebo to bude věcí soudu?
Zřejmě se to bude řešit až u soudu. Memorandum žádný konkrétní trest neobsahuje, pouze termíny. Pokud by podle mě k soudu došlo, TPCA by musela doložit, jaká škoda ji nedodržením lhůty ze strany města prokazatelně vznikla.

Rada města Kolína schválila smlouvu o smlouvě budoucí mezi Městem Kolín a společností Toyota Tsusho Europe. Předmětem smlouvy jsou opční pozemky v průmyslové zóně u Ovčár o předpokládané výměře 75 tis. m2 za kupní cenu ve výši 200 Kč/m2.

DUBEN

V bývalých kasárnách se začalo bourat. Práci zkomplikovala skutečnost, že cihlové stavby měly betonové nástavby. Na uvolněném prostranství se začnou stavět byty pro zaměstnance automobilky TPCA. Celkem město Kolín v lokalitě kasáren postaví 291 bytů. Část ve čtyřech bývalých ubytovnách mužstva, jídelně a učebnách. Nově budou postaveny dva domy, pětipatrový a osmipatrový. Na tuto investici poskytl stát dotaci ze Státního fondu rozvoje bydlení.

Doprava je stále velkým kolínským problémem. Už teď jsou ve městě oblasti, kde ji lidé považují za neúnosnou. K jedněm z nich patří Ovčárecká ulice, kde už dnes chodci velmi těžko přecházejí z jedné strany na druhou a lidé se obávají ještě dalšího zhoršení dopravní situace zejména po zahájení výroby v TPCA, když po ní budou projíždět i desetitisíce automobilů nejen osobních, ale i těžkých kamionů. Nejvíc nákladních aut má přijíždět směrem od Kutné Hory, takže na cestě do průmyslové zóny v Ovčárech musí projet právě Ovčáreckou ulicí. Podle údajů japonsko-francouzského investora by měl zhruba každých deset minut projet kamion naložený součástkami. To by společně s osobní dopravou mohlo znamenat až 20 tisíc automobilů denně, což je přibližně stejný počet aut, která projedou hlavním průtahem z Prahy na Kutnou Horu. Vedení radnice, ale i autoři územního plánu, který se zabývá rozvojem města v příštích letech, vycházejí z předpokladů, že TPCA podstatně zvýší počet automobilů projíždějících Kolínem. Jak velké potíže čekají v budoucnu Kolín v souvislosti s dopravou a jak problémy vyřešit, na to by měla dát odpověď studie, kterou nyní odborná firma zpracovává.

Pro uchazeče o zaměstnání byla zřízena zelená linka pro volání ZDARMA. Její číslo je *800 202 303* a na něm se zájemci dozvědí veškeré základní informace o možnostech zaměstnání v automobilce.

Náborový článek tohoto znění byl jako placená inzerce zveřejněn v denním tisku

3000 volných pracovních míst v Kolíně

VŠE POTŘEBNÉ SE DOZVÍTE NA NEPLACENÉ TELEFONNÍ LINCE 800 202 303

Důležitým tématem posledních měsíců je nezaměstnanost. V České republice není příliš mnoho regionů, které by nabízely větší množství volných pracovních míst. Jedním takovým pozitivním ostrovem však je Kolín, průmyslová zóna Ovčáry, kde automobilka TPCA

Kolín staví nové byty pro cizí lidi

Pracovníci automobilky dostanou obecní byty, ale město na ně nedostane od státu peníze

Kolín - Neúspěchem pro město pomalu končí jednání mezi kolínskou radnicí a automobilkou Toyoty, Peugeotu a Citroënu (TPCA) o tom, za jakých podmínek budou její zaměstnanci bydlet v 850 bytech. Ty během několika nejbližších let vyrostou v Kolíně.

Radnice požadovala, aby stovky nových pracovníků musely mít v Kolíně povinně trvalý pobyt - to proto, aby město získávalo více peněz na daních. „Museli jsme ale od našich požadavků ustoupit, protože podle zákona nemůžeme nikoho nutit k tomu, aby se někde nahlásil k trvalému pobytu," připustil místostarosta Jiří Buřič.

Továrna bude zaměstnávat až tři tisíce lidí, takže počet obyvatel Kolína by mohl podle hrubých propočtů v budoucnu stoupnout až o dva tisíce, tedy na 32 tisíc.

Podle současného systému rozdělování daní, závislého na počtu obyvatel, by tak během deseti let radnice dostala až desítky milionů korun navíc. Ty by mohla použít na další rozvoj města.

Nadále ovšem platí, že by se do části bytů mohli nastěhovat i obyvatelé Kolína, kteří v automobilce nebudou pracovat. To v případě, že firma TPCA nebude mít o některé byty zájem.

BYTY BUDOU. **V přestavovaných kolínských kasárnách již probíhají poslední práce. Po jejich skončení bude v areálu téměř tři sta bytů pro zaměstnance místní automobilky.** FOTO: MAFA - RADEK CIHLA

Podmínky pro přidělování bytů pracovníkům TPCA chtěla radnice začlenit do zvláštní vyhlášky. Právě ta počítala s podmínkou trvalého pobytu.

Radnice chce alespoň přísnější pravidla pro ty nájemníky továrních bytů, kteří přestanou být zaměstnanci TPCA. Hned druhý den, co jim skončí smlouva, budou muset podle návrhu radních bytu opustit.

Město také požaduje, aby bylo TPCA takto vyklizený byt povinno obsadit jiným pracovníkem nejpozději do 14 dnů.

Kolín si totiž bere na stavbu bytů úvěr, který bude splácet vybíráním nájemného. Každý den, kdy by byl byt prázdný, a tudíž nikdo neplatil nájem, by tak pro radnici znamenal ztrátu.

„Jsme ochotni tuto lhůtu prodloužit až na tři měsíce. Ale jen v případě, že TPCA bude celou dobu nájem hradit," vysvětlil místostarosta Buřič.

Právě na této pasáži vyhlášky se ještě musí město dohodnout s japonským managementem továrny. Chce totiž, aby po uplynutí lhůty mohlo prázdný byt přidělit některému z tisíců lidí, kteří jsou mnohdy už léta zapsáni v pořadníku čekatelů.

První byty se už nyní stavějí v bývalých kasárnách - šedesát by jich měla automobilka podle dohod dostat už v červenci. Přestože už moc času nezbývá, radní tvrdí, že stavbaři termín stihnou. Celkem vznikne v kasárnách téměř 300 bytů, dalších 550 jich vyroste na polích u místní vodárny.

VOJTĚCH BLAŽEK

MF 22. 4. 2004

připravuje spuštění výroby automobilů značek Toyota, Peugeot a Citroen. Zahájení výroby se chystá na počátek roku 2005. Nyní se prostory TPCA zaplňují nejnovější technologií a současně probíhá masový nábor nových zaměstnanců do výroby. Někteří lidé žijí v domnění, že pro práci v automobilce je třeba mít již obdobnou pracovní zkušenost. Není tomu tak! Automobilka potřebuje především lidi, kteří pracovat opravdu chtějí! Vzdělání nebo vyučení v určitém oboru nehrají hlavní roli. Jak vyrábět automobily vás v TPCA naučí za pár týdnů. Ne nadarmo říkají uchazečům: "Přijďte si vyrobit svůj automobil!" Velkou, možná životní šanci mají absolventi, kteří se při hledání zaměstnání potýkají se svou nedostatečnou praxí. K získání práce v nové automobilce je třeba vyplnit dotazník uchazeče o zaměstnání. Ten je k dispozici v náborovém centru automobilky nebo na jejich webových stránkách. Lze také kontaktovat náborové centrum telefonicky a dotazník si vyžádat. Pro uchazeče o zaměstnání byla zřízena zelená linka pro volání ZDARMA - veškeré základní informace o možnostech zaměstnání v automobilce. Každý uchazeč o zaměstnání v automobilce, včetně dělnických profesí, musí projít výběrovým řízením. V Čechách to není příliš obvyklé, nicméně i tento požadavek prověří, kdo má o práci opravdový zájem. Kdo neváhá, má již z části vyhráno. Výběrové řízení slouží i ke zjištění, jaké jsou vaše přednosti a jaká práce bude pro vás tou nejlepší. Již ve výběrovém řízení máte možnost okusit opravdovou týmovou práci, některá cvičení absolvujete společně s dalšími uchazeči. Na závěr testů a praktických cvičení uchazeče čeká finální pohovor. Pokud uspějete, bude vám nabídnuto místo. Pro ty, kteří nedostanou přímou a konkrétní nabídku, to však neznamená, že již v TPCA pracovat nemohou. Všichni uchazeči jsou i nadále vedeni v databázi uchazečů a mohou být kontaktováni později. Ve spolupráci s úřady práce i s městskými a obecními úřady automobilka TPCA připravuje pravidelná setkání s uchazeči v širokém okolí Kolína. Na těchto informačních dnech mají uchazeči příležitost dozvědět se velké množství poznatků o možnostech zaměstnání a mohou přímo zde vyplnit dotazník uchazeče, a učinit tak první krok k získání dobrého místa.Automobilka se chystá nabídnout volná místa také uchazečům z regionů s vysokou nezaměstnaností, jako je např. Ostravsko, kde se uchazeči potýkají s problémy své úzce zaměřené kvalifikace. Tento problém v TPCA odpadá. Jak překonat vzdálenost Ostrava - Kolín apod.? Touto problematikou se automobilka zabývá společně s městem Kolín. V loňském roce schválila vláda ČR finanční dotaci na výstavbu nových bytů v Kolíně. Při nedávném slavnostním otevření administrativní části automobilky učinilo město Kolín, reprezentované starostou panem Kaislerem, společně s managementem spol. TPCA následující společné prohlášení: "Vzhledem k tomu, že poptávka po pracovní síle pro průmyslovou zónu Kolín/Ovčáry překročila možnosti nabídky v regionu, přislíbila vláda ČR a město Kolín zajistit výstavbu 850 bytů. Tyto byty budou určeny především pro zaměstnance TPCA. Přidělování bytů bude prováděno podle kritérií vypracovaných společně městem Kolín a TPCA. Prvních 64 bytů bude k dispozici v červnu 2004 a tyto byty pokryjí akutní potřebu bydlení zaměstnanců a zahraničních školitelů. Další byty budou předány ve dvou fázích - 227 bytů do konce roku 2004 a 559 bytů v červnu 2005. Půjde o byty s regulovaným nájemným. Výstavba bytů je klíčovou podmínkou plynulého náboru nových pracovníků, neboť plán výstavby a plán náboru pracovních sil jsou úzce provázány. TPCA pevně věří, že město Kolín včas splní své závazky ohledně zajištění bydlení. Výstavba bytů je dalším potvrzením principu, že zaměstnanci jsou v TPCA na prvním místě. V nové automobilce absolvují výběrové řízení všichni zájemci o práci Výběrovým řízením procházejí naprosto všichni uchazeči o zaměstnání v automobilce TPCA bez ohledu na to, zda se hlásí na pozici dělníka do výroby nebo na pozici administrativní či manažerskou. Všichni mají stejné startovací podmínky. Pro práci v automobilce jsou důležité nejen zkušenosti a vzdělání, ale ve velké míře také přirozené schopnosti a dovednosti. A právě v tom je výběrové řízení v TPCA jiné. Jedním z cílů je odhalit skryté schopnosti a předpoklady každého uchazeče a dát prostor jejich rozvíjení a především využití. Na výběrové

řízení není nutná žádná speciální příprava. Jde přece o vaši přirozenost, o šikovnost vašich rukou a váš zdravý "selský" rozum. Základním krokem ve výběrovém řízení je vyplnění dotazníku uchazeče a jeho doručení do náborového centra automobilky TPCA. Dotazník lze získat přímo v TPCA, na internetové adrese, na úřadech práce, z denního tisku nebo na informačních schůzkách s uchazeči. Na základě tohoto dotazníku jsou zájemci telefonicky kontaktováni personalistou, který je možná přizve na první část výběrového řízení, která probíhá písemnou formou. Úkolem je zodpovězení několika obecných otázek, které se vztahují k osobnostním předpokladům uplatnit se pro práci v TPCA. Na vypracování je dostatek času, téměř dvě hodiny. Součástí první části je i ústní pohovor, který je zaměřen na vaše dosavadní zkušenosti a dovednosti. Následuje vyhodnocení, na základě kterého jsou někteří pozváni na další část ve formě praktických cvičení. Tato druhá část výběrového řízení je již zaměřena a připravena podle toho, o jaké místo se v TPCA člověk uchází. Samostatně nebo v týmu se řeší zadané úkoly a prověří se zručnost a mysl. Tato fáze je velmi zajímavá a je také nejdelší ze všech částí výběrového řízení. Poté následuje maximálně půlhodinový závěrečný pohovor. Jeho cílem je upřesnit si konkrétní podmínky nástupu do TPCA. Tak se někdo dostane až do finále, ve kterém se nabízí zajímavé a dobré pracovní místo.

Lidé si začínají zvykat na novou autobusovou linku s číslem 6 jen velmi pomalu. V pracovních dnech jezdí od nemocnice přes nádraží k automobilce TPCA a zpět. Na této trase má na každé straně devět zastávek, desátou je TPCA. Dosavadní zastávky této linky jsou Nemocnice, Legerova, Banka, Poliklinika, Nádraží, Na Louži, Tatradomy, Strojírny, Restaurace (Sendražice), TPCA. Celá linka je dlouhá okolo 20 kilometrů autobus ji v obou směrech ujede za necelou hodinu. Autobus vyjíždí každou hodinu v 0,40 minut od nemocnice, poprvé v 7.40 hodin. Posledním spoj jede od nemocnice v 18.40.Lidé si na tuto linku zvykají pomalu, mnozí ani nevědí, že jezdí a neznají její trasu. Tato linka totiž byla zřízena na žádost TPCA, a mnozí ji považují za tovární linku , kterou ostatní nemohou jezdit a neplatí v ní průkazky na slevu. Opak je ale pravdou, jde o běžnou linku městské hromadné dopravy. Takže přes den je v autobuse volno, plně je vytížený hlavně ráno před začátkem pracovní směny v TPCA a po jejím ukončení. Většina zaměstnanců automobilky nastupuje a vystupuje na nádraží Českých drah.

TPCA už manažery a vedoucí pracovníky většinou přijala, stejně jako mistry a šéfy pracovních týmů. Nyní se připravuje na obrovský zájem o dělnické profese - týdně se automobilce sejde až 300 požadavků na práci. TPCA si přitom zakládá na tom, že po zaměstnancích na nižších pozicích nepožaduje žádné zvláštní vzdělání, protože spoléhá na promyšlený japonský systém vzdělávání. Takže práci v automobilce mohou najít i ti, kteří si nikdy ani nepředstavovali, že by vyráběli auta.

Ovčárecká silnice je jedinou cestou, jak se z Kolína dostat do několik kilometrů vzdálené průmyslové zóny. Už nyní tudy jezdí tisíce automobilů do nově vznikající továrny a po lednu příštího roku, kdy začne továrna vyrábět, by měla doprava ještě zhoustnout. Počítá se, že tudy bude projíždět až 17 tisíc automobilů denně. Nejhorší situace bude asi v městské části Sendražice, kde je silnice pro tuto hustotu provozu velmi úzká. Radnice proto připravuje rozšíření silnice. Podle původních plánů měla být silnice rozšířena do června příštího roku. Nyní je ale zřejmé, že to bude až o rok později, tedy v polovině roku 2006. Město sice už dříve nechalo vypracovat projekt na její rozšíření, ovšem nyní se ukázalo, že to nebude stačit - nutné bude udělat z ní čtyřproudou komunikaci. Projektanti čtyřproudé silnice se budou potýkat s nedostatkem prostoru. Zásobování automobilky ale nedolehne jen na lidi žijící na tomto konci Kolína. Nákladní auta se součástkami budou jezdit od Čáslavi – podle odhadů tak

Havlíčkovou ulicí a dál přes nový most na Zálabí projede zhruba každých deset minut jeden kamion. Specializovaná firma má městu vypracovat studii, jak situaci řešit. Má za ni zaplatit milion, dalších 400 tisíc přidá Středočeský kraj.

Silnice z Kolína směrem na Ovčáry, po které má po zahájení provozu v automobilce projíždět podle odhadů denně 17 000 automobilů, se nevyhne rekonstrukci, jejíž součástí bude i její rozšíření. Stavbaři mají před sebou tvrdý oříšek, protože prostor okolo vozovky je omezený. Součástí rekonstrukce by mělo být i vybudování cyklostezky do Ovčár. Město, zastoupené společností Vodohospodářský rozvoj a výstavba, a.s., podalo už návrh na umístění stavby "Příprava území pro výstavbu průmyslové zóny Kolín/Ovčáry - Propojení se silnicí II/125 a II/328, cyklistické stezky" v katastrálním území Sendražice a Ovčáry. Předmětem této stavby je napojení obslužných komunikací průmyslové zóny na silnice II. třídy a napojení cyklistických stezek průmyslové zóny od Sendražic a Ovčár.

Regionální týdeník Pres přinesl rozhovor s místostarostou Jiřím Buřičem. Zaznamenávám v kronice v plném rozsahu část, která se týká TPCA

**Už jsou známy výsledky práce společnosti ILF Consulting Engineers, s níž Město Kolín podepsalo smlouvu o dílo na veřejnou zakázku "malého" rozsahu na činnost stavebního inženýrského konzultanta?*

Musím přiznat, že vinou mé nemoci i změnou uvnitř společnosti, která dnes nese název IKP, došlo ke zpoždění zakázky. Ale důležité je, že dnes máme v ruce výsledek analýzy, který nyní podrobně studuji a chci jej v pondělí předložit radním. Ti by si měli materiál prostudovat a vrátí se k němu zřejmě už 19. dubna tak, aby mohli vynést nějaký závěr. IKP, která měla k dispozici podklady dosažitelné na městě, obsah memoranda uzavřeného mezi TPCA, městem a státem, smlouvy o dílo a mandátní smlouvy s firmami Česká inženýrská, a.s. (ČIAS) a Vodohospodářský rozvoj a výstavba, a.s. (VRV), studii průmyslové zóny od ČIAS, jakož i veškerou dokumentaci, v analýze hodnotí dosavadní model řízení výstavby v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry. Výsledek bude možná pro někoho překvapivý. Potvrzuje se pochybnost, kterou jsem vyjádřil už dříve. Projekt nebyl veden s patřičnou zodpovědností, ale víc bych v tuto chvíli říct nechtěl. Můj názor bude muset být konfrontován s názory členů rady města. Závěr bude zveřejněn i prostřednictvím tisku. Důležité je však sdělit, že si společnost IKP nekladla za cíl kontrolu financí s vazbou na předmět plnění jednotlivých subjektů. Cílem zadané práce bylo vytvořit novou organizační strukturu vedení projektu Průmyslové zóny Kolín/Ovčáry. Důvod byl také ten, že v této etapě končí účast státu a dokončení převezme Město Kolín.

**Můžete nám sdělit, co znamená tvrzení, že "projekt nebyl veden s patřičnou zodpovědností"?*

Potvrdilo se, že vlastní řízení Průmyslové zóny Kolín/Ovčáry probíhalo za nepřímé účasti města, což já osobně považuji za nezodpovědné. Je to pochopitelně věc názoru, proto vysvětlím, co mám na mysli. Z analýzy společnosti IKP a z dosažitelných dokladů lze říct, že veškerá odpovědnost byla převedena formou mandátních smluv a i jinak z města na jiné subjekty. Mám na mysli firmu Archa, jmenovitě pana Kosinu, VRV a ČIAS. Vinou vzájemného prolnutí a zdvojování výkonů dochází přinejmenším k finančním ztrátám. Více už opravdu k tomu nemohu říct, až po jednání rady města. Analýzu totiž nevnímám jako uzavřený materiál a bude k nahlédnutí, jako každý jiný doklad.

**Měli jste mít jednání s CzechInvestem kvůli financování výstavby v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry. Co z něj vyplynulo?*

Upřesním, o čem jednání bylo. Šlo o vysvětlení si jednotlivých pohledů na zpracování finančních toků, a to s vyloučením spekulace o jejich prolínání. Zjednodušeně řečeno, chtěli jsme si ujasnit, zda rozpočet města je stejně vnímán a ve stejných číslech jako rozpočet zóny. Nově bude zavedeno opatření, které povede k jasnému oddělení rozpočtu města od rozpočtu

zóny, který bude nyní oddělen na zvláštní stránce. Teprve až konečná cifra bude zanesena do tabulkové části rozpočtu města, neboť to je akce města a rozpočet zóny musí být jeho součástí. Doteď mohl vzniknout pocit, že rozpočet města byl propojen s rozpočtem zóny, i když tomu tak nebylo.

** Tato odpověď je určena spíš pro úzký okruh lidí, kteří se o financování Průmyslové zóny Kolín/Ovčáry zajímají podrobně. Jak to vypadá s vývojem výstavby v této zóně?*

Ke konci se chýlí první etapa, která by měla skončit v roce 2005. Může však sklouznout do roku 2006. Důvodem je rozšíření této etapy o další projekty, jako je druhá kolej železniční vlečky a s největší pravděpodobností i silnice Kolín - Ovčáry. Navíc se zde promítne zpoždění výstavby čistírny odpadních vod a úpravny vod. To nejspíš povede k tomu, že budou odčerpány peníze z finančního polštáře, který měl být solidním základem pro budování druhé etapy, které začne v závěru letošního roku. Tzv. polštář by měl vzniknout ziskem ve výši asi 95 mil. Kč z prodeje pozemků. Shodli jsme se, že se pokusíme přesně definovat tuto rezervu a budeme se snažit nevracet ji do provozní části rozpočtu města. Pokud bychom tak neučinili, pak by mohla být ohrožena výstavba druhé etapy. Neskrývám, že půjde o politické rozhodnutí a já za tímto postupem budu stát.

** Našly se ve financování ovčárecké zóny nějaká překvapení?*

Třeba jsem jako zastupitel města nikdy neslyšel o tom, že by město zaplatilo zemědělskému družstvu v Ovčárech 5 miliónů korun jako náhradu za pozemek pro realizaci průmyslové zóny. Celá věc se přitom vlekla na můj vkus až nepřijatelně dlouho. Ve hře byla dokonce suma vyšší, kterou bych odhadoval na 12 miliónů korun.

** Podařil se už vyřešit údajný dluh města vůči Metrostavu, který má na svědomí pozdní dodávka čistírny odpadních vod a jenž měl přesahovat 10 miliónů korun?*

Ještě ne, to bude předmětem dalších jednání. Dluh by měl být hrazen z onoho pomyslného polštáře a o to se sníží rezerva v ovčárecké zóně. Problém je v tom, že za zpoždění dodávky čistírny odpadních vod není nikdo zodpovědný. Domnívám se ale, že město za zpoždění výstavby nemůže. Metrostav požaduje úhradu za prodlení i dodanou technologii. To, že TPCA tuto technologii odmítá a že brání tomu, aby se náklady na ni promítly do plateb za vodné a stočné, to už jsou věci spojené s Memorandem. A jsme u jádra věci, myslím si, že Memorandum bylo podepsáno nevýhodně pro město. To je fakt, který ODS stále napadala a který se ukázal jako pravdou.

** Takže se zatím nedospělo k výsledku při jednáních o ceně vodného a stočného, které by měla TPCA platit?*

Máte pravdu, nedospělo. Jednání nyní probíhají na nejvyšší úrovni v prostorech CzechInvestu za účasti města, TPCA, ministerstva financí a Vodosu. Věřím, že dojdeme ke shodě.

**S TPCA jste jednali pokračující výstavbě bytů a dopravní situaci ve městě. K čemu jste dospěli?*

Ano, s TPCA jsme jednali o podmínkách, za kterých budou obsazovány byty postavené s pomocí státní dotace, na něž má tento zaměstnavatel přednostní právo. Podstatným faktem je, že město přistoupilo na kompromisní řešení ohledně trvalého bydliště. Muselo ustoupit z požadavku, že každý, kdo chtěl takový byt do nájmu získat, by musel mít trvalé bydliště v Kolíně. Náš tvrdý vztah na trvalé bydliště byl tedy změkčen na slůvko "může-li", na druhou stranu bude nájemní smlouva podepsána nejvýše na dva roky s možností prodloužení o stejnou dobu a pod podmínkou. Zato se nám podařilo vyjednat, že nájemní vztah bude moci být uzavřen jen s tím, kdo bude mít pracovně-právní vztah s TPCA. Pokud tedy nájemník přestane být zaměstnancem automobilky, je to důvod k ukončení nájemní smlouvy. Dále platí, že pokud TPCA neprojeví do šesti měsíců zájem o byt, může jej město pronajmout podle své potřeby, ale přitom v mezidobí, než bude byt obsazen, bude muset TPCA hradit nájem. To proto, že splácení úvěru na výstavbu bytů město má splácet právě výnosem z nájmů a

neplacení nájmu by městu přivodilo ztrátu. Je to posun, protože zpočátku se zdálo, že se s TPCA nedohodneme.

* *Pokud vím, s TPCA také stále jednáte o výši nájemného, které by její zaměstnanci hradili. Jakou možnost město má, pokud platí, že nájemník má hradit regulovaný nájem?*

To je věc k diskuzi. My vycházíme z nařízení a zákonů, že regulovaný nájem tvoří poměrná část nákladů ze zřízení bytové jednotky. Legitimní požadavek TPCA, ale i náš, zase je mít nákladovou položku co nejnižší. Tím se sice sníží výše nájmu, ale městu by se nijak nevyplatilo zvyšovat náklady na pořízení bytu. A to z toho důvodu, že by se zvýšila úvěrová položka pro město a tím i odvody z úroků.

* *Na čem jste se s TPCA shodli v otázce dopravy?*

Dohodli jsme se na společném postupu a použití veškerých tlaků jak na kraj, tak hlavně na vládu, aby měla na paměti, že projekt probíhá za vládní podpory a nemůže jej tak snadno odvrhnout na úroveň pouze kraje a města.

* *Jak pokračuje výstavba závodů v ovčárecké zóně?*

Firma Lear už má postavenou hrubou stavbu, Gefco podalo žádost o stavební povolení, NYK Logistic je územně vyřešen, u Toyoty Tsusho kraj projednával dokumentaci vlivu staveb na životní prostředí. Nyní jednáme s dvěma dalšími zájemci o prodeji parcely v šestihektarovém sektoru, jejich názvy zatím říct nemůžu. Probíhá výkup pozemků pro výstavbu druhé koleje železniční vlečky.

Ministr vnitra Stanislav Gross navštívil Kolín a se starostou hovořil i o vyrůstající automobilce. Připustil, že s příchodem stovek a možná i tisíců lidí do města vzroste i kriminalita. Řešením je podle něj více policistů a nové oddělení a pohotovostní motorizovaná rota, jejichž zřízení ministerstvo umožní. V Kolíně je nyní jedno oddělení policie, v budoucnu má podle Grosse přibýt další. Podobnou cestu volilo ministerstvo i v Mladé Boleslavi. Ministerstvo i policisté v Kolíně ale mají obavy, aby se i v Kolíně nestalo právě to, co v Mladé Boleslavi, kde mnoho policistů odešlo pracovat do ostrahy automobilky Škoda Auto, kde našli lepší pracovní podmínky, relativně lehčí práci a minimálně stejně, většinou však vyšší výdělky. Na možnost změny bezpečnostní situace v Kolíně k horšímu se připravuje i radnice a hodlá zvýšit v následujících třech letech počet strážníků ze současných 34 až na 50.

Kolem výstavby 850 bytů pro TPCA vzniká mnoho problémů, snad nejvíce v oblasti financování výstavby. Tato otázka již byla vyřešena a nyní vyvstal další problém – a to hospodaření s těmito byty, které se začínají stavět. Jde o to, za jakých podmínek budou zaměstnanci v těchto bytech. Na podmínkách se nyní právě dohaduje vedení radnice s TPCA.Radnice původně měla představu, noví pracovníci TPCA a nájemníci bytů měli v Kolíně povinně trvalý pobyt. Důvod byl jednoduchý - město by získávalo více peněz na daních. Současný systém rozdělování daní je totiž závislý na počtu obyvatel. Od tohoto požadavku ale musela radnice ustoupit, protože podle zákona nemůže nikoho nutit k tomu, aby se někde nahlásil k trvalému pobytu. Obě strany se ale dohodly, že by se do části bytů mohli nastěhovat i obyvatelé Kolína, kteří v automobilce nebudou pracovat, pokud TPCA nebude mít o některé byty zájem.Radnice proto chystá pravidla pro, kteří v TPCA přestanou pracovat. Představa je taková, že hned druhý den, co jim skončí smlouva, se budou muset z tohoto bytu bez náhrady vystěhovat a tento volný byt TPCA musí obsadit jiným pracovníkem nejpozději do 14 dnů. Důvod takto přísného postupu je opět ve financích. Kolín si totiž bere na stavbu bytů úvěr, který bude splácet právě z nájemného. Radnice si je vědoma toho, že toto vše jsou velice krátké lhůty a je ochotna prodloužit čas na nové obsazení bytu až na tři měsíce. Ovšem podmínkou je, že TPCA bude po tuto dobu z volného bytu nájem platit v plné výši. Pokud by byt nebyl za těchto podmínek do tří měsíců obsazen

jiným zaměstnancem TPCP, město by ho chtělo přidělit žadatelům o byt podle pořadníku. V tom zatím nedošlo s TPCA k dohodě. Po uplynutí lhůty mohlo prázdný byt přidělit některému z tisíců lidí, kteří jsou mnohdy už léta zapsáni v pořadníku čekatelů.

Je dokončována příprava velké kantýny, kde se bude vařit pro zaměstnance. Samozřejmě, že půjde o jídla české kuchyně, ale také tradiční japonské pokrmy z rýže, ryb a mořských řas. Tato jídla se tu budou připravovat pod vedením japonských kuchařů. Japonskou kuchyň určitě ocení Japonci, kteří zde budou na nejrůznějších postech, samozřejmě těch nejvyšších, pracovat. Již nyní je tu 300 japonský manažerů, kteří dohlížejí na rozjezd výroby.

Rada města Kolína pověřila JUDr. Karla Brücklera, advokáta advokátní kanceláře Bezděk & Brückler, zajištěním obchodních veřejných soutěží a ostatních typů zadávání veřejných zakázek pro průmyslovou zónu Kolín –Ovčáry.

Provoz na silnici II. třídy ve Velkém Oseku, která slouží jako přípojka na dálnici na Hradec Králové se ještě zvýší využitím silnice pro zásobování TPCA. Proto při nynější rekonstrukci silnice byl na každé straně vybudován jeden a čtvrt metru široký pruh pro cyklisty.

Radnice si bude muset půjčit 411,5 na stavbu 850 bytů pro zaměstnance TPCA přestavbou bývalých kasáren na Pražském předměstí a na zelené louce u vodárny. Záruku za úvěr převezme stát. Tato částka by však podle současných cen nestačila, proto podle dříve uzavřených dohod bude stát dotovat tuto výstavbu částkou 335,5 milionu. I tak ale panují obavy, že tato suma nevystačí. Počítá se, že peníze vystačí do poloviny příštího roku .V této chvíli ale nikdo zatím neví, jaké budou skutečné náklady.

REKAPITULACE DAT DO PROSINCE

2002

12. prosinec
| zahájena montáž konstrukcí výrobních hal ! ! !

září
| začátek stavebních prací na společném závodě ! ! !

10. duben
položení základního kamene ! ! !
schváleny další investiční pobídky ze strany státu
intenzivní přípravy na započetí výstavby

8. březen
| zápis společnosti TPCA do obchodního rejstříku ! ! !

8. leden
| oficiální zveřejnění záměru TPCA ! ! !

2001

20. prosinec

oznámeno rozhodnutí Toyoty a PSA vybudovat na území průmyslové zóny závod na výrobu automobilů
12. červenec
uzavřeno joint - venture mezi Toyota Motor Corporation a PSA Peugeot Citroën se záměrem výroby vozů platformy B0
9. červenec
vydáno vládní nařízení č.708/2001 k zabezpečení investiční přípravy území průmyslové zóny Kolín - Ovčáry
příprava investičních pobídek pro společný podnik Toyoty a PSA

2000-2001

rozhodnutí BMW investovat v Lipsku
záměr BMW na výstavu nového závodu
průmyslová zóna Kolín - Ovčáry je jednou z pěti potenciálních lokalit
zapojení Czechinvestu a MPO
město Kolín se rozhodlo vybudovat novou průmyslovou zónu strategického významu

Financování akce

Potřeby financování akce v mil. Kč

	2001	2002	2003	dále	celkem
výkupy pozemků	310	540			850
terénní úpravy	300				300
infrastruktura		150	350	100	600
rezerva				100	100
celkem	310	990	350	200	1850

Zdroje financování akce (v mil. Kč)

	2001	2002	2003	dále	celkem
město Kolín -výkupy	3	97			100
- výstavba		100			100
usnes. vlády - r. 2001	307				307
usn. vlády r. 2002 - výkupy		443			443
- výstavba		350	350	200	900
celkem	310	990	350	200	1850

Rozpočtové zajištění akce

	2001	2002	2003	dále	celkem
Město Kolín -vl. zdroje	3	47			50
- úvěr		50			50
- prodej pozemků		100			100

zdroje MPO	257	293	350	200	1100
zdroje MPSV	50				50
vládní rozp. rezerva		500			
celkem	310	990	350	200	1850

Předpokládaná výše investičních nákladů na terénní úpravy a infrastrukturu pro území průmyslové zóny Kolín - Ovčáry

Položka	náklady (mil. Kč)
terénní úpravy	300
napojení na rozvod elektrické energie	120
napojení na rozvod zemního plynu	40
zásobování vodou	110
odkanalizování na ČOV	130
přístupové komunikace	90
železniční vlečka	100
sadové úpravy	10
rezerva	100
celkem	1 000

Média nespouštějí TPCA ze zřetele. Největší měrou se její výstavbě věnuje samozřejmě místní tisk. Mezi nimi především týdeník Pres, který kromě strohých informací přináší řadu rozborových článků, rozhovorů reportáží.

PRES přinesl tento rozhovor:

Hospodaření v zóně? Kostky jsou vrženy!

S JIŘÍM BUŘIČEM O ANALÝZE OHLEDNĚ ŘÍZENÍ PROJEKTU PRŮMYSLOVÉ ZÓNY

Rada města Kolína přijala 26. dubna analýzu, kterou za 1,5 mil. Kč vypracovala nezávislá inženýrská konzultační firma IKP (dříve ILF). Ta měla za úkol pomoci městu rozkrýt nedostatky v technice mandátních smluv na práce v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry, uzavřených za starostování Zdenky Majerové, a posoudit je po odborné stránce. Radní na základě analýzy mají schválit manuál řízení druhé etapy. Pokud se rada už tento týden shodne, město vypíše veřejnou obchodní soutěž na generálního projektanta a ředitele výstavby. Může jít nejen o fyzickou osobu, ale i právnický subjekt. Rozsah prací bude přesně definován a vzejde opět z diskuze na radě. Řízení druhé etapy prací na projektu ovčárecké zóny tedy bude zřejmě odlišné od stále probíhající první etapy. S prvním místostarostou Jiřím Buřičem jsme hovořili o dosud známých poznatcích vyplývající z analýzy.

* *Co analýza ukázala?*

I když jsme stále nedošli k absolutnímu závěru, jak posuzovat odevzdané výkony, potvrzuje, že došlo k prolínání jednotlivých výkonů, v některých případech až k trojnásobnému. Ještě není jasné, jestli firmy byly také za stejné výkony každá zvlášť placeny. Připusťme také, že se dočkáme vysvětlení, že to je vlastně úplně normální a že trojí sledovatelnost je ku prospěchu věci a peníze města nebyly vynaloženy nehospodárně. IKP ale poukazuje na možné zbytečné vynakládání prostředků města.

* *Může už jen na základě analýzy být podáno třeba trestní oznámení?*

Výsledek analýzy automaticky neznamená impulz pro podání trestního oznámení, ale upozorňuje na fakt, že se tak dělo. Je otázkou, zda naši předchůdci v čele města budou umět obhájit jimi nastavený model. Pokud toho budou schopni, tak myslím ani nikdo nemá důvod to hnát až k trestnímu oznámení.

**Před kým by to měli obhajovat?*

Před městským zastupitelstvem, jehož členům bude předána analýza IKP. Zastupitelé by také měli podle mě říct, zda si myslí, že předchozí vedení postupovalo správně. Vždyť jde o peníze našich občanů. Pokud analýzu dostanou zastupitelé včas, jsem připraven otevřít diskuzi na nejbližším jednání, možná však až v červnu. Měli bychom jim dát dostatek času na prostudování materiálu.

**Radní už analýzu četli. Vzešel z toho nějaký závěr?*

Rada se usnesla, že analýzu přijala a souhlasí s ní. Její závěry poslouží k zadání zmíněných veřejných soutěží na řídící články druhé etapy projektu Průmyslové zóny Kolín/Ovčáry. Nemyslím, ze jejich stanoviska by byla vyhraněná ve smyslu napadání konkrétních osob. Spíše označili materiál za vypovídající, srozumitelný a profesionálně zpracovaný.

** Jak byste tedy chtěli postupovat dál v řízení projektu?*

Ve druhé etapě chceme postupovat tak, že rozhodování a odpovědnost bude přímo na Městu Kolín, nikoliv delegována na několik soukromých subjektů, jak tomu bylo dosud. Vinou toho město nemělo dostatečný přehled o projektu a finančních tocích. To považuji za chybu a to se musí zásadně změnit.

**I když to nebylo předmětem zadání, ukázala analýza mimochodem. jestli a k jakým pochybením došlo?*

Ne. Nám skutečně šlo hlavně o to, aby bylo řečeno, jak optimálně projekt řídit. Pokud ale analýza potvrzuje, že některé kroky byly dublovány až ztrojovány a následně dvakrát až třikrát placeny, tak je to ztráta. Pakliže se řekne, že to byly zbytečné kroky, nebo, že model byl nastaven tak, aby byl neprůhledný a záměrně vzájemně provázaný, o čemž jsem přesvědčen, tak to je ke škodě města a projektu. Nyní se vracím k tomu, co už jsem jednou řekl, je ovšem velice těžké na základě těchto zjištění někoho obvinit. Je to o tom, jestli na základě těchto podkladů někdo najde odvahu a bude přesvědčen, že kdosi někoho okradl, a podá trestní oznámení buď na neznámého pachatele nebo rovnou na konkrétní osobu. Ale chci připomenout, že analýzu společnosti IKP doplní audit Deloitte nad Touch, který je nyní před závěrem. A snad shodou okolností nebo v rámci pravidelného režimu začne tento týden na městském úřadu kontrola z pražského ředitelství finančního úřadu a několik měsíců zde bude zkoumat hospodaření se státními prostředky v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry za poslední tři roky. Takže jak vidíte, kostky jsou vrženy.

KVĚTEN

Deník MF DNES věnoval TPCA dokonce celou stránku. Uvádím její plný text.

Město Kolín vypsalo veřejnou obchodní soutěž na dodavatele úvěru ve výši 411,5 mil. Kč. Ten bude použit na výstavbu bytů v bývalých kasárnách a u vodárny s přednostním právem pro zaměstnance TPCA. Ještě nedávno měl starosta Miroslav Kaisler za to, že město si bude muset vzít vyšší úvěr. "Zjistili jsme, že si nemůžeme vzít větší sumu, než tu, která je kryta z prostředků Státního fondu rozvoje bydlení," uvedl starosta. Tyto finanční prostředky mají

Automobilka ještě přijme stovky lidí

Do konce roku bude v kolínském závodě TPCA vyrábět zahraniční automobily 1500 zaměstnanců

Kolín - Stále velkou šanci získat práci mají lidé z Kolína a okolí v automobilce Toyoty, Peugeotu a Citroenu (TPCA), která připravuje rozjezd výroby v Ovčárech.

Přestože japonsko-francouzská továrna přijala už přibližně 700 pracovníků, do konce roku má jejich počet stoupnout o dalších 500. „Náš plán je mít 1500 zaměstnanců," potvrdil prezident TPCA Masatake Enomoto.

Nábor potrvá i příští rok

Automobilka začne s ostrou výrobou v prvních čtvrtletí příštího roku. I v té době bude dál pokračovat nábor pracovníků, který začal minulý rok v létě. Na konci příštího roku by už měla automobilka zaměstnávat tři tisíce lidí a stát se tak po mladoboleslavské Škodovce druhým největším zaměstnavatelem v kraji.

V současné době nabízí práci na nejrůznějších pozicích - od dělníků na pásu, lakýrníků nebo svářečů až po plánovače výroby, účetní nebo odborníky na počítačové systémy. Začátkem tohoto týdne přijala dalších 85 pracovníků, dalších 300 už prošlo úspěšně výběrovým řízením, ale ještě nemají podepsanou pracovní smlouvu. Podle náborového plánu automobilky nastoupí v příštích měsících.

Práci najdou i ženy

Zhruba patnáct až dvacet procent zaměstnanců nyní tvoří ženy. „V kancelářských profesích jich je až padesát procent," upřesnil prezident firmy Enomoto.

ŠKOLENÍ. Již nyní se stovky zaměstnanců továrny TCPA připravují na svou budoucí práci. Firma kvůli tomu založila školicí středisko v Čáslavi, kterým musejí projít všichni dělníci i mistři.
FOTO: MAFA - RADEK CIHLA

Podle personalistů továrny se stále hlásí noví lidé, celkem už mají v databázi 25 tisíc uchazečů.

Jsou ale mezi nimi i ti, kteří se přihlásili jen ze zvědavosti nebo nebyli spokojeni s nabízenými podmínkami a proto do továrny nenastoupí.

Někomu se například nemusí líbit dlouhá pracovní doba. Dělníci totiž budou pracovat čtyři dny v týdnu po dvanácti hodinách, a to i v noci. Jediným dnem, kdy se výrobní linka zastaví, bude neděle. Automobilka má zájem především o lidi z Kolínska, nebrání se ale ani pracovníkům ze sousedních regionů, například Nymburska nebo východních Čech.

Manažeři TPCA se ale stále brání veřejně hovořit o tom, jaké platy nabízejí. „O platech nemluvíme," uvedl Enomoto. Podle dostupných informací se nástupní plat pohybuje kolem 12 tisíc korun. Už dříve vedení továrny slíbilo, že mzdy nebudou nižší než okresní průměr.

Podle statistik berou lidé na Kolínsku asi 17 tisíc korun měsíčně, což je přibližně tolik, kolik činí celostátní průměrná mzda.

Nově přijatým zaměstnancům továrna slibuje, že bude mzdy zvyšovat s tím, jak se bude blížit spuštění výroby.

Přijímají i dodavatelé

Letos a příští rok zažije Kolín největší zájem o pracovníky.

Kromě TPCA totiž otevřou svoje podniky i dodavatelské firmy, které budou v ovčárecké průmyslové zóně vyrábět například autosedačky, plastové díly do vozů nebo se budou starat o zásobování továrny a odbyt hotových automobilů.

Podle odhadu místního pracovního úřadu tak vznikne další tisícovka příležitostí pro obyvatele Kolína a jeho okolí. I tyto firmy již nyní začínají nabízet práci.

Továrna TPCA bude jedním z největších automobilových podniků ve střední Evropě.

Náročnost zdejší výroby a logistiky je dána především tím, že se zde budou vyrábět součástky pro tři spřízněné automobilky. Zdejší výrobky jsou určeny pro evropský trh, zvláště v nových zemích unie.

VOJTĚCH BLAŽEK

MF 6.5.2004

pokrýt první etapu výstavby. Pokud se ukáže, že nebudou dál stačit, lze podle Miroslava Kaislera navýšit úvěr o dalších 20 procent.

Starosta věří, že byty budou včas
"Výstavba bytů v kasárnách pokračuje zdárně. Vše nasvědčuje tomu, že prvních padesát bytů pro potřeby TPCA bude postaveno včas," zhodnotil současný stav starosta Miroslav Kaisler. V pondělí 26. dubna měl být na vyžádání CzechInvestu proveden na místě kontrolní den za účasti členů rady města a společnosti TPCA. V někdejším armádním areálu vznikne 291 bytů, z toho asi 50 má být připraveno k bydlení 1. července. Čtyři objekty budou na bytové domy přestavěny a dva nové společnost Geosan postaví.

Vražedná válka
Mladoboleslavská Škodovka bude vyrábět malá auta. Tato zpráva, pro Kolín i automobilku TPCA zvláště překvapivá, přišla coby kulový blesk z bezoblačného nebe minulý týden. To nebe ovšem bezoblačné nebylo ani předtím a konkurence v malých vozítkách je obrovská už nyní. Škodovka se s cenou bude potřebovat dostat ke 200 tisícům, protože auto má být menší než fabia. V této cenové relaci se má pohybovat také kolínské auto. Ve Francii ani v Japonsku nelze kvůli nákladům takovou cenu docílit. Proč? Kolínská fabrika TPCA využila všemožných daňových a jiných výhod, kvůli čemuž mnohé domácí firmy sakrují. Velmi podstatné jsou i platy. Německý dělník dostane v automobilovém průmyslu přibližně pětinásobný plat než v Mladé Boleslavi a zatím to vypadá, že kolínská automobilka bude mít platy ještě nižší než Škodovka. Svědčí o tom zájemci, kteří si nám průběžně chodí do redakce stěžovat. "Jsem zklamán jednáním firmy TPCA. Raději budu dále dojíždět za prací padesát kilometrů s vědomím, že za svou práci budu dobře ohodnocen, než nastoupit do TPCA jako dělník s hrubým výdělkem 10.500 Kč," napsal nám uchazeč o práci mistra, který sice u konkurzu uspěl, ale pak mu automobilka nabídla dělnické místo. Zákazník na této vražedné bitvě může vydělat, protože cena auta se v rámci boje nepochybně sníží. A Kolín? Ten by vlastně potřeboval spíše opak.

Vláda letos uvolní asi 50 milionů korun na vybavení tří středních škol technického směru v Kolíně a jeho okolí. Podle ředitele vládní agentury CzechInvest Martina Jahna budou připravovat odborníky pro novou automobilku, kterou v průmyslové zóně Kolín-Ovčáry staví konsorcium firem Toyota-Peugeot-Citroën (TPCA).

Tarijaki, nameko, soba nebo snad wakame? Ne, to není žádná tajná šifra. Tato a mnohá další slovíčka bude umět brzy nazpaměť zhruba sedm stovek zaměstnanců automobilky Toyoty, Peugeotu a Citroënu (TPCA) v Kolíně. Jsou to totiž názvy tradičních japonských jídel, která nabízí včera otevřená jídelna. Pracovníci továrny si tady mohou nechat naložit na talíř jak české pokrmy, tak i exotické speciality - mořské řasy, nezvykle vyhlížející houby, dlouhé tmavé nudle i polévku z ryb.
"V České republice zatím není žádná japonská restaurace, která by nám vyhovovala. Doufáme, že naše jídla budou nejlepší," říká šéf kolínské automobilky Masatake Enomoto. Závodní jídelna v TPCA, to je velká, zčásti prosklená a světlým nábytkem vybavená místnost, kde se najednou naobědvá až 250 lidí. Hlavní jídelna se otevře později a kapacitu bude mít 530 míst. Není divu - za necelé dva roky budou muset obě jídelny nasytit až 3000 strávníků. Japonská jídla tady zatím připravuje několik usměvavých japonských kuchařů, ti ale zanedlouho odlétnou domů a zůstane jen jeden, který během dvou měsíců dohlédne na to, aby se čeští kuchaři naučili vařit podle asijských receptur. Nebyli by to snad ani Japonci, kdyby neměli vše do detailu promyšlené. "Všechny postupy se nahrají na video, aby kuchaři věděli, jak jídlo připravovat," vysvětluje Enomoto. Pozvaní hosté, kteří japonské jídlo ochutnali, se

Nezaměstnanost zatím neklesla

Kolín (vob) - Automobilka Toyoty, Peugeotu a Citroenu sice už od loňského léta přijímá pracovníky, na počtu nezaměstnaných se to ale zatím neprojevilo. Na Kolínsku jich je kolem deseti procent, což je dlouhodobý průměr.

Podle ředitele kolínského úřadu práce Josefa Blechy by mohlo lidí bez práce ubýt koncem roku, až se v továrně přiblíží zahájení výroby. „V průmyslové zóně vzniknou asi čtyři tisíce pracovních míst, což je neoddiskutovatelný fakt. A můžeme si také položit otázku: kdyby tato pracovní místa nevznikla, nebyla by na Kolínsku a okolí míra nezaměstnanosti třeba 14 procent?" říká.

Jak se doposud projevil nábor pracovníků do automobilky na nezaměstnanosti na Kolínsku?

Nábor pracovníků do automobilky TPCA se na úřadu práce projevuje zatím pozvolna, větší odliv nezaměstnaných z evidence očekáváme koncem roku se zahájením výroby.

Josef Blecha

FOTO: MAFA - LUKAŠ TÁBORSKÝ

Z evidence Úřadu práce v Kolíně bylo dosud přijato asi padesát osob. Další mají příslib zaměstnání, mnoho dalších podanou žádost o zaměstnání v TPCA a u dalších zaměstnavatelů v průmyslové zóně.

Padesát lidí. Není to málo?

Je to málo? To bych musel rozebírat profesní strukturu našich uchazečů i jejich ochotu pracovat.

V Kolíně jsou slyšet názory, že se do automobilky budou vozit pracovníci autobusy z velkého okolí a nezaměstnanost stejně neklesne ...

Za uplynulých několik let jsem slyšel po Kolíně už mnoho nejrůznějších názorů. Můj názor na toto je vyhraněný a už jsem ho několikrát řekl: pokud lidé z Kolína práci v automobilce odmítnou, tak se zákonitě budou ve větší míře vozit lidé ze vzdálenějšího okolí. A lidé z Kolína budou i nadále obcházet úřad práce a jiné úřady poskytující sociální dávky.

Nové auto z Kolína Japonci tají

Kolín (vob) - Pouze v kancelářích nejvyšších šéfů automobilky Toyoty, Peugeotu a Citroenu (TPCA) se už delší dobu ví, jak bude auto vyráběné v Kolíně vypadat. Jedná se totiž o nový typ malého automobilu.

„Vývoj je dokončen, nyní se soustředíme na přípravu výroby," říká prezident TPCA Masatake Enomoto. Nic bližšího o malém vozu, kterého se bude vyrábět 300 tisíc kusů ročně, ale prozradit nechce.

Oficiálně ho automobilka představí až začátkem příštího roku.

„Víme o velkém zájmu veřejnosti, a proto pravděpodobně do konce roku uvolníme víc informací," slibuje. Už nyní je ale jisté, že se vůz bude skládat z dílů vyrobených ze sedmdesáti procent českými firmami nebo zahraničními společnostmi, které mají v Česku sídlo. Velká část z nich působí právě v kolínské průmyslové zóně.

Jaké profese chce TPCA

- dělníci ve výrobě
- dělníci ve svařovně
- dělníci pro kontrolu kvality
- automechanici
- autolakýrníci
- autoelektrikáři
- autoklempíři
- účetní
- asistenti náborového střediska
- plánovači
- specialista pro tvorbu personální politiky
- specialisté na informační technologie

Zdroj: www.tpca-cz.com

Přijímačky do Toyoty: test, zručnost i pohovor

Kolín (vob) - Šikovnost vašich rukou, selský rozum, přirozené schopnosti. To jsou hesla z letáků, které mají přilákat do kolínského automobilky tři tisícovky pracovníků. Jak vůbec vypadá přijímací řízení?

Lidé, kteří jím prošli, se většinou shodují, že se nejedná o nic těžkého. Podobným výběrovým řízením musí projít každý uchazeč - od manažera až po dělníka. Na začátku je písemný test o dvou stech otázkách, v němž se odpovídá na modelové situace z výroby: Co uděláte, když uvidíte někoho něco ukrást? Řeknete to nadřízenému? Necháte to být? Pak nastupuje práce v týmu, vlastně hra. Skupinka uchazečů dostane za úkol nakoupit součástky a sestavit elektrický obvod. Sleduje se přitom, jak umějí pracovat v týmu - někdo spočítá cenu, další vyplní objednávku, jiný zapojuje dráty.

Když uchazeč i zde uspěje, jde k pohovoru. A opět modelová situace: personalista hraje sice pracovitého, ale problémového dělníka a uchazeč mu má domluvit. Nakonec odchod do dílny a zkouška zručnosti, konkrétně připevňování kol na osy. Každé z devíti kol má jiný disk, jinou matici a ventilek, a tak je třeba ve stanoveném čase najít správnou kombinaci. Pak už uchazeč jen čeká na telefon, aby se dozvěděl, zda byl přijat a kdy může nastoupit.

MF 6.5.2004

včera rozdělili na dvě skupiny. Jedna byla spokojena, druhé v jídle chyběly výraznější chutě. Automobilka TPCA je sice společným projektem Japonců a Francouzů, jídla ze země galského kohouta ale zatím v jídelně chybějí. Viceprezident továrny, Francouz Jean Pierre Chantossel ovšem doufá, že jídelna občas nabídne i nějakou tu francouzskou specialitu. "Problém je v tom, že k francouzskému jídlu se má podávat francouzské víno a alkohol je bohužel v TPCA zakázán," vtipkuje Chantossel. A zároveň nabízí řešení: "Budeme prostě pít vodu." Otevřená jídelna pro zaměstnance je tou menší z plánovaných dvou. Později bude otevřena ještě jedna větší, kam se může v jeden okamžik posadit 528 lidí.

Z čeho se skládá japonské menu:
* 1. Rýže
*2. polévka "miso" s řasami, tofu, pórkem nebo čínským zelím
*3.nudle "udon", "soba" či "ramen" s masem a zeleninou
*4.hlavní jídlo - ryby, zelenina, drůbež, vepřové nebo hovězí maso
*5. zelený čaj studený či teplý

Přestože japonsko-francouzská továrna přijala už přibližně 700 pracovníků, do konce roku má jejich počet stoupnout o dalších 500. „Náš plán je mít 1500 zaměstnanců," potvrdil prezident TPCA Masatake Enomoto. Automobilka začne s ostrou výrobou v prvním čtvrtletí příštího roku. Do konce příštího roku by mělo v továrně pracovat kolem tří tisíc zaměstnanců. Největší zájem má firma o různé dělnické profese, ale shání například i počítačové odborníky. Problémem je někdy pro továrnu malá flexibilita českých zaměstnanců. Někteří lidé totiž již odmítli práci kvůli tomu, že se montážní linky zastaví pouze v neděli. Dalším vadí dlouhé dvanáctihodinové směny. Nikdo mimo vedení však neví, co přesně se bude v Kolíně vyrábět. Jisté je pouze to, že to bude malý vůz, určený pro evropský trh. Jeho již dnes hotová podoba bude představena do konce letošního roku.

Stále velkou šanci získat práci mají lidé z Kolína a okolí v automobilce Toyoty, Peugeotu a Citroenu (TPCA), která připravuje rozjezd výroby v Ovčárech. Přestože japonsko-francouzská továrna přijala už přibližně 700 pracovníků, do konce roku má jejich počet stoupnout o dalších 500. „Náš plán je mít 1500 zaměstnanců," potvrdil prezident TPCA Masatake Enomoto.

Nábor potrvá i příští rok
Automobilka začne s ostrou výrobou v prvním čtvrtletí příštího roku. I v té době bude dál pokračovat nábor pracovníků, který začal minulý rok v létě. Na konci příštího roku by už měla automobilka zaměstnávat tři tisíce lidí a stát se tak po mladoboleslavské Škodovce druhým největším zaměstnavatelem v kraji. V současné době nabízí práci na nejrůznějších pozicích - od dělníků na pásu, lakýrníků nebo svářečů až po plánovače výroby, účetní nebo odborníky na počítačové systémy. Začátkem tohoto týdne přijala dalších 85 pracovníků, dalších 300 už prošlo úspěšně výběrovým řízením, ale ještě nemají podepsanou pracovní smlouvu. Podle náborového plánu automobilky nastoupí v příštích měsících.

Práci najdou i ženy
Zhruba patnáct až dvacet procent zaměstnanců nyní tvoří ženy. „V kancelářských profesích jich je až padesát procent," upřesnil prezident firmy Enomoto. Podle personalistů továrny se stále hlásí noví lidé, celkem už mají v databázi 25 tisíc uchazečů. Jsou ale mezi nimi i ti, kteří se přihlásili jen ze zvědavosti nebo nebyli spokojeni s nabízenými podmínkami a proto do továrny nenastoupí. Někomu se například nemusí líbit dlouhá pracovní doba. Dělníci totiž

LEAR CORPORATION

Americká firma Lear Corporation Czech s.r.o., největší světový dodavatel interiérů do automobilů, staví v současné době nový výrobní závod v Kolíně - Ovčárech na zelené louce a zahajuje nábor na nově vytvořené pracovní pozice:

Asistent/ka vedení společnosti

Požadujeme:
- SŠ/VŠ, výborná znalost angličtiny, výhodou znalost francouzštiny nebo japonštiny, komunikativní osobnost, ŘP B

Personalista/tka

Požadujeme:
- SŠ/VŠ, praxe v personalistice, znalost pracovněprávní legislativy, znalost angličtiny

Koordinátor BOZP a PO

Požadujeme:
- znalost anglického jazyka, SŠ/VŠ technického směru, certifikace výhodou (případně bez certifikace pro spolupráci s externím poradcem)

Vedoucí výrobní směny

Požadujeme:
- SŠ/VŠ technického směru, praxe ve výrobě, zkušenost s režimem JIT výhodou, znalost angličtiny, zkušenost s vedením většího kolektivu

Vedoucí výrobní linky

Požadujeme:
- SŠ, praxe ve výrobě, alespoň základní znalost angličtiny, zkušenost s vedením kolektivu

Pracovník oddělení engineeringu (Process, project engineer)

Požadujeme:
- SŠ/VŠ technického směru, zkušenost v obdobné pozici ve výrobní společnosti, znalost angličtiny

Údržbář

Požadujeme:
- SŠ strojní nebo elektro, praxe ve výrobní společnosti, výhodou je znalost základů programování (jedná se o údržbu strojů na výrobní lince), výhodou je znalost základů angličtiny

Dělník - manipulace s materiálem

Požadujeme:
- Vyučen, licence na VZV, práce ve směnném provozu

Dělník výrobní linky

Požadujeme:
- Vyučen, práce ve směnném provozu

Připravujeme nábor do oddělení kvality, logistiky a IT.

Nabízíme:
- dobrá finanční ohodnocení odpovídající výkonu
- zajímavou práci ve firmě budované na zelené louce
- dlouhodobou perspektivu v moderní expandující firmě.
- dotace na stravování

V případě Vašeho zájmu zašlete svůj strukturovaný životopis v českém (a případně anglickém) jazyce se souhlasem s uložením osobních dat na adresu: Lear Corporation Czech s.r.o., Mostní 73 (budova České pojišťovny), 280 02 Kolín, k rukám ing. Zdeňky Procházkové, email: zprochazkova@lear.com
Telefon se záznamníkem 321 723 111, fax 321 718 401, www.lear.com

budou pracovat čtyři dny v týdnu po dvanácti hodinách, a to i v noci. Jediným dnem, kdy se výrobní linka zastaví, bude neděle. Automobilka má zájem především o lidi z Kolínska, nebrání se ale ani pracovníkům ze sousedních regionů, například Nymburska nebo východních Čech. Manažeři TPCA se ale stále brání veřejně hovořit o tom, jaké platy nabízejí. „O platech nemluvíme," uvedl Enomoto. Podle dostupných informací se nástupní plat pohybuje kolem 12 tisíc korun. Už dříve vedení továrny slíbilo, že mzdy nebudou nižší než okresní průměr. Podle statistik berou lidé na Kolínsku asi 17 tisíc korun měsíčně, což je přibližně tolik, kolik činí celostátní průměrná mzda. Nově přijatým zaměstnancům továrna slibuje, že bude mzdy zvyšovat s tím, jak se bude blížit spuštění výroby.

Přijímají i dodavatelé

Letos a příští rok zažije Kolín největší zájem o pracovníky. Kromě TPCA totiž otevřou svoje podniky i dodavatelské firmy, které budou v ovčárecké průmyslové zóně vyrábět například autosedačky, plastové díly do vozů nebo se budou starat o zásobování továrny a odbyt hotových automobilů. Podle odhadu místního pracovního úřadu tak vznikne další tisícovka příležitostí pro obyvatele Kolína a jeho okolí. I tyto firmy již nyní začínají nabízet práci.Továrna TPCA bude jedním z největších automobilových podniků ve střední Evropě. Náročnost zdejší výroby a logistiky je dána především tím, že se zde budou vyrábět součástky pro tři spřízněné automobilky. Zdejší výrobky jsou určeny pro evropský trh, zvláště v nových zemích unie.

Již nyní se stovky zaměstnanců továrny TCPA připravují na svou budoucí práci. Firma kvůli tomu založila školicí středisko v Čáslavi, kterým musejí projít všichni dělníci i mistři.

Nezaměstnanost zatím neklesla

Automobilka Toyoty, Peugeotu a Citroenu sice už od loňského léta přijímá pracovníky, na počtu nezaměstnaných se to ale zatím neprojevilo. Na Kolínsku jich je kolem deseti procent, což je dlouhodobý průměr.Podle ředitele kolínského úřadu práce Josefa Blechy by mohlo lidí bez práce ubýt koncem roku, až se v továrně přiblíží zahájení výroby.„V průmyslové zóně vzniknou asi čtyři tisíce pracovních míst, což je neoddiskutovatelný fakt. A můžeme si také položit otázku: kdyby tato pracovní místa nevznikla, nebyla by na Kolínsku a okolí míra nezaměstnanosti třeba 14 procent?" říká.

* *Jak se doposud projevil nábor pracovníků do automobilky na nezaměstnanosti na Kolínsku?*
Nábor pracovníků do automobilky TPCA se na úřadu práce projevuje zatím pozvolna, větší odliv nezaměstnaných z evidence očekáváme koncem roku se zahájením výroby. Z evidence Úřadu práce v Kolíně bylo dosud přijato asi padesát osob. Další mají příslib zaměstnání, mnoho dalších podanou žádost o zaměstnání v TPCA a u dalších zaměstnavatelů v průmyslové zóně.
**Padesát lidí. Není to málo?*
Je to málo? To bych musel rozebírat profesní strukturu našich uchazečů i jejich ochotu pracovat.
* *V Kolíně jsou slyšet názory, že se do automobilky budou vozit pracovníci autobusy z velkého okolí a nezaměstnanost stejně neklesne ...*
Za uplynulých několik let jsem slyšel po Kolíně už mnoho nejrůznějších názorů. Můj názor na toto je vyhraněný a už jsem ho několikrát řekl: pokud lidé z Kolína práci v automobilce odmítnou, tak se zákonitě budou ve větší míře vozit lidé ze vzdálenějšího okolí. A lidé z Kolína budou i nadále obcházet úřad práce

KVĚTEN 2004, ročník 10, číslo 5

VÝSTAVBA AUTOMOBILKY FINIŠUJE

Podpisem na kolejnici odstartoval začátkem května prezident společnosti TPCA Masatake Enomoto poslední práce na výstavbě areálu budoucí automobilky.
Jedná se o expediční část závodu - odstavnou plochu pro hotové vozy - včetně vnitrozávodní vlečky. Do konce srpna, kdy má být seřadiště postaveno, zde bude pracovat 125 lidí. Plocha je určena pro 2 000 vozů, má rozměry 45 000 m^2 a v budoucnu ji bude obsluhovat šedesát zaměstnanců.
Nová auta budou ze závodu expedována nákladními vozy nebo na železničních vagónech. Vlečka bude sloužit také k odvozu železného odpadu z automobilky.
Protože TPCA má nyní již 700 zaměstnanců, zahájila svůj provoz i jedna z jídelen. Najednou se zde naobědvá až 250 strávníků, kteří si mohou vybrat ze čtyř standartních menu, dvou polévek a kompletního japonského menu. Na přípravu japonských pokrmů zatím dohlížejí japonští kuchaři, kteří zaškolují český personál kuchyně. V současné době vydá jídelna kolem 500 jídel denně. Připravuje se také otevření hlavní jídelny s kapacitou 530 lidí. Během necelých dvou let budou muset obě jídelny nasytit až 3000 strávníků denně.
Do konce tohoto roku plánuje TPCA přijmout kolem 1500 zaměstnanců, s plnou kapacitou tří tisíc se počítá v závěru roku 2005. Poměr žen mezi zaměstnanci se pohybuje kolem 15-20 % a automobilka již přivítala i svoji první mistrovou. Pracuje se také na vytvoření pracovních příležitostí pro postižené občany.
Podle harmonogramu prací by zkušební provoz automobilky měl být zahájen letos v září. Se zahájením výroby se počítá v březnu 2005. Začátkem příštího roku by měl být představen i nový vůz, který bude továrna vyrábět.
Česká vláda uvolní v tomto roce 50 miliónů korun na vybavení tří středních škol technického směru v Kolíně a okolí. Budou se zde vyučovat obory potřebné pro TPCA.*šk/foto: šk*

Jaké profese chce TPCA

* dělníci ve výrobě
* dělníci ve svařovně
* dělníci pro kontrolu kvality
* automechanici
* autolakýrníci
* autoelektrikáři
* autoklempíři
* účetní
* asistenti náborového střediska
* plánovači
* specialista pro tvorbu personální politiky
* specialisté na informační technologie

Zdroj: www.tpca-cz.com

Šikovnost vašich rukou, selský rozum, přirozené schopnosti. To jsou hesla z letáků, které mají přilákat do kolínského automobilky tři tisícovky pracovníků. Jak vůbec vypadá přijímací řízení? Lidé, kteří jím prošli, se většinou shodují, že se nejedná o nic těžkého. Podobným výběrovým řízením musí projít každý uchazeč - od manažera až po dělníka. Na začátku je písemný test o dvou stech otázkách, v němž se odpovídá na modelové situace z výroby: Co uděláte, když uvidíte někoho něco ukrást? Řeknete to nadřízenému? Necháte to být? Pak nastupuje práce v týmu, vlastně hra. Skupinka uchazečů dostane za úkol nakoupit součástky a sestavit elektrický obvod. Sleduje se přitom, jak umějí pracovat v týmu - někdo spočítá cenu, další vyplní objednávku, jiný zapojuje dráty. Když uchazeč i zde uspěje, jde k pohovoru. A opět modelová situace: personalista hraje sice pracovitého, ale problémového dělníka a uchazeč mu má domluvit. Nakonec odchod do dílny a zkouška zručnosti, konkrétně připevňování kol na osy. Každé z devíti kol má jiný disk, jinou matici a ventilek, a tak je třeba ve stanoveném čase najít správnou kombinaci. Pak už uchazeč jen čeká na telefon, aby se dozvěděl, zda byl přijat a kdy může nastoupit.

Pouze v kancelářích nejvyšších šéfů automobilky Toyoty, Peugeotu a Citroenu (TPCA) se už delší dobu ví, jak bude auto vyráběné v Kolíně vypadat. Jedná se totiž o nový typ malého automobilu.„Vývoj je dokončen, nyní se soustředíme na přípravu výroby," říká prezident TPCA Masatake Enomoto. Nic bližšího o malém vozu, kterého se bude vyrábět 300 tisíc kusů ročně, ale prozradit nechce. Oficiálně ho automobilka představí až začátkem příštího roku.„Víme o velkém zájmu veřejnosti, a proto pravděpodobně do konce roku uvolníme víc informací," slibuje. Už nyní je ale jisté, že se vůz bude skládat z dílů vyrobených ze sedmdesáti procent českými firmami nebo zahraničními společnostmi, které mají v Česku sídlo. Velká část z nich působí právě v kolínské průmyslové zóně.

Přestřižením červené pásky byla v úterý 4. května slavnostně uvedena do provozu v současnosti patrně nejslavnější závodní jídelna v České republice. Prezident kolínské automobilky TPCA Masatake Enomoto při této příležitosti pozval na oběd zástupce tisku a několik desítek dalších oficiálních představitelů. Hosty však zejména seznámil se zahájením poslední etapy výstavby kolínské automobilky. Na zatím volné ploše, která tvoří zhruba polovinu areálu TPCA, vznikne za pět měsíců mimo jiné i parkoviště pro expedici vyrobených vozidel a železniční vlečka. Pokud jste zvyklí měřit význam věcí penězi, považte, že jde o investici 5 mil. Eur. Zakázku získala japonská stavební firma Kajima, která se o ní hodlá podělit i s regionálními subdodavateli.

Konec stránky z MF Dnes

V části přiléhající k výrobním halám vzniká parkoviště o ploše 42 tisíc čtverečních metrů, které pojme až 2 tisíce nových vozů. Není to však obyčejné parkoviště, jaké známe z našich podmínek, čili plocha pro přechodné odstavení auta. Toto parkoviště bude plnit po dokončení i jiné funkce, proto zahrnuje vlečku, nákladové rampy, tři malé budovy, oplocení a sadové úpravy kolem.

Plánuje se, že za necelý rok, tedy v březnu příštího roku, budou areál TPCA opouštět auta, 25 tisíc za měsíc. Do celé Evropy budou dopravována na automobilových návěsech či železničních vagónech. Radnice plánuje, že vybuduje dvoukolejnou železniční vlečku mezi TPCA a železničním nádražím v Kolíně, což by výrobce velmi přivítal.

V zájmu urychlení všech prací rada města Kolína upustila od vypsání veřejné soutěže na výstavbu bytů v lokalitě U vodárny. Důvodem je ohrožení termínu výstavby a dokončení, což by pro město znamenalo na základě podmínek z Ujednání o porozumění k projektu PSA/TMC značnou finanční zátěž v podobě penále. Tato zakázka byla zadána firmě Hochtief VSB Praha. Rada města rovněž upustila od vypsání veřejné soutěže na infrastrukturu pro výstavbu těchto bytových domů a zadala tuto práci společnosti Geosan Group Kolín. Veřejná soutěž nebude ani na výstavbu propojovací kanalizace pod vodárenskou věží. Ze stejných důvodu byla tato akce zadána firmě SDS Exmost Brno.

Podle tzv. manuálu projektu "Průmyslová zóna Kolín/Ovčáry, II. etapa", bude město nadále řídit práce. Jako investor chce ve druhé etapě postupovat tak, že rozhodování a odpovědnost bude přímo na radnici – tedy místostarostovi Buřičovi, nikoliv delegací na několik soukromých subjektů, jak tomu bylo dosud. Město si od toho slibuje dostatečný přehled o projektu a finančních tocích, což doposud nemělo.

TPCA uplatnila nárok na byt pro jednoho zaměstnance na základě Ujednání o porozumění projektu TPCA z února 2002. Karel Jakoubek ze Šumavské Hoštice získá byt v Tovární ulici na Zálabí na dobu určitou a to do 12. února 2005 s možností prodloužení. Bude platit nájem 52 Kč/m2 a služby.

Od počátku výstavby TPCA se hodně mezi lidmi mluvilo o perspektivě dobrých platů. Všeobecně se předpokládalo a doufalo, že budou vyšší, než na jaké jsme v regionu zvyklí. Prostě se čekalo na pohádkové platy. Oficiálně nikdo výši platů zatím nepotvrdil, manažeři automobilky už dříve diplomaticky prohlásili, že platy budou v kolínské továrně zhruba na úrovni celostátního průměru - to by znamenalo asi 17 tisíc korun. Ovšem zatím je skutečnost jiná, výše platů se na veřejnost dostala od lidí, kteří tam již nastoupili a pracují a přinesla zklamání a rozčarování. Nástupní plat je zhruba deset a půl tisíce korun, tedy hluboko pod průměrem v Kolíně a okolí. Vedení automobilky argumentuje, že továrna zatím nevyrábí, a proto nemůže dát zaměstnancům víc peněz. Některým pracovníkům navíc už zvýšilo plat o dva tisíce. Jsou ale lidé, kteří si nestěžují. Kdo nastoupil na post mistra už loni, bere dnes přes 20 tisíc.

Díky TPCA ceny bytů v Kolíně rostou.Počátek tohoto vzestupu byl před třemi roky. Nejprve byl pomalý,m potom šel kolmo vzhůru.A to se ještě TPCA nestavěla, ale už projevily dvě

zahraniční automobilky o stavbu zájem.Před příchodem TPCA bylo možné třípokojový byt na sídlišti pořídit za 850 tisíc korun, dnes je cena 1,3 milionu. Tak se ceny v Kolíně přiblížily a srovnaly s cenami v největším automobilovém městě republiky - v Mladé Boleslavi, kde ovšem vyšším cenám bytů odpovídají i nadprůměrné příjmy v tamnější továrně Škoda Auto. V Kolíně se z běžného příjmu (píšu o něm v kronice v květnu) byt pořídit nedá a rodiny se musejí zadlužovat a splácet bydlení desítky let, často s pomocí rodičů. Obdobně rostou na Kolínsku ceny rodinných domů. Stačí se podívat na nabídku realitních kanceláří: rodinný dům na nijak atraktivním místě, který navíc volá po pořádné opravě, vyjde nejméně na dva miliony. Realitní makléři odhadují, že ceny nemovitostí na Kolínsku vzrostly kvůli automobilce až o 40 procent.

TPCA výrazně ovlivní i obchodní síť v Kolíně. Obchodní řetězce předpokládají nárůst obyvatel města a zvýšení kupní síly díky zaměstnání v automobilce. V části bývalých a nyní opuštěných vojenských kasáren, kterou koupila soukromá firma, se budou stavět nejméně dva velké obchody hypermarketového typu. Hypermarket Tesco a velkoprodejna OBI, která se zaměřuje na potřeby pro dům, zahradu a na vybavení kutilských i profesionálních dílen. Je to pro ně velice výhodné, protože jen nedaleko odtud budou stát tři stovky bytů pro budoucí zaměstnance automobilky.. Pozemky, na nichž má centrum s obchody a parkovišti stát, koupili už dříve manželé Třešňákovi z Teplic. Radní jim navíc už minulý týden navrhli prodat městské pozemky v okolí, které bude obchodní centrum potřebovat pro rozšíření silnic nebo pro umístění reklamních poutačů. Radní se na firmu manželů Třešňákových informovali přímo v Teplicích, kde dostali dobré reference. Tato firma chce koupit i léta nevyužívanou plochu při Jaselské ulici nedaleko sportovní haly a 4. základní školy. Na ploše 1,5 ha má v plánu postavit několikapatrové bytové domy, které budou mít v přízemí obchody.

ČERVEN

Podle plánu dopravní situace v jednotlivých kvartálech výroby, zpracovaného TPCA, bude ve čtvrtém kvartále roku 2005 Ovčáreckou ulicí pendlovat 16 nákladních automobilů ve směru od Pardubic, 136 od Kutné Hory a 10 od Uhlířských Janovic (plus cca 80 nákladních automobilů pro dodavatele TPCA). Celkový nárůst dopravy pro Ovčáreckou ulici tedy bude činit minimálně 242 nákladních automobilů denně.

Obyvatelé Tatradomů na Zálabí požádali, aby jim město snížilo kvůli nadměrnému hluku, způsobenému zejména dopravou do TPCA, nájemné o 10 procent. Radní to ale zamítli. Obávají se, že tento požadavek by pak měli všichni obyvatelé ulic s nadměrnou dopravou.

Provoz do TPCA obtěžuje lidi z Ovčárecké v Sendražicích. Požadují jednání radnice a TPCA s majiteli domů a okamžité stavební úpravy domů (výměna oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností, ošetření fasád a oprava poškozeného zdiva a plotů) a oddělení zahrad protihlukovými zdmi, neboť tyto se staly naprosto neobyvatelnými. Požadovaná je rovněž urychlená rekonstrukce silnice II/38.
Radnice odpověděla, že silnice II/328 je v majetku Středočeského kraje a za údržbu odpovídá hlavní cechmistrovství Kolín Správy a údržby silnic Kutná Hora. Slíbila, že požadavky lidí bydlících v této části ulice Ovčárecká budou respektovány při plánované rekonstrukci celé komunikace a přilehlých chodníků. Ta v současné době probíhá na úrovni územního řízení. Práce na rekonstrukci komunikace budou financovány z rozpočtu kraje a město Kolín proto nebude v této fázi přípravy stavby do požadovaných úprav vkládat finanční prostředky města.

S odmítnutím požadavků nesouhlasili a vyžádali si schůzku s vedením TPCA, protože problém souvisí s výstavbou průmyslové zóny TPCA, v jejímž důsledku dochází k neustálému nárůstu dopravy v bezprostřední blízkosti domů v Ovčárecké. Oba místostarostové, Jiří Buřič a Jiří Krumich, jsou přesvědčeni, že protest některých sendražických občanů je neopodstatněný. Mezi komunikací a domy bude jednak zelený pás a také tam povede cyklostezka. Nevylučují ani instalování odhlučňovacích stěn. Silnice na Ovčáry totiž nebyla postavena pro tak velký provoz, jaký nyní do továrny TPCA proudí a hlavně jaký bude po zahájení jejího provozu. Proto se plánuje rozšíření na tři nebo čtyři pruhy, což by částečně přispělo ke zlepšení dosavadního stavu. Ovšem problém je v tom, že práce na rozšíření silnice začnou místo letos až na příští rok, protože kvůli změnám v projektu se termín posunul. Lidé ale chtějí protihluková opatření hned, do příštího roku čekat nechtějí.

V těsném sousedství automobilky TPCA hodlá firma Toyota Tsusho vybudovat lisovnu kovového odpadu s nepřetržitým provozem. Stavba by měla být dokončena současně se stavbou automobilky, na kterou lisovna technologicky navazuje. Přísun suroviny bude zajištěn nejen z TPCA, ale polovinou i z dalšího partnerského závodu v Havlíčkově Brodě. Materiál bude navážen kamiony (32 za den), pro export hutní suroviny bude lisovna využívat železniční vlečku budovanou k TPCA. Sedmihektarový pozemek, na kterém má stát výrobní hala dlouhá jako fotbalové hřiště, se nachází z pohledu od Kolína v té nejvzdálenější části průmyslové zóny na opčním pozemku. Jedinou překážkou se ukázalo stanovisko obce Veltruby, která poukazovala na některé nedostatky ve studii dopadů stavby na životní prostředí (studie EIA). Veltrubští se obávají zejména nadměrného hluku z provozu, který bude umístěn 1.250 metrů od okraje obce. Nesouhlasné stanovisko Veltrubských by mohlo oddálit zahájení stavby. Došlo k několika jednáním mezi obcí Veltruby a TPCA, z nichž některá byla i bouřlivá a nakonec obec svoji stížnost stáhla výměnou za písemnou dohodu s Toyotou, kterou se Japonci zavážou k tomu, že znatelně neovlivní hlukovou hladinu v obci.

Na existenci TPCA budou v regionu profitovat i školy, které si díky automobilce budou moci dovolit to, co by za jiných okolností nebylo možné. Nové vybavení, přístroje a pomůcky za téměř 55 milionů korun si letos budou moci koupit Střední průmyslová škola v Kolíně spolu s učilištěm, které při ní také funguje, Střední odborné učiliště spojů a elektrotechniky v Kolíně a Střední odborné učiliště dopravní z Čáslavi. Vláda se rozhodla vyčlenit těmto školám mimořádnou finanční částku, aby se mohly lépe vybavit a připravovat technicky vzdělané mladé lidi pro práci v TPCA. Všechny si tak splní své záměry, na jejichž realizaci nezbývaly v jejich rozpočtu potřebné finance. Například kolínská průmyslovka použije peníze na dokončení přístavby, v níž už loni vznikla tělocvična a prostory pro nové dílny.Dosud zely prázdnotou, protože na vybavení stroji nebylo.

TPCA se projevila jako štědrý sponzor. Vypsala grant více než dva miliony korun na nejzajímavější projekty týkající se životního prostředí, kultury, památek nebo sportu. Pro města a obce kolínského nebo kutnohorského okresu. Částku nejprve hodlala rozdělit jen mezi dva projekty, aby se nerozmělnila do mnoha malých částek. Přihlásilo se třináct obcí a měst, které předložily 24 projektů, většinou na akce, které už delší dobu plánovaly, ovšem scházely jim peníze. TPCA dala přednost projektům, které jsou otevřené co nejširší veřejnosti. Například ve Veltrubech získali 700 tisíc korun, za které vybudují mostek přes Hluboký potok. Jestřabí Lhota zase opraví kamenný kříž z roku 1880, zvoničku a pomník

padlým v první světové válce. Na rekonstrukci obec dostala 180 tisíc. Prolézačky, houpačky i nový stánek s občerstvením nebo taneční plochu začnou stavět zase v Sánech. Tamní radnice dostane 370 tisíc korun. Radnice v Kolíně chce peníze použít na zvelebení dětských hřišť a sportovišť. Mimo tyto příspěvky TPCA věnovala kolínské nemocnici sedm a půl milionu korun na nové přístroje a zakoupila novou sanitku.

Na výstavbu komunikací k TPCA bylo vydáno stavební povolení.

Pokud jde o výstavbu bytů u vodárny, projektová dokumentace na inženýrské sítě je už hotová a infrastruktura by se měla začít budovat asi za dva měsíce.

Výstavba komunikace k novým bytům pro TPCA pod vodárnou vedoucí z navrhované kruhové křižovatky v Benešově ulici (u Kauflandu) se opožďuje. Důvodem jsou přemrštěné požadavky majitelů pozemků, přes které má silnice jít. A vývoj směřuje k vyvlastňování, k němuž nemůže dojít dříve, než se stavba komunikace stane veřejně prospěšnou stavbou. Silnice se proto bude stavět po částech a sporné úseky se dokončí až po vyřešení problémů.

Termíny a zahájení výroby v TPCA tlačí radnici do nestandardních kroků. Jedním z nich je nevypisování veřejných soutěží na jednotlivé akce.

Rychle pokračuje přestavba prvního z objektů bývalých kasáren v Kolíně, kde vznikne téměř 300 bytů pro zaměstnance TPCA. Prvních 57 bytů mají stavbaři podle smlouvy dokončit do začátku července, pak se začnou stěhovat pracovníci továrny. Zatím nejsou jasné podmínky, za nichž budou moci zaměstnanci TPCA byty dostávat do pronájmu. Radnice pravidla připravuje.

Připravuje se stavba dalších 450 bytů na zelené louce u vodárny. Napojování celého území na plyn a další sítě sice začne během srpna.

Automobilka TPCA bude zásobována především prostřednictvím kamionové dopravy. Počítá se, že největší zatížení bude ze směru od Čáslavi, protože z Havlíčkova Brodu se bude vozit velká část výrobních dílů. Podle propočtů TPCA má denně projet Havlíčkovou ulicí, přes Nový most a přes Sendražice do Ovčár 136 kamionů. To bude obrovské zatížení a radnice si proto nechává vypracovat odbornou studii, jak dopravní situaci vyřešit, aby byli lidé, bydlící kolem trasy, zatíženi co nejméně. Město oslovilo čtyři firmy, z nichž podmínky zadání splnily jen dvě. Z nich pak byla vybrána firma DHV. Studie má být vyhotovena ve dvou etapách. První etapa se zaměří na rozbor současné situace a navrhne okamžitá řešení. Druhá etapa bude obsahovat podrobnější zapracování etapy první a dlouhodobá opatření. Jedním z požadavků radnice je, aby studie byla zpracována tak, aby mohla sloužit i jako podklad pro změny územního plánu. Cena za zpracování studie je 1,6 milionu korun .

Slavnostního zahájení festivalu dechových hudeb Kmochova Kolína se zúčastnil i prezident TPCA Masatake Enomoto.

Do dočasného užívání byl předán přivaděč z dálnice D11 k průmyslové zóně TPCA.

V Kolíně je po několik desetiletí trvalý nedostatek bytů. Každý nemá dostatek financí na to, aby si postavil svůj dům nebo koupil vlastní byt, jichž je ale také málo. Proto radnice eviduje

na 1800 žádostí o obecní byty. Byty nemá , protože až dosud se nájemní byty v Kolíně nestavěly. Situace se ale mění nyní, s příchodem TPCA do města. Jako houby po dešti tu vyrůstají a podle plánů investorů budou vyrůstat nové byty a domy. Ani ty ale nebudou nájemní. Investoři je stavějí se záměrem prodat je lidem do osobního vlastnictví.

Kolín si trochu oddychnul. Po deseti měsících uzavírky je opět otevřena silnice mezi Kolínem, Velkým Osekem a dálnicí D11, která byla od září uzavřena kvůli stavbě nové silniční spojky do TPCA. Doprava, která vedla objížďkami se opět na tuto silnici vrátila a odlehčila objížďkovým trasám nejen přes Kolín, ale i po silnicích vedoucích v jeho okolí.

ČERVENEC

Výstavbu prvních bytů z bývalých kasáren pro zaměstnance TPCA provázela od počátku nervozita a spěch, starosti, zda budou všechny podle smlouvy dokončeny v termínu, aby město neplatilo penále, jak znělo ve smlouvě. Od počátku byly všechny přípravné práce opožděné, ale dílo se nakonec podařilo za čtyři měsíce a automobilce bylo předáno do užívání prvních 57 bytů ve čtyřpodlažním domě. Jde většinou o jednoduše zařízené byty. Nejvíce je garsonek, ale jsou tu i byty 3+1. TPCA musela dostat první byty nejpozději do začátku července. V kasárnách se i nadále pracuje, bude tu dalších 234 bytů. Takže tu vznikne jedna lokalita s byty pro zaměstnance TPCA. Druhá, větší , v počtu 600 bytů, vznikne na zelené louce u vodárny. I na tyto byty budou mít přednostní nárok pracovníci TPCA. Pokud je automobilka svými zaměstnanci neobsadí, nabídne je radnice obyvatelům města.

Nemocnice Kolín obdržela od TPCA novou sanitku. Jde o speciálně upravené auto za 830 tis. Kč. Vůz Citroen Jumper předal prezident automobilky Masatake Kolín Enomoto a viceprezident Jean Piere Chantosel. Slouží jako převozový vůz pro pacienty, jejichž zdravotní stav vyžaduje lékařskou pomoc a sami nemají jinou možnost přepravy jak se z domova do nemocnice přepravit. Počítá se, že nejčastěji bude sloužit pacientům, kteří se léčí na hemodializačním oddělení či onkologii, ortopedii. Bude využívána i jako převozová sanita na odborná vyšetření, která v Kolíně nelze z hlediska technického vybavení zajistit..

Panuje všeobecná obava, že s přílivem lidí do Kolína, kteří budou pracovat v TPCA, popřípadě v jiných závodech v obou průmyslových zónách, vzroste i kriminalita a tím i nároky na udržení bezpečnosti a pořádku ve městě a okolí. Velké úkoly čekají v tomto smyslu na městskou policii. Ta už se na tuto situaci připravuje tak, aby byla personálně i materiálně dostatečně vybavena. Městská policie má v současnosti 34 zaměstnanců a dále se personálně rozrůstá., protože se očekává nárůst obyvatel v souvislosti s existencí závodu na výrobu automobilů TPCA Ředitel má nyní dva zástupce. Tím druhým se stal Bc. Zdeněk Somolík, který dříve pracoval na oddělení dopravně správních agend Odboru dopravy Městského úřadu v Kolíně. Ještě letos dojde k rozšíření početního stavu městské policie o čtyři strážníky. S růstem počtu lidí souvisí i potřeba dalších provozních prostor. Před kolaudací je přístavba budovy, která přiléhá k současnému sídlu městských strážníků v Kutnohorské ulici. Budou zde kanceláře, šatny, posilovna, garáže a dílny Stávající prostory v přízemí budou uvolněny pro výkon služby.

Dostavba dálnice D11 z Poděbrad na Hradec Králové nejde tak rychle, jak se předpokládalo a jak by bylo potřeba, takže nyní není vůbec jisté, zda bude v provozu, až zahájí TPCA výrobu. A právě kvůli TPCA se stavbou začalo. Ke zdržení přispěli hlavně ekologové. Na trase jsou

totiž z jejich hlediska dvě kritická místa: chráněná rezervace lužního lesa u Libice nad Cidlinou a pak pozemky u Hradce Králové, které odpůrci dálnice odmítají prodat. V prosinci začala téměř po patnácti letech dostavba dálnice dvěma mosty přes železnici nedaleko Poděbrad, průchod dálnice přes Libický luh je však stále předmětem sporu. Ekologové tady požadují postavit dlouhý most, pod nímž by mohla procházet zvířata a který by neovlivnil vodní poměry v rezervaci. Projektanti ale prosadili, aby dálnice vedla po náspu. Ekologové tvrdí, že oddělení od Cidliny může mít fatální důsledky na ekosystém, který je pro svou jedinečnost navržen jako součást evropské sítě chráněných území.

Analýzu dosavadního řízení projektu "Průmyslová zóny Kolín/Ovčáry", si nechalo od firmy ILF Consulting , která v průběhu doby změnila název na IKP C.E, udělat Město Kolín. Analýza měla zhodnotit řízení projektu z pozice účasti města a navrhnout nebo stanovit novou organizační strukturu vedení projektu Společnost IKP se v materiálu vyjádřila ke smluvním vztahům týkajícím se generálního projektanta a investorsko-průmyslové zóny pro období, kdy bude končit finanční účast státu a celý projekt dokončení převezme Město Kolín. V celém projektu chyběl podle IKP kontrolní systém, který by chránil zájmy města a zároveň umožňoval provádět kontrolu výstupů ze strany smluvních partnerů již v průběhu jejich realizace. Materiál kritizuje dále systém přípravy území, zpracování dokumentace a vlastní realizace, který se používal v době zajištění projektu TPCA, jako zbytečně složitý a pro město nákladný.
Analýza shrnuje nedostatky v systému řízení a účasti města v sedmi bodech:
* Chybí základní struktura vedení projektu, stanovení kompetencí a odpovědnosti všech pracovníků města, podílejících se na organizaci a řízení projektu
*Absence informovanosti jednotlivých pracovníků města o průběhu jednání, vydávání stanovisek a dílčích výstupů v průběhu projektové přípravy a vlastní realizace jednotlivých souborů staveb, jednotná evidence administrativních dokladů
* Nedůslednost při uplatňování požadavků na projednávání a připomínkování všech stupňů projektové dokumentace v průběhu jejich zpracování za účasti odpovědného projektanta
*Neúčast odpovědného pracovníka města na realizaci jednotlivých staveb
*Finanční řízení projektu
*Vnitřní kontrolní systém
*Značné časové prodlevy při projednávání změn, návrhů smluv a jejich dodatků, fakturace.

Analýza zdůraznila, že je nutné strukturu řízení zjednodušit a snížit počet subjektů podílejících se na projektu. Jako velmi problematické označuje analýza období, kdy dojde k zahájení výroby automobilů v TPCA z hlediska dopravního systému a jeho napojení na komunikační síť ve městě. Chybí totiž koncepční propojení s městem zamezení průjezdu centrem města vybudováním jižního obchvatu a napojení zóny severozápadní cestou. Od počátku totiž byl dopravní systém řešen pouze ve vazbě na dálnici D 11 a prodloužení dálnice z Poděbrad do Hradce Králové.

O dopravních problémem spojených s TPCA a vůbec s touto průmyslovou zónou jsem již psala v kronice mnohokrát, stejně tak jako o vzniku nového občanského sdružení Kolín – Náš domov, které si vzalo za cíl uspíšit stavbu silničního obchvatu ve stávající schválené trase. Regionální týdeník Pres přinesl rozhovor s jeho předsedou Mgr. Janem Dobešem. Zařazuji ho do kroniky v plném znění.
**Proč vlastně občanské sdružení Kolín - náš domov vzniklo?*
Důvody, proč sdružení vzniklo, jsou dva. Všeobecným důvodem je naše přesvědčení, že velkým problémem, který se neřeší jak by měl, je silniční obchvat. Navíc v souvislosti s

obecným nárůstem dopravy na jedné straně a vbrzku též zahájením provozu automobilky TPCA na straně druhé lze očekávat, že se tento problém ještě prohloubí. Konkrétním důvodem pak byly zprávy, že jednak Ředitelství silnic a dálnic nedodává včas podkladové materiály a proto hrozí zastavení přípravných prací. Počátkem roku se též začaly objevovat názory, které soudily, že by pro Kolín byla lepší stavba tzv. severního obchvatu, tedy na té straně Kolína, kde sídlí automobilka. Na první pohled jde o rozumný nápad, na druhé straně je nám však jasné, že by to v reálu znamenalo časové odsunutí stavby do tak vzdálené budoucnosti, kterou si netroufáme ani hrubě odhadnout.

**Učinili jste již nějaké konkrétní kroky, které by měly stavbu obchvatu uspíšit?*

V současnosti máme za sebou již mnoho jednání. Mluvili jsme s lidmi z Ředitelství silnic a dálnic ČR a od nich v podstatě přejímáme názor, že stavba severního obchvatu je dobrodružstvím, a to nejen z ekonomického hlediska. Problém je v tom, že severní trasa je o mnoho delší než stávající jižní varianta. Aby severní obchvat měl smysl, musel být jít až do Ovčár. Dosud ale nejsou vyhodnoceny dopady, jaké by měla stavba na životní prostředí, není vyhodnocena ani technická stránka věci. Vůbec se neví, zda by byl takový obchvat vůbec postavitelný. O ekonomickém hledisku ani nemluvě. Navíc je naprosto jasné, což už víme i z kontaktu s lidmi z Hradištka, že i oni by se - stejně jako lidé ze Štítar - postavili proti obchvatu. Po jednáních se nám ale potvrdilo, že se severním obchvatem se nepočítá. Alespoň tedy představitelé města ujišťují všude, kde jsou dotázáni, že s tímto obchvatem se alespoň prozatím nepočítá. Byli jsme ujištěni, že město z připravovaného záměru nehodlá ustoupit. Existují úvahy spojit automobilku se silnicí na Prahu.

** Vám se stávající jižní trasa přes Štítary zdá ideální?*

Já nedokáži odhadnout, zda je tato trasa ideální. Samozřejmě by bylo možno představit si i lepší. Pro výběr stávající varianty však jistě existují důvody. Řeknu to jednoduše, pokud se má Kolín v nejbližší době dočkat obchvatu, tak to může být jedině tato trasa.

* Lze vaše sdružení chápat jako protiakci na činnost občanského sdružení Štítary?

My jsme sdružení nezaložili, abychom se sdružením Štítary bojovali. Ale samozřejmě nás okolnosti staví do role jakýchsi protivníků. Já osobně to však tak brát nechci. Naše sdružení má plánů a cílů více, prvotní je pro nás podpora silničního obchvatu ve stávající variantě a proto je pochopitelné, že v tomto bodu se se sdružením Štítary jistě neshodneme.

** Od města ale logicky podporu nejspíše mít budete, že?*

Dá se říci, že ano. Stejně tak je ale možné říci, že my podporujeme město... Na druhé straně je fakt, že město by mohlo pro obchvat dělat více. Zdá se nám (v porovnání s jinými městy, kde řeší podobné problémy), že v jiných městech se pro obchvat vedení zasazuje rozhodněji a jasněji, než je tomu tady.

**Své cíle jste vyjádřili petiční akci, kterou jste rozjeli v rámci eurovoleb. Probíhá stále, s jakými prozatímními výsledky a kdy bude ukončena?*

Přesné číslo vám nesdělím, ale do této chvíle jsme shromáždili více než 2.500 podpisů. Podobně jako loni jsme chtěli využít spolupráci s některou ze středních škol, což se bohužel nezdařilo. Já osobně jsem byl zklamán, jak se k petiční akci vedení škol - s výjimkou podnikatelské školy - postavila. Ve většině škol jsme se setkali s minimálním zájmem nebo spíše nezájmem. Opravdu nechápu, proč se ředitelé škol - např. gymnázií - k celé věci staví tak laxně, namísto aby v žácích, budoucí "elitě národa", podporovali zájem o věci veřejné... Nakonec jsme sami stáli před několika volebními místnostmi. V podstatě bych řekl, že výsledky jsou zhruba stejné jako loni, ovšem poznamenané tím, že oproti loňskému referendu přišlo k volbám o polovinu méně lidí. Jinak z lidí, které jsme oslovovali, drtivá většina petici podepsala. Jedna věc však byla patrná, skepse a nedůvěra. Skepse z toho, že o obchvatu se v Kolíně mluví třicet let a stále se nic neděje. To je věc, nad kterou by se vedení města mělo zamyslet. Skepse se nevztahuje jen k vlastnímu obchvatu, ale především k zásadní otázce, na

kolik jsou lidé ochotni se angažovat ve věcech veřejných, nakolik jsou ochotni veřejně vyjádřit svůj názor

**Hovořil jste o podpisové akci, která proběhla v průběhu voleb. Na ustavující valné hromadě, která nedávno proběhla, říkal pan Pech, že hodláte pokračovat masověji. Že bude více podpisových míst atd.*

Podpisová místa byla už před volbami... V některých obchodech nebo restauracích, kde byli majitelé nebo provozovatelé ochotni archy nechat. Po dohodě s ředitelkou podnikatelské školy paní Bílou by se její studenti měli ve dvou dnech pokusit na ulicích sehnat nějaké další podpisy.

** Ještě se vrátím k ustavující valné hromadě. Byly zvoleny orgány sdružení a vytýčeny hlavní cíle. Co byste nám k tomu řekl?*

Ustavující valná hromada měla veřejnou a neveřejnou část. Veřejné části se mj. zúčastnili jak zástupci místní samosprávy, tak investora. Od nich jsme pochopitelně požadovali, aby nás jako zástupci zaangažovaných orgánů a institucí informovali a stávajícím stavu přípravy stavby obchvatu. V druhé, neveřejné části jsme zvolili výbor sdružení a vytýčili jsme si několik směrů, kterými bychom se chtěli dál ubírat. V zásadě obecný problém je ten, že hůře se něco podporuje, než když se někdo staví proti, jako to dělá např. Ing. Kostiha ze sdružení Štítary. Nechci hodnotit, jak to dělá, ale je to jednodušší, protože jemu stačí si počkat na různé lhůty, které mu zákon při řízeních dává a stačí v těchto lhůtách podávat připomínky, odvolání apod. Pro nás je situace složitější, protože nejsme schopni obchvat postavit, sehnat peníze, jednat při přípravných řízeních, takže naše možnosti jsou omezenější. Proto bychom chtěli vyvíjet určitý tlak - ne v nepřátelském duchu - na město, aby městští zastupitelé věděli, že Kolín tato otázka zajímá, a to bez ohledu na to, zda obchvat odvede dopravu do a z automobilky či nikoliv a do Kolína přijede navíc ještě několik set kamiónů, ale bezesporu přinese zásadní zlepšení dopravní situace. Chtěli bychom též spolupracovat s Krajskou hygienickou stanici Středočeského kraje. Její zástupkyně na valné hromadě také vystoupila s tím, že měření, která byla v Jaselské ulici provedena, naměřila výrazně vyšší hlukovou zátěž, než jakou povolují normy. Jinak chceme také vstupovat do kontaktu s lidmi na vyšších úrovních... už jsme jednali s ministrem průmyslu panem Urbanem. Nyní bychom chtěli jednat na ministerstvu dopravy, s místními poslanci a senátorem Janem Rakušanem. Na schůzi jsme zvolili výbor, jehož členy se stali kolegové Hrbek, Javůrek, Pech, já a pan Kretschmer, který též projevil zájem o členství ve výboru. Podle stanov, které máme, by měl výbor na další schůzi zvolit předsedu.

** Kolik má sdružení Kolín - náš domov v současné době členů?*

Dvacet.

** A na závěr snad už jen otázku, co si myslíte o dopravní studii, která se právě zpracovává?*

O dopravní studii se při diskusi zmínil vedoucí Odboru dopravy Městského úřadu v Kolíně pan Jeřábek. My o ní věděli také díky vám, protože se o jejím zadávání psalo. První výsledky by měly být známy kolem prázdnin, konečný výsledek někdy v listopadu. Měli jsme a někteří členové stále mají za to, že dopravní studie slouží lidem, kteří si obchvat nepřejí, jako určitá naděje. Naděje, že z ní vzejde doporučení, že nemá smysl stavět obchvat tzv. jižní trasou a že je třeba se vrhnout na řešení dopravy přes Ovčáry na severní straně. Já jsem korespondoval o tomto názoru s panem místostarostou Krumichem a otázka byla položena též při některých dalších jednáních a vždy se nám dostalo odpovědi, že dopravní studie nepovede k tomuto výsledku a jejím výsledkem nebude doporučení na změnu trasy obchvatu. Nemáme snad důvod tomu nevěřit. Faktem je, že já jsem jistou dobu cítil, že jak Ing. Kostiha tak další lidé, kteří se k obchvatu nestaví nejvstřícněji, se k té studii upínají jako k naději na "odvrácení" obchvatu. Myslím, že k podobnému cíli má vést též neustálé předkládání čísel, kolik vlastně kamionů projede Kolínem do automobilky. A to je důvod, proč bychom sami chtěli mluvit s

předsedou představenstva automobilky panem Enomotem, abychom přímo od něho měli číslo o počtu kamionů.

Přednost při přidělování každého z 850 nově postavených bytů budou mít vždy zaměstnanci TPCA. Jejich zájem je v tuto chvíli tak obrovský, že se na všechny nedostane. Takže další část schválených pravidel o tom, že zbývající byty budou nabídnuty uchazečům z pořadníku ve městě, je zatím bezpředmětná. Jestli nějaké byty někdy zbudou, to teď nelze říci. TPCA ani uvnitř podniku nezveřejňuje, kolik žádostí se sešlo, podle mluvčího továrny Matěje Matolína je však poptávka vyšší než nabídka. TPCA dokonce musela pro přidělování bytů vypracovat vlastní pravidla. Větší šanci mají zaměstnanci s rodinou, naopak nárok zaniká pracovníkům z Kolína, kteří vlastní ještě jiný byt nebo dům. Rozhodujícím kriteriem je pracovní pozice. A to obráceně, než by někdo čekal: čím nižší funkce, tím spíš zaměstnanec byt získá. Třeba operátoři, pod kterými už nejsou žádní další pracovníci, tak mají velkou šanci. Naopak manažeři nárok na byt nemají..Jak se bude situace s byty vyvíjet dál, si zatím vedení automobilky netroufá odhadnout. Záležet bude na místě bydliště budoucích tří tisícovek zaměstnanců. Předpokládá se, že čím víc zaměstnanců bude ze vzdálenějších regionů, tím větší bude zájem o byty. Pravidla pro hospodaření s těmito byty obsahují také podmínku, podle níž by se přespolní zaměstnanci měli v Kolíně přihlásit k trvalému pobytu. To kvůli daňovým výnosům, které města dostávají právě podle počtu obyvatel. Pokud by totiž obyvatel v Kolíně přibylo, mohlo by si město přilepšit až o miliony korun. Je ovšem otázkou, jak toto ustanovení bude fungovat v praxi. Jednak pravidla nejsou závaznou právní normou, která by mohla zavádět i sankce za to, jestliže se někdo například v Kolíně přihlásí, dostane byt a odhlásí se. Podle současně platného právního řádu nikdo nemůže tuto a podobnou podmínku stanovit.

SRPEN

S velkou slávou byla otevírána spojnice mezi průmyslovou zónou Kolín - Ovčáry a dálnicí. Těšili se i řidiči, že se jim po ní bude dobře jezdit. Jenže po pár dnech provozu jsou lidé, bydlící v okolí, velice rozhořčeni Je na ní totiž rovinka s převýšením a zatáčkami a právě tento úsek se stal hlavně pro mladé řidiče a zejména motocyklisty, vítaným, avšak nebezpečným testovacím úsekem pro jejich stroj. Lidi tak denně ruší silný zvuk motorů.Ve všední dny, o víkendech, i v noci. Nepříjemné je to hlavně za letních nocí, kdy se spí s otevřenými okny. Lidé tu byli zvyklí slýchat vlaky, teď se k nim ještě přidali tito řidiči. A to už se zdá lidem příliš a stěžují si.

U Vodárny, má vzniknout zhruba 550 bytů pro zaměstnance automobilového závodu TPCA. Ti se sem , ke svým bytům , budou muset auty někudy dostat. Výstavba původně zamýšlené komunikace z kruhového objezdu v Benešově ulici kousek od Kauflandu se zcela jistě pozdrží pro vysoké nároky majitelů pozemků, po nichž má silnice k vodárně vést. Každý z nich chce získat co největší finanční částku a tak například požadují vykoupení celých pozemků, tedy i v místech, kudy komunikace nepovede. A které vlastně město nepotřebuje. Pokud nedojde k dohodě, je poslední možností vyvlastnění, což není záležitost krátkodobá, protože vyvlastnění musí nařídit soud. Radnice tedy hledá jiné varianty, kudy postavit silnici k vodárně. Například i přes území dnes užívané zahrádkáři, což by se ale také dotklo mnoha lidí a stalo by se choulostivou otázkou. Navíc zde dosud existující komunikace nejsou na takovou zátěž připraveny. Na druhé straně se uvažuje o tom, že by všechna auta nejezdila

Dělníky zklamalo, že že si vydělají málo

Kolínská TPCA zveřejnila platy pro dělníky: 12 tisíc

Kolín - Automobilka Toyoty, Peugeotu a Citroënu (TPCA) v Kolíně přestala mlčet o tom, na jaké platy láká stovky budoucích zaměstnanců.

Alespoň co se týká peněz, které nabízí dělníkům. Ti budou v japonsko-francouzské továrně pracovat za základní plat 12 tisíc korun měsíčně. To se ale mnoha lidem nelíbí a přestože je TPCA chtělo přijmout, kvůli nízké mzdě odmítli.

Naopak automobilka si nemyslí, že je 12 tisíc málo peněz - slibuje totiž dělníkům odměny a příplatky.

Automobilka TPCA až dosud o nabízených platech nemluvila, podle prezidenta firmy Masatake Enomoto to bylo v souladu se strategií jeho podniku. Nyní však naplno rozjíždí nábor více než 1800 zaměstnanců na dělnické profese a otevřeně hovoří o tom, kolik lidem z výroby nabízí.

„Dvanáct tisíc korun možná vypadá na první pohled málo, ale je potřeba si uvědomit, že to není konečná suma," řekl mluvčí automobilky Matěj Matolín. Podle něj mají dělníci možnost dostat každý měsíc 15 procent navíc na odměnách a také příplatky za práci v noci a o svátcích.

Co nabízí automobilka TPCA dělníkům

- **Základní plat pro dělníky v TPCA v Kolíně bude 12 tisíc korun**
- **Dělníci budou k základnímu platu dostávat odměny a příplatky za práci v noci a o svátcích**
- **Příplatky, z nichž některé jsou povinné, mohou dosáhnout až několika tisíc korun**

„Část z toho jsou povinné příplatky, ale když se všechny nastřádají, může to dělat o pár tisíc víc," dodal Matolín.

Ten připustil, že některým lidem se výše platu nemusí líbit, ovšem zájem o práci v automobilce je i přesto velký.

Některé uchazeče o práci u TPCA ale takové platy rozčarovaly.

Například dvaadvacetiletý vyučený automechanik Pavel sice obstál v konkurzu, pak ale ztratil zájem.

„Za ty peníze tam dělat nepůjdu. O hodně lépe se uživím, když budu opravovat auta na živnostňák," řekl. Také čtyřicetiletý technik z Kolína, který si nepřál uvést ani své křestní jméno, nabídku na práci odmítl.

„Dlouho mě u konkurzu přesvědčovali, že mě chtějí, ale pak sami uznali, že si jinde vydělám víc," vyprávěl.

Podle mluvčího Matolína mají dělníci také velkou šanci, že za nějakou dobu povýší a budou brát víc peněz.

„Každý má slušnou možnost stát se předákem nebo mistrem. My se snažíme dál vzdělávat každého, kdo má zájem," vysvětlil Matolín.

Vedení automobilky se již dříve nechalo slyšet, že platy v TPCA budou podobné průměru na Kolínsku. Ten činí asi 17 tisíc korun.

Lépe jsou na tom zaměstnanci další středočeské automobilky. Ve Škodovce v Mladé Boleslavi bere dělník na lince asi 18 až 19 tisíc, průměr v celém podniku je vyšší než 22 tisíc.

TPCA zahájí ve své továrně v Ovčárech u Kolína výrobu v prvních třech měsících příštího roku. V současné době zaměstnává 1250 lidí, za rok na podzim to budou už tři tisíce pracovníků.

VOJTĚCH BLAŽEK

MF 5.8.2004

jedním směrem, že by doprava byla rozptýlena i na další silnice, které k vodárně vedou, tak, aby netrpěli ani obyvatelé ani vozovky.
Všechno kolem jsou velice ožehavé otázky, proto není divu, že radnice iniciovala diskusi s občany na téma infrastruktura chystané bytové zástavby v lokalitě "Vodárna". Proběhla v rámci územního řízení v zasedací místnosti Městského úřadu . Projekt je rozdělen na dvě etapy, první se týká samotné lokality, kde bude výstavba nových bytů probíhat, druhá etapa se bude zabývat řešením sběrné komunikace, která by měla vyústit na kruhové křižovatce u Kauflandu. Definitivní trasa ještě není známa, stále se jedná o přeložce dvou produktovodů, jejichž stávající umístění znemožňuje vybudovat sběrnou komunikaci v přímém směru s vyústěním blíže u Kauflandu. Ještě je však potřeba spojit se s majiteli garáží a vyžádat si od nich povolení pro tlakový prostřik pod jejich garážemi, aby bylo možno vyústit inženýrské sítě.Co se týká parkovacích míst, pro začátek jich má být zbudováno celkem 320 na 560 bytů. V budoucnu ale má být očekávaný nedostatek parkovacích míst řešen postavením patrových garáží na místě staré trafostanice, místo které má být postavena nová. Kapacita těchto garáží má čítat 250 parkovacích míst

Do prvního z postavených bytových domů v lokalitě bývalých kasáren se zatím žádný z nájemníků nenastěhoval. Právo obsadit tyto byty mají přednostně zájemci z řad zaměstnanců automobilového závodu TPCA. Představitelé TPCA a města projednali harmonogram obsazování bytů a dohodli se na postupu, podle něhož si nájemník byt nejprve nezávazně prohlédne, pak uzavře nájemní smlouvu obsahující orientační výši nájmu a následně dojde k jeho převzetí. Znalecký posudek určí přesnou výši nájmu a pak bude s nájemníkem uzavřena konečná smlouva. Výše nájmu se může vzhledem k nákladům výstavby lišit u každého domu zvlášť. O každé uzavřené nájemní smlouvě musí ještě rozhodnout městská rada. Zaměstnanci automobilky mají obydlet všech 57 bytů v prvním domě. Ten má čtyři podlaží a obsahuje garsoniéry i větší byty o třech místnostech s kuchyní. V prostoru někdejších kasáren vznikne do konce tohoto roku dalších pět objektů s 234 bytovými jednotkami. Jeden byt stál v tomto domě 780 tis. Kč. Kvůli zvláštnímu režimu o obsazování bytů přednostně zaměstnanci TPCA musela být připravena (a městskou radou schválena) speciální pravidla. Obsahují například ustanovení, že v těchto bytech s přednostním právem pro zaměstnance automobilky bude možno zvyšovat nájem, jak tomu bývá u ostatních bytů.

Nové byty v horních patrech vybudované přestavbou objektů bývalých kasáren především pro zaměstnance TPCA nevyhověly normám na hladinu zvuku, které jsou překračovány díky vysokému dopravnímu zatížení na komunikaci směřující z Prahy na Brno. Radnice argumentuje tím, že toto bydlení nemá normální charakter, počítá se, že se nájemníci v nich budou často střídat a po dokončení obchvatu Kolína se sníží počet projíždějících aut. Obyvatelé budou na tuto skutečnost upozorněni před podpisem nájemní smlouvy , aby se mohli rozhodnout, zda zde chtějí bydlet.

Město Kolín si nechá vytvořit právní rozbor forenzního šetření dosavadního hospodaření projektu Průmyslové zóny Kolín/Ovčáry, který již vypracovala a starostovi Miroslavu Kaislerovi předala společnost Deloitte and Touch. Analýza odpověděla na otázky, kde jsou mezery v řízení a zdali zúčastněné firmy dělaly vše ve prospěch města. Zjistilo se , že je nutno změnit systém řízení a rozejít se s některými firmami.

Původní plány počítaly s výstavbou jedné koleje na vlečce do TPCA. Tato otázka se stala předmětem mnoha diskusí, zda vybudovat jen jednu kolej nebo raději dvě. Zvítězila varianta dvou kolejí. Dnes už je jisté, že koleje budou dvě. Vlečka bude stát 100 miliónů korun. Bude určena pouze pro nákladní dopravu, pro přepravu osob ne.

TPCA nyní rozjíždí nábor dělníků, nejpočetnější skupiny zaměstnanců, dělníků, kteří se zde nazývají operátoři výroby.

V TPCA pracuje už 820 lidí. Do podzimu příštího roku má v plánu přijmout skoro dva tisíce zaměstnanců. Nábor bude probíhat postupně po jednotlivých směnách a v září 2005 tu budou pracovat tři tisíce lidí. Automobilka po dělnících většinou nechce žádné zvláštní vzdělání ani předchozí zkušenosti, protože spoléhá na propracovaný japonský systém vzdělávání, který dokáže každého rychle zaškolit. Není požadována ani znalost žádného cizího jazyka.Pracovní smlouvy jsou v tomto období podepsané s 1250 lidmi, z nichž někteří nastoupí v průběhu dvou měsíců. Automobilka se od začátku náboru snažila oslovit co největší počet lidí, a proto pořádala náborové akce nejen v Kolíně, ale třeba také na Nymbursku, Kutnohorsku, Pardubicku a Královéhradecku. Podle statistik je zatím nejvíc uchazečů o práci z Kolínska (263 lidí), dále z Pardubic a okolí (192), Kutnohorska (186) a z Nymburska (106). TPCA se snaží přednostně přijímat lidí s bydlištěm do vzdálenosti 55 km, u nichž se předpokládá bezproblémové dojíždění do práce. Dělníci mají podle vnitřních pravidel největší šanci na získání "podnikového" bytu.

Město si od automobilky slibovalo výrazný pokles nezaměstnanosti, zatím se tak nestalo a bez práce je na Kolínsku stále od devíti do deseti procent lidí. Od února se odhlásilo z evidence zhruba 70 lidí, kteří oznámili jako důvod, že našli práci v TPCA. Nezaměstnanost na Kolínsku se už přibližně tři roky pohybuje kolem deseti procent. Jak ovlivní automobilka trh práce, se hlavně ukáže až příští rok. Nyní také končí rekvalifikace uchazečů, kteří by měli nastoupit do podniku NYK Logistic a přibližně tři stovky zaměstnanců hledá i americký výrobce autosedaček Lear. Oba tyto podniky budou dodávat některé náhradní díly TPCA.

TPCA nyní potřebuje hlavně tyto profese:
* skladové dělníky
* dělníky do oddělení kvality
* automechaniky
* autoklempíře a autolakýrníky
* autoelektrikáře
* dělníky do svařovny
* dělníky do výroby

Existence TPCA příznivě ovlivnila trh s pracovními místy i ve východní části středních Čech. Většina firem, které sem přišly, budou vyrábět díly právě pro japonsko-francouzskou automobilku v Ovčárech. Nejvíc jich samozřejmě je v sousedství - například americký výrobce autosedaček Lear dá v průmyslové zóně u Kolína práci třem stovkám lidí, logistické centrum společnost Gefco přijme zhruba 100 pracovníků. V Nymburku zase podnik Peguform, výrobce plastových dílů do aut, staví velkou továrnu, která bude dodávat součástky Škodovce i TPCA. Do konce roku zahájí výrobu, kterou bude zajišťovat až 400 lidí. Zruč nad Sázavou na Kutnohorsku si zase vybrala japonská společnost Asmo, od které bude kolínská automobilka brát servomotory. Do konce roku by měl podnik přijmout 80 pracovníků, celkem jich má být až 200.

Od zahájení výstavby byly platy budoucích zaměstnanců jednou z nejdiskutovanějších otázek. TPCA o nich ale mlčelo, protože to podle prezidenta firmy Masatake Enomoto prý bylo v souladu se strategií jeho podniku Až do nynějška, kdy nábor začíná nabírat na obrátkách a otázka platů se dostane na povrch a už se prostě neutají. Otevřeně hovoří o tom, kolik lidem z výroby nabízí. Dělníci tu budou pracovat za základní plat 12 tisíc korun měsíčně. To se ale mnoha lidem nelíbí a přestože je TPCA chtělo přijmout, kvůli nízké mzdě odmítli.Naopak automobilka si nemyslí, že je 12 tisíc málo peněz - slibuje totiž dělníkům odměny a příplatky. Každý měsíc mohou mít až 15 procent navíc na odměnách a také příplatky za práci v noci a o svátcích. Část z toho jsou povinné příplatky, ale všechny mohou činit i pár tisíc . I tak je ale zájem o práci v automobilce velký. Některé uchazeče o práci u TPCA ale takové platy rozčarovaly. Každý má možnost stát se předákem nebo mistrem. TPCA se snaží dál vzdělávat každého, kdo má zájem. A s tím souvisí postup na vyšší posty a vyšší platy. Vedení automobilky stále tvrdí, že platy v TPCA budou podobné průměru na Kolínsku. Ten činí asi 17 tisíc korun. Lidé výši platů stále srovnávají s platy v automobilce v Mladé Boleslavi. Zde bere dělník na lince asi 18 až 19 tisíc, průměr v celém podniku je vyšší než 22 tisíc.

Chod TPCA vyžaduje mnoho činností, které se samotnou výrobou nesouvisejí, ale bez níž se firma neobejde. TPCA si na ně najímá soukromé firmy. Patří sem například úklid, ostraha a stravování. To znamená, že ne je zároveň jejím zaměstnancem každý, kdo pracuje v areálu továrny.

Rada města schválila prvních 44 nájemníků v bytech v lokalitě „Kasárna" a radnice s nimi uzavřela nájemní smlouvu. Tak jak zněla dohoda s TPCA, všichni jsou zaměstnanci TPCA, bydlí v nových bytech na dobu určitou, to znamená na dobu zaměstnání v automobilce. Tak totiž zní dohoda mezi radnicí a TPCA..

Čísla o počtu nezaměstnaných poslední dobou přestaly klesat, i když automobilový závod TPCA podepsal smlouvy s již cca 1.500 lidmi.Od začátku roku našlo práci v automobilce asi 70 lidí evidovaných kolínským Úřadem práce. Celkem našlo práci ve firmách, které se usadily v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry, kolem stovky uchazečů o práci.

Kolem práce v TPCA kolují nejrůznější fámy. Jednou z nich je, že ženy v TPCA, které se budou zrovna nacházet v menstruačním období, budou muset nosit na pracovním oděvu červené srdíčko. Automobilka to odmítá jako naprosto nepřijatelné, urážlivé a ponižující a nesmyslné.

TPCA dokončuje instalace výrobních technologií, jsou zkoušeny jak jednotlivé stroje, tak i jednotlivé provozy, ale nikoliv výroba jako celek. Zkušební výroba začne koncem roku. V médiích je občas nepřesně zaměňována probíhající etapa zkoušek technologií se zkušební výrobou.

Zahájení sériové výroby se plánuje na první čtvrtletí roku 2005. Tento termín deklaruje TPCA od samého počátku a nemění ho.

Dva členové nevládní organizace Ekologický právní servis se sešli se zástupci města a především pak TPCA. Ekologický právní servis je nevládní, nekomerční a nepolitickou organizací právníků a studentů práv zabývajících se ochranou životního prostředí a lidských

práv skrze právo. Jejich cílem bylo otevřít jednání s TPCA o přijmutí zodpovědnosti za dopady jejich investice na bezprostřední okolí. Výsledkem jednání bylo, že automobilka neodmítla další jednání. Chtěla ovšem konkrétnější požadavky.

Komunikace vedoucí od Prahy přes Kolín směrem na Brno je velmi hlučná, je to vlastně silniční tah z Prahy na výchov. A dá se předpokládat, že hluk ještě zesílí, protože v souvislosti s TPCA na ní vzroste i provoz.Tento problém se stal nyní velmi ožehavým v souvislosti s tím, že zde už byly vybudovány byty pro zaměstnance TPCA a další výstavba se chystá. Lidé začali upozorňovat na hluk, který je ruší. Radní nechali zpracovat studii a ta ukázala, že ve dvou nejvyšších domech, konkrétně v jejich posledních dvou patrech, by zejména noční hluk překračoval stanovené limity, a to až o deset decibelů. Město Kolín proto zadalo vlastnímu projektantovi tyto dvě stavby, tedy B1 a B2, což jsou nově budované domy, k přeprojektování. Podle prvních odhadů bude nový projekt stát přes milion korun. Původně i tyto objekty projektovali odborníci, které platilo ministerstvo pro místní rozvoj. Těm bylo podle starosty nejspíš jedno, kolik za výstavbu Kolín nakonec zaplatí, a do předělání projektu už se jim nyní nechce. Město zaplatí milion za nový projekt, ale na druhou stranu přibližně třicet milionů ušetří. Projektanti tam totiž původně navrhli řadu nebytových prostor, členitou střechu a další součásti, s nimiž nesouhlasí a nechá si původní projekt přeprojektovat tak, abychom se lépe vešli do objemu peněz, který je k dispozici. Nový projekt by tak měl jednak ušetřit, jednak odstranit i problém s hlukem tím, že zmiňované dvě budovy navrhne o dvě inkriminovaná hlučná poschodí nižší.

Začíná se budovat infrastruktura pro dalších 550 bytů, které se postaví na polích u vodárny.

ZÁŘÍ

Do TPCA nastoupil 1. září tisící zaměstnanec. Je jedním ze 108 nových zaměstnanců, kteří toho dne poprvé prošli branou TPCA. Výrobní závod zaměstná celkem 3.000 zaměstnanců a je tak největším zaměstnavatelem v regionu. Nábor nových zaměstnanců probíhá postupně podle startu jednotlivých výrobních směn: první směna zahájí provoz v prvním čtvrtletí příštího roku, druhá směna v červnu a třetí směna v září 2005, kdy bude dosaženo plného stavu zaměstnanců.

Těžištěm náboru jsou nyní dělníci do výroby, kterých bude 2.319. Předáci, mistři a administrativní pracovníci jsou již v plném počtu. Většina zaměstnanců se rekrutovala z nejbližších regionů: Kolínsko, Pardubicko, Nymbursko, Kutnohorsko.

TPCA je největší investicí na zelené louce v České republice. Celková investice projektu TPCA činí 1,5 mld. eur.

Zahájení výroby nových aut značek Toyota, Peugeot a Citroen je naplánováno na první čtvrtletí 2005. Výrobní kapacita závodu bude 300 tisíc vozů ročně.

Otázky – odpovědi tiskového mluvčího

Regionální týdeník Přes zavedl novou rubriku otázek pro tiskového mluvčího TPCA a jeho odpovědí. Pod tímto záhlavím – Otázky – odpovědi - je budu zařazovat do kroniky v plném znění.

** TPCA navrhuje zaměstnance, kteří mají získat ubytování v městských bytech. Podle jakého klíče jsou vybíráni?*
Byty přidělujeme podle objektivních kritérií. Tím nejdůležitějším je pozice ve firmě, ale opačně, než by možná někdo čekal: čím nižší pozice, tím více bodů. To znamená, že největší šanci mají dělníci, naopak manažeři na městský byt nárok nemají. Dále rozhoduje dojezdová vzdálenost a rodinný stav. Při rovnosti bodů rozhoduje los.
**Každý má podle vás možnost povýšit z dělníka na předáka či mistra. Jakým způsobem toho dosáhne a o kolik by si polepšil?*
O povýšení v TPCA rozhoduje jediná věc: kvalita práce. Informaci o výši platu na konkrétní pozici nesdělujeme a proto na druhou část otázky nemůžu bohužel odpovědět.

** Zaznamenali jsme opakovaně stesky uchazečů, kteří prošli náročným konkurzem, a v závěru jim TPCA nabídla práci, o kterou nestáli. Nevede takové jednání k oboustranné škodě?*
Ano, to se může stát. U uchazečů zkoumáme nejen jejich odbornou způsobilost, ale i to jestli jsou schopní například vést tým lidí. To může být právě případ, o kterém mluvíte. Kandidát se mohl ucházet o místo předáka, který má pod sebou zhruba 10 lidí, mohl mít skvělé předpoklady z hlediska kvalifikace, ale nakonec se ukázalo, že nemá dostatečné vlastnosti pro vedení týmu. Proto mu TPCA nabídla nižší pozici, kterou nepřijal. Na druhou stranu máme uchazeče, kteří přijali i nižší pozici, protože věděli, že pokud se dobře zapracují, mají na to, aby postoupili na vyšší místo.

**Kdy seznámíte veřejnost s novým autem?*
Tato informace je prozatím tajná.

**Malé automobily vyrábí mnoho firem, konkurence je obrovská. Máte zajištěn odbyt?*
Tak ohromná investice jakou je výstavba továrny a vývoj nového vozu vždy vychází z důkladných analýz trhu. Ty ukazují, že poptávka po takovém typu auta jaké budeme vyrábět je velká. Takže k vaší otázce: ano, odbyt máme zajištěný.
**Lidé se v čáslavském školicím středisku nestačili některým úkolům divit. Mnohé jim připadaly úplně zbytečné. Česká mentalita není zvyklá se nechat poučovat, jak třeba vypadá obyčejný montážní klíč...*
Sériová výroba ve všech závodech Toyoty na světě probíhá podle stejného systému a proto i koncepce školení je všude stejná. Český národ je národem domácích kutilů a každý umí používat pracovní nástroje jako klíč, kladivo nebo kleště. V některých zemích, například USA, to ale rozhodně není běžné a školící systém se proto věnuje i úplným základům. V Čechách to někomu mohlo připadat zbytečné, na druhou stranu tato část školení byla jen nepatrnou částí celého školícího programu.

**TPCA nyní údajně shání dalšího investora na výstavbu bytů pro své zaměstnance. V Kolíně přitom vznikne více 850 nových bytů. Je to pro TPCA málo, kolik bytů vlastně bude potřebovat a v jakých lokalitách si představuje, že by další bytové domy mohly vyrůst?*
Každou iniciativu na výstavbu bytů v našem regionu jednoznačně vítáme a proto spolupracujeme s investory, kteří o bytové výstavbě uvažují. Zjednodušeně řečeno se řídíme heslem: čím více, tím lépe. Soukromí investoři si však svojí investici plánují sami a my nijak neovlivňujeme to, kde byty postaví. Proto neumím odpovědět na poslední část otázky.

** Firma TPCA prý už ví, že ve zdejším regionu nesežene dost kvalitních zaměstnanců a bude se muset ohlédnout i ve vzdálenějších částech republiky. Co je na tom pravdy a kterých lokalit v Česku se to má týkat?*

Již od počátku jsme věděli, že 3.000 zaměstnanců je nad možnosti zdejšího regionu a proto zástupci TPCA dojednali v rámci investiční pobídky výstavbu 850 bytů v Kolíně. Naší náborovou kampaň cílíme prakticky na celou Českou republiku.

* *Na co bude sloužit "stříška" před hlavní branou k závodu TPCA?*
Pod stříškou budou vystaveny vozy, které budeme vyrábět, od každé značky jeden.

Prvních 40 zaměstnanců automobilového závodu TPCA se stěhuje do nového bydliště a vybavuje si byty nezbytným zařízením. Předtím podepsali nájemní smlouvy s Městem Kolín ohledně bydlení v domě, který stojí v lokalitě "Kasárna". Seznam a návrh na uzavření smluv schválila 9. srpna rada města. Adresu v Pražské ulici získali lidé například z Jemnice, Přerovska, Velkého Meziříčí, Ostravy, Týna nad Vltavou, Trutnova, České lípy, Neratovic či dokonce ze Slovenska, ale i muž z Bělušic nebo přímo z Kolína, který má trvalé bydliště v Ovčárecké ulici.

Auta z nové továrny v Kolíně, kde už se najíždí na zkušební provoz, budou ve třech provedeních a ponesou tři různé názvy: Toyota Aygo, Peugeot 107 a Citroën C1. "V lednu ukážeme fotografii, na jaře auto a v druhém čtvrtletí spustíme výrobu," řekl Jean-Martin Folz, šéf francouzského koncernu PSA ovládajícího značky Peugeot a Citroën. Folz i šéfové Toyoty počítají s tím, že nové vozy budou nejlevnější v jejich nabídce. Cena v Česku by se tedy měla blížit k 200 tisícům korun. Šéfové automobilek Toyota, Peugeot a Citroën včera poodkryli detaily o novém autě z Kolína a naznačili, že s cenou nepůjdou za každou cenu úplně ke dnu. Chystané minivozítko sice bude nejmenším, a tedy i nejlevnějším modelem všech tří značek, ale šéfové chtějí vdechnout vozu také image noblesního zboží pro mladé městské lidi ochotné zaplatit za vlastní styl. "Zákazníci mohou být muži i ženy, mladí lidé z velkých měst, kteří už jsou vyspělejší v tom smyslu, že mají peníze na nový vůz," prohlásil včera na pařížském autosalonu viceprezident Toyota Europe Thierry Dombreval. Namísto obrázku či fotografie odhalil pouze to, že nová malá toyota z Kolína se bude jmenovat Aygo. V japonštině slovo nic neznamená, výrobci spíš sázejí na souvislost s anglickým I go (jdu), což vnímají jako zajímavý slogan pro mladší generaci.Vedle toyot se budou v Kolíně vyrábět také malé peugeoty a citroëny, které budou prakticky stejným vozem, ale s jiným designem zapadajícím do stylu obou francouzských značek. Šéf Peugeotu a Citroënu Jean-Martin Folz včera poprvé otevřeně potvrdil, že jeho vozy z Kolína se budou podle očekávání jmenovat Peugeot 107 a Citroën C1. Folz včera v Paříži představil další malé auto ze své stáje - Peugeot 1007, které má ještě více než malá stosedmička zahrát na emoce zákazníků a prosadit se jako stylové vozítko bohatých lidí z velkých měst. Zatímco 107 bude podle něho spíše "ekonomické auto", větší bratr 1007 bude ve střední cenové kategorii. Kolínská auta budou ve všech třech případech nejlevnějšími modely u všech tří značek, což znamená, že by se mohly dostat poblíž hranice 200 tisíc korun. Dosud nejmenší Toyota Yaris začíná dnes na ceně 280 tisíc, ale Peugeot prodává nejmenší model 206 za 230 tisíc.

ŘÍJEN

Česká spořitelna a Komerční banka zvítězily ve výběrovém řízení města Kolín a poskytnou mu syndikovaný investiční úvěr ve výši 411 500 000 korun se splatností 20 let. Úvěr město využije na dofinancování výstavby a na rekonstrukci bytových jednotek v Kolíně, v lokalitě Kasárna a U Vodárny, které jsou určené zaměstnancům největší továrny v ČR – Toyota Peugeot Citröen Automobile. Úvěr má splatnost 20 let od ukončení čerpání úvěru, nejpozději však 31. prosince 2025 a je zajištěn ručitelským závazkem Státního fondu rozvoje bydlení. Jde o vůbec největší obchod v historii Státního fondu rozvoje bydlení a také města Kolín

Otázky - Odpovědi

(tiskový mluvčí TPCA, zveřejněno v PRESU)

**V Kolíně vznikly kvůli stavbě automobilky dopravní problémy. Nabídla společnost TPCA nějaké iniciativy, jak zmírnit jejich dopad?*

Mrzí nás, že všechny dopravní problémy v Kolíně jsou automaticky dávány do souvislosti s TPCA a většinou neprávem. Zemní práce při stavbě průmyslové zóny opravdu představovaly jistou zátěž pro okolní obce, ale tato fáze naštěstí trvala poměrně krátce a dodavatelé zemních prací vybírali takové trasy, které co nejméně zatěžovaly místní komunikace a přilehlé obce. Počátkem roku 2004 byla stavba areálu TPCA dokončena a začala se instalovat výrobní zařízení. Od té doby je doprava do TPCA naprosto minimální (jedná se o pár kamiónů týdně). Současné problémy s dopravou tak nemohou být dávány za vinu TPCA. Dle našich informací je hlavní zátěž na komunikaci I/38 (Havlíčkův Brod - Praha, Mladá Boleslav). Denně tu projede kolem 25 tisíc vozidel. Maximální očekávané množství pro TPCA je v této trase cca 70 nákladních vozidel jedním směrem denně. TPCA zatím nepracuje na směny a přesto jsou dopravní zácpy v Kolíně pravidelné, a to zejména dopoledne a pak kolem 14. hodiny. To je důkazem, že dopravní problémy města jsou dlouhodobé a TPCA není příčinou zhoršení situace. Právě kvůli minimalizaci dopadů dopravy na okolí bylo součástí vyhodnocování vhodné lokality pro umístění automobilky i vyhodnocení dopravního napojení. Bez potvrzeného zajištění dopravního napojení by se TPCA nikdy v Kolíně neusídlilo.

**Už ví vedení TPCA, jestli hodlá dlouhodobě finančně podporovat nějakou oblast společenského života (kultura, sport atd.)?*

Těžištěm finanční podpory našeho regionu je tzv. Municipální projekt. Ten bude probíhat každoročně a letos proběhlo první kolo. Obce a města v regionu se mohou přihlásit s projektem na zkvalitnění života v obci a komise TPCA posuzuje, kterým návrhům vyhoví. Letos jsme rozdělili mezi pět obcí přes 2 mil. Kč. V tomto projektu budeme pokračovat. Další oblastí naší podpory je zdravotnictví, přesněji kolínská nemocnice, které jsme zatím věnovali přes 9 mil. Kč na počátku projektu a novou sanitku v letošním roce. Jsme začínající firma, která ještě nezačala ani vyrábět, a přestože jsou naše možnosti v současné době omezené, snažíme se podporovat různé kulturní a sportovní akce v regionu.

**Nedokončená výrobní zóna u Ovčár nyní nepůsobí nijak příjemným dojmem. Nevlídné prašné holé pláně se ale určitě změní. Jak a do kdy?*

Je potřeba rozlišit mezi areálem TPCA a průmyslovou zónou. Nevyužité prostory v rámci TPCA zatravňujeme a osazujeme zelení. Ostatní plochy jsou v majetku jiných společností. Informace o přesném postupu prací lze získat buď přímo u nich, nebo prostřednictvím města Kolína, které je spolu s CzechInvestem zřizovatelem průmyslové zóny. Co se týká prašných plání, asi máte na mysli rozestavěný areál firem Gefco nebo Toyota Tsusho. Dokončení hrubých zemních prací, které zapříčiňují zmíněnou prašnost, plánují do konce letošního roku.

** Měnili jste nějak školicí programy během doby, co jste s touto činností v Čechách začali?*

V TPCA probíhají čtyři typy školení: vstupní školení, školení v zahraničí, školení specifických dovedností a školení základních technických dovedností. Vstupní školení poskytuje novým zaměstnancům základní informace o společnosti a jejích procesech. Školení

v zahraničních závodech je zdrojem dovedností pro výrobu jako takovou a bude omezeno s tím jak začne v TPCA výroba. Školení specifických dovedností jsou různé kurzy na vysokozdvižné vozíky, svářečské kurzy apod. Vzhledem k tomu, že jsou zakončeny licencí platnou v celé ČR, probíhají podle jednotné metodiky a není možné je měnit. Školení základních technických dovedností je už samotnou přípravou na zaměstnání, kde se zaměstnanci učí to co budou přímo vykonávat. Tato školení se liší podle pracovního zařazení zaměstnance.

**Jak je to s nájmem v bytech pro TPCA?*

TPCA požaduje po městu, aby nájem od zaměstnanců automobilky v obecních bytech vybíralo pouze za plochu obydlí. Dnes musejí nájemníci v bytech vybudovaných pro TPCA platit nájemné ve výši 70,90 Kč/m2 měsíčně. Automobilka ale požaduje částku o 10 až 15 Kč nižší a argumentuje tím, že výše nájemného je vyšší, než bylo přislíbeno.

**Zajímalo by mě, zda TPCA plánuje pro zaměstnance na pozicích TL a TM nějaká doplňující školení nebo kurzy (např. anglický jazyk, psychologie, asertivita atd.).*

Vedle velmi rozsáhlého programu technických školení procházejí zaměstnanci i školeními zaměřenými na týmovou spolupráci, týmovou komunikaci, schopnost rychle odhalovat problém a podobně. Tato školení obsahují i prvky, které jste zmiňoval ve vaší otázce.

**Z celého Česka shání TPCA dělníky do výroby. Jak jim přispívá?*

Zaměstnancům ze vzdálených regionů přispíváme na ubytovnu částkou tisíc pět set korun měsíčně, dále finančně přispíváme na samotné přestěhování.

**Kde v Česku chcete dělat nábory dělníků?*

Nejvíce se soustředíme na regiony s vysokou nezaměstnaností, to znamená například sever Čech, ale informační dny budeme pořádat prakticky po celé České republice.

** Když říkáte, že se zaměřujete na nábor dělníků z celé republiky, znamená to, že lidé z regionu nemají o práci v TPCA takový zájem, jaký jste čekali?*

Naší politikou je získat ty nejlepší zaměstnance bez ohledu na místo jejich bydliště. Už v začátcích jsme počítali s tím, že se zaměříme na celou Českou republiku, a proto jsme v rámci investiční pobídky vyjednali stavbu bytů v Kolíně pro zaměstnance TPCA.

** Má zvýšení platů o osmnáct procent přilákat další lidi z Kolínska a okolí?*

Pokrok v přípravách na sériovou výrobu nám dovolil zvednout platy a samozřejmě si uvědomujeme, že mzdy v TPCA budou nyní velmi atraktivní a určitě zaujmou plno lidí. Jak jsem již zmiňoval, nábor vnímáme v kontextu celé České republiky a nikoli pouze Kolínska.

** Už v listopadu prý má TPCA vyrobit prvních 200 aut. Co je na tom pravdy? Kdy a jak budou představeny vozy, které se budou v Kolíně vyrábět?*

K této otázce můžu říci jen tolik, že továrna TPCA je v režimu komplexních zkoušek. V prosinci plánujeme zahájení zkušebního provozu. Vozy budou představeny na mezinárodním autosalonu, s největší pravděpodobností na jaře příštího roku v Ženevě.

**Co všechno nám dnes můžete říct o nových vozech (vizáž, motor, rozměry, cena)? Četla jsem také, že na český trh se dostanou až na konci příštího roku. Proč?*

Vozy budou sdílet společný podvozek, ale modely jednotlivých značek se budou vzhledově odlišovat. Vyráběny budou ve tří a pětidvéřovém provedení. Na výběr budou benzinové i naftové motory: buď benzín 1.0 Toyota nebo diesel 1.4 PSA Peugeot Citroen. Vozy budou menší než současné nejmenší modely značek Toyota, Peugeot a Citroen (čemuž bude odpovídat i nižší cena), ale i přes svojí menší velikost budou splňovat nejnáročnější bezpečnostní standardy. Prodejní strategii a s ní i související uvádění vozů na trh mají na starosti jednotlivé značky. My jako továrna nemáme žádný vliv na to, kde a kdy se vozy začnou prodávat.

**Jak je zabezpečeno utajení vzhledu prototypů nových aut, které se v TPCA testují?*

Zabraňujeme tomu legálním a jednoduchým způsobem, kterým je stoupnutí si dotyčnému člověku před fotoaparát. Pracovníci bezpečnostní agentury plní funkci klidné mobilní stěny.

Dodavatelé TPCA už zabrali velkou část zóny, ale devadesát hektarů je stále volných. Radnici se to samozřejmě nelíbí a tvrdí, že minulé vedení města nebo stát udělaly chybu. Tím, že zóna není plně obsazená, město přichází o peníze i stovky pracovních míst.

V TPCA bylo dokončeno překladiště , kde budou skladovány hotové vozy před expedicí do obchodní sítě. Tvoří ho parkoviště pro 1.200 vozů, logistické zázemí pro řízení expedice a rampa pro nakládku vozů na železniční vlečku. Zabírá 50 tis. m2. Jeho kapacita odpovídá denní produkci závodu TPCA. V souladu s moderním systémem výroby nebude TPCA vyrábět tzv. "na sklad", ale všechny vozy budou okamžitě expedovány. Proto je rezerva parkoviště pro jeden den výroby dostačující.

Expedice nových aut bude většinou po železnici a pouze malá část formou kamionové dopravy. Kolejové napojení překladiště je zajištěno železniční vlečkou, jejímž investorem je vně průmyslové zóny město Kolín, kolejiště uvnitř zóny je budováno TPCA a příslušných dodavatelských firem.Vlečka odbočuje z hlavní tratě mezi zastávkami Kolín-Zálabí a Veltruby. Podjíždí nově vybudovanou komunikaci II/125 a před průmyslovou zónou se výhybkou napojuje logistický areál firmy Gefco. Vlečka dále pokračuje k překladišti TPCA, kde se větví na manipulační koleje zakončené rampami. V současnosti se připravuje její prodloužení i do severních sektorů průmyslové zóny - v první etapě pro areál společnosti Toyota Tsusho, která bude zajišťovat servisní služby pro TPCA.

Město se potýká s problémy ohledně prodeje opčních pozemků v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry. Z necelých 130 ha jsou opční pozemky zaplněné z ani ne jedné čtvrtiny. Vedle automobilového závodu zde budou vyrábět firmy Toyota Tsusho, Gefco, Lear Corporation a NYK Logistic.

TPCA nemá žádné další partnery, kteří by projevili zájem o umístění v průmyslové zóně. Opční práva si TPCA hodlá ponechat minimálně do plného nájezdu výroby, kdy bude možné vyhodnotit, zda jsou všechna přijatá opatření optimální.

Jízda kamionů je v naší zemi zakázána od půlnoci ze soboty na neděli do 22. hodiny a o prázdninách dokonce i v sobotu od 7. do 20. hodiny. TPCA ale bude mít výjimku.Ministři totiž rozhodli, že kamiony s dodávkami pro novou automobilku TPCA v Kolíně budou moci jezdit i o víkendech a svátcích, kdy je jinak nákladní silniční doprava zakázána. Pro Kolín to jednoznačně znamená větší doprav ní zátěž.Podle aktuálních předpokladů Kolínem projede 128 kamionů denně (sečteny oba směry) což znamená přibližně jeden kamion za 10 minut. Lidé si budou muset zvyknout – a to nejen ve všední dny, ale i v sobotu a v neděli, kdy byl v Kolíně poměrně klid.

Noví nájemníci bytů pro TPCA dostávají od města smlouvu s nájmem ve výši 70,90 Kč/m2 .Radnice ji ale chce zvýšit vzhledem k vysokému dluhu, který si na výstavbu těchto bytů musela vzít, ale TPCA nesouhlasí a naopak požaduje částku snížit o 10 až 15 Kč. Na základě vzájemné domluvy mezi oběma stranami má být vybrán soudní znalec, který má určit částku přijatelnou pro obě strany. Město do vyřešení případu trvá na ceně nájemného a v nájemních smlouvách s prvními bydlícími z řad zaměstnanců TPCA je uvedena suma 70,90 Kč/m2. Stejně tak jsou obě strany v rozporu týkajícím se cen vodného a stočného. TPCA zatím nechce přistoupit na ceny, které město navrhuje a jež platí ostatní místní firmy.

TPCA začala na zkoušku vyrábět auta.Vyrobeno bylo přes padesát vozů. První kusy do prodeje nejdou, automobilka je ničí. Slouží jen k vyladění výrobní linky. Utajení vozů je velmi důkladné. Podnik musí střeží početná ochranka, dělníci procházejí přísnými kontrolami, zda nenosí fotoaparáty či mobily.Dovnitř cizí lidé nesmí.

Na přelomu roku má být zveřejněna fotografie a na jarním autosalónu v Ženevě se představí verze všech tří značek, jež v Kolíně vyrábějí. V únoru roku 2005 se má spustit ostrá výroba, aby se v červnu mohlo začít prodávat. Čtyři z pěti aut pojedou do západní Evropy, dříve než do roka má být auto v prodeji také v Česku.

TPCA žijí nyní hlavně náborem lidí. Do konce příštího roku chce k nynějším 1200 zaměstnanců přibrat dalších 1600. V Kolíně už začíná být lidí nedostatek, a tak firma jezdí lovit na sever Čech do okresů s vysokou nezaměstnaností.

Do roka město čeká také nápor dopravy. Auta se budou odvážet hlavně vlakem, ale do továrny denně přijede až 250 kamionů s díly. Tři čtvrtiny budou českého původu.

Občané Ovčár si opět stěžují na nepříjemnosti vzniklé v souvislosti s budováním TPCA. Výhrady k hluku se objevily už předtím a v poslední době se přidaly další problémy ve Lhotecké ulici, která leží na hlavním tahu obcí a v těsné blízkosti výrobní zóny. Jedná se zejména o zvýšenou hladinu hlučnosti v denních a nočních hodinách z důvodu intenzivní činnosti ve výrobní jednotce TPCA a znatelný úbytek vodní hladiny v hlubinných studních níže jmenovaných občanů zjevně z důvodů činností v areálu výrobní jednotky TPCA. Poslali starostce dopis, v němž mimo jiné píší:"Museli jsme například přestěhovat ložnici. Hluk trvá už od 1. května 2001. Způsobovaly jej nejprve hlavně bagry a náklaďáky. V poslední době pocházel hukot, který se ozýval i v noci, nejspíš z klimatizačních jednotek. Krom toho v naší patnáctimetrové studni bývala voda po čtyři generace a v průběhu stavby se ztratila.V noci je slyšet monotónní zvuk jako hukot moře". Obyvatelé navrhují několik řešení, jak zmírnit dopady na jejich životní prostředí. Jednalo by se o výkup a zejména provedení parkové či lesní úpravy pozemků ležících mezi TPCA a Lhoteckou ulicí, jehož výsledkem by bylo snížení hladiny hlučnosti. Navrhují i poskytnutí příspěvku na výměnu oken nemovitostí v Lhotecké ulice za okna s protihlukovou úpravou s předokenními roletami a poskytnutí příspěvku na prohloubení stávajících hlubinných studní, jehož výsledkem by mělo být zvýšení hladiny vody v těchto studních. Automobilka tvrdí, že s hlukem si poradí: "Záležitost měření hluku je od samého začátku detailně monitorována se zástupci Krajské hygienické stanice Středočeského kraje a jeho Územním pracovištěm v Kolíně. Na těchto jednáních byly stanoveny podmínky pro výstavbu a následné měření úrovně hluku. Měření se bude zpočátku provádět s větší četností Po dohodě se zástupci města Kolín, Czechinvestu a Krajské hygienické stanice se v současnosti provádí hluková studie celé průmyslové zóny.

Snížení nezaměstnanosti si slibovali lidé před dvěma lety, kdy do Kolína přišly automobilky Toyota, Peugeot a Citroën, aby v průmyslové zóně u Ovčár postavily společnou továrnu. Zatím to ale tak nevypadá, lidem se do TPCA moc nechce jít pracovat, svým způsobem mají strach z tvrdých podmínek.Továrna proto pořádá nábory po celém Česku a hlavně pak na severu Čech, kde je více než dvacetiprocentní nezaměstnanost.A to i přesto, že původní záměr TPCA byl získávat především o pracovníky z okruhu padesáti kilometrů kolem Kolína.

Továrna už začala s náborem lidí na Mostecku, v současné době už z tohoto kraje pracuje v TPCA dvacet lidí. Automobilka má pro lidi ze vzdálených měst velké lákadlo: 850 bytů, které během příštího roku postaví město společně se státem. Jsou určeny právě zaměstnancům TPCA, takže mnoha lidem nebude nic bránit, aby se do Kolína přistěhovali. Automobilka navíc svým pracovníkům na přestěhování nabízí den volna a finanční příspěvek.Prvních 60 bytů v areálu bývalých kasáren už továrna od města převzala, dalších 80 dostane ještě letos.

Nezaměstnanost na Kolínsku a v okolních okresech se pohybuje stále v rozmezí osmi až deseti procent. Pokud do Kolína přijdou lidé i ze vzdálených míst, nesníží se, naopak.

Kolínská automobilka se snaží nalákat zájemce o práci i tím, že tento týden oznámila zvýšení platů o 18 procent. To znamená, že dělník na lince bude brát i s příplatky za směny a odměnami zhruba 17 100 korun měsíčně.

TPCA zahájí výrobu v prvních měsících příštího roku, vozy tří značek začne prodávat zřejmě během června. Do příštího září už má mít tři tisícovky zaměstnanců.

Složení zaměstnanců TPCA z hlediska jejich bydliště v ČR

* Kolínsko 285 pracovníků
* Pardubicko 215 pracovníků
* Kutnohorsko 205 pracovníků
* Nymbursko 121 pracovníků
* Z okruhu do 50 kilometrů kolem Kolína je nyní 75 procent pracovníků.
* Z Mostecka pracuje v TPCA 20 lidí.

Celostátní deník MF Dnes uspořádal mezi čtenáři anketu o tom, zda by šli pracovat do TPCA nyní, když zvýšili platy. Zde jsou některé odpovědi.

--Nešel, protože už práci mám a nestěžuji si na ni. Právě při výkonu svého zaměstnání jsem se byl v automobilce i podívat, ale moc by se mi ta práce asi nelíbila. Navíc je to stranou města, což by mi trochu vadilo. A zvýšení platů? Ono se o ledačems mluví, ale jakápak bude nakonec skutečnost? Slyšel jsem, že odtamtud lidi odcházejí.
--Podle informací, které mám z úřadu práce a také přímo od lidí, tak velký zájem o zaměstnání v kolínské automobilce není. Slyšel jsem o tvrdých smluvních podmínkách, které se lidem samozřejmě nelíbí, a také o nízkých nástupních platech. Myslím ale, že lidé, které by automobilka potřebovala a kteří nemají práci, na Kutnohorsku těžko najdou uplatnění. Problémem je možná také to, že převážná většina nezaměstnaných jsou ženy. V automobilce se uplatní spíše muži. Existuje i malé procento lidí, kteří by třeba byli ochotni tam pracovat, ale nevyhovují poptávce. Většinou se nechtějí zavazovat na pět let dopředu, někteří nechtějí pracovat vůbec.
--Nešel bych tam, přestože na výplatách přidali. Neměl bych to sice do automobilky daleko, kousek docházkové nebo dojížďkové vzdálenosti by mi nevadil, ale moje současná práce mě baví, což by se asi nedalo říct o zaměstnání a také pracovních podmínkách v TPCA.
--Práce u zahraniční firmy by mi nevadila, ale přesto mě zvýšení platů u TPCA neláká. Nejsem z nejbližšího regionu a doprava by pro mě byl dost velký problém. Teď sice mám zaměstnání v Kolíně, ale pracujeme na etapy, tedy třeba týden a pak máme týden volna, což by asi u automobilky nešlo.
--Už jsem prošel výběrovým řízením a budu k TPCA nastupovat. Jsem fanda do aut, takže se těším, mimo jiné už proto, že jsem zvědavý na způsob výroby a že se také mnoha věcem

naučím. Myslím si, že platové podmínky jsou na Kolín dobré, a jestli se mzdy ještě zvýší, mohla by to pro mě být pěkná práce za slušné peníze.
--Mně už nějaké přidání na platu nestojí za to, abych se někde honil. Mám zhruba rok a půl do důchodu, tak kam bych se hrnul. Navíc si myslím, že bych si na pracovní podmínky u automobilky nejspíš nezvykl. Ať tam jdou ti mladší, já bych bral hned ten důchod, kdyby to šlo.

Dalších 35 bytů pro zaměstnance automobilky TPCA se dokončuje. Do konce roku vznikne v kasárnách celkem 130 bytů.

První blok bytů pro zaměstnance TPCA je už téměř obsazený. Radnice se ale s automobilkou stále nemůže dohodnout na výši nájemného. Noví obyvatelé bytů hradí nájemné 70,90 koruny za čtvereční metr, radnice má ale v rukou odborný posudek, podle kterého by měl být nájem vyšší.Výnos z nájemného se odhaduje podle jednoho bytu, podle jiné metody se ale stanoví odhad celého domu a pak se nájemné rozpočítá mezi jednotlivé byty. V prvním případě se nájemné vztahuje jen na byty, ve druhém bere v potaz platby i třeba za sklepy nebo kolárny.

Během příštího roku přibudou v Kolíně ještě další stovky bytů v domech postavených na zelené louce u vodárny. Také tyto byty budou sloužit pracovníků TPCA. Celkem tak v Kolíně v souvislosti s automobilkou vznikne 850 bytů.

700 zaměstnanců automobilky TPCA prošlo školením v zahraniční. Šli na několikatýdenní výcvik do podniků Peugeotu, Citroenu a Toyoty ve Francii, Turecku, Velké Británii a Japonsku. Toto školení zaměstnanců TPCA stálo firmu 1,1 miliardy korun..

Díky existenci TPCA se zvýší počet členů Hasičského záchranného sboru v Kolíně o 17 hasičů a dojde k výstavbě požární stanice přímo v zóně. V současné době se začínají přijímat formou výběrového řízení noví příslušníci hasičského sboru s tím, že zatím budou sloužit ve stanici v Kolíně a až bude dokončena nová stanice, budou přeřazeni do průmyslové zóny.

V Kolíně byly vyrobeny první nové vozy, nyní se vyrábějí auta pro komplexní testování. Podařilo se sestavit první vůz českými pracovníky

Stále je obtížné sehnat dost zaměstnanců, a proto se náboráři snaží lovit především v severních Čechách.

Většina vyrobených vozů má být vyvezena do východní a západní Evropy.

Všichni zaměstnanci prošli výjimečným školicím programem, který stál víc jak miliardu korun a část platily státní fondy. Jedná se o licence, získání technických dovedností a zahraniční stáže.

Zvýšily se platy všem pracovníkům průměrně o 18 procent. Team member 1 (jak je označován dělník s nejnižší kvalifikací - pozn. red.) dostane nyní nástupní plat 17.100 Kč hrubého, zatímco loni bral 13.380 Kč. U této pozice jde o zvýšení o 27 procent. V oblasti kolínského regionu jsou tyto platy na špici. Plat dělnické profese je i tak lehce pod celostátním průměrem.

Zaměstnanci si budou moci pořídit kolínské auto se slevou.

Na polygonu vozy jezdí maximálně rychlostí 140 km/hod.

První pokusná auta budou nakonec zničena.

Kolínská vozidla budou nejmenšími modely od každé ze tří značek.

Kamionová doprava bude obnášet 400 až 500 transportních vozů denně tam i zpět. Počet se ovšem týká jen odvezených výrobků, nikoliv dílů. Po železnici odjede další část produkce, přičemž do západní Evropy odjede vlakem až 80 % výroby.

Automobilka neplánuje další investory v ovčárecké zóně, kde ještě zbývá dost volného místa.

Maximální produkce dosáhne továrna rok po zahájení výroby. Výrobní linku bude opouštět jedno auto za minutu a 3 tisíce zaměstnanců by mělo o té doby vyrábět 300 tisíc aut za rok. Komplex TPCA včetně vývoje vozu má stát 1,5 mld. Euro, což je 465 mld. Kč. komunikací atd.

Logistické centrum chce v Ratboři postavit přepravní firma Litra z Mnichova Hradiště. Má mít rozlohu téměř 40 hektarů a kapacitu pro deset tisíc automobilů a mělo by sloužit jako překladiště pro vozy značky vyráběné v TPCA, které se odtud mají vozit do části Evropy. Záměr ale nebyl přijat s nadšením. Sotva se to lidé zde žijící v Ratboři a okolí dozvěděli, začali protestovat. Bojí se hluku, zplodin i ztráty vody ve studních, mají obavu z toho, že ze čtyřicetihektarové vybetonované plochy bude voda odtékat a nedostane se do podzemních pramenů. Lidé se obávají i hluku: každou hodinu mají z terminálu odjet zhruba dva až tři kamiony naložené automobily a denně pak dva vlaky. V Ratboři je vedení obce pro to, aby Litra svůj terminál postavila. Překladiště by dalo práci až dvěma stům lidí, což se zdejším zastupitelům zamlouvá. Od terminálu si například slibují, že posílí dopravu na železniční trati do Ledečka, a obec se tak vyhne hrozbě, že České dráhy kvůli v Ratboři zruší málo využívanou zastávku. Do Ratboře by se mohli také přistěhovat noví obyvatelé, což by možná pomohlo otevřít školu, kterou musela obec nedávno zavřít kvůli nedostatku dětí. Radnice v Kolíně je také proti vybudování překladiště v Ratboři, protože do areálu i opačným směrem mají denně proudit až desítky kamionů. Neměly by sice jezdit přes samotné centrum města, i tak ale by vyhrotily už tak kritickou dopravní situaci.Ta se má zhoršit příští rok, kdy začne vyrábět automobilka TPCA v Ovčárech, kam bude po silnici od Kutné Hory každý den směřovat zhruba 140 kamionů naložených součástkami. Podle radních by měla firma svůj terminál vybudovat raději v průmyslové zóně v Ovčárech, kde zbývá 98 volných hektarů.Firrna z Mnichova Hradiště se ale o tyto pozemky zajímala už před dvěma lety, ovšem tehdejší vedení města ji odmítlo, že jsou určeny pouze pro subdodavatele automobilky TPCA.O investici se začal zajímat také Středočeský kraj, který chce, aby odborníci přezkoumali, jaký vliv by měl terminál na životní prostředí.

Předpokládá se, že většina zaměstnanců TPCA a dalších společností, které postavily své závody v průmyslových zónách, budou přijíždět po železnici. Městská autobusová doprava již byla obohacena o další linku, číslo 6 do TPCA, která v obou směrech zajíždí k nádraží. A to už komplikuje dopravní situaci před nádražím Proto město nechá upravit prostor stanic Městské autobusové dopravy Kolín před nádražím Českých drah.

Od zahájení výroby v TPCA i dalších firmách se v Kolíně slibovalo snížení nezaměstnanosti. Zatím tomu ale tak není. Úřad práce v Kolíně uvedl, že míra nezaměstnanosti na Kolínsku zůstává podle nové metodiky výpočtu praktikované v Evropské unii na 8,5 % . Ze sousedních regionů je na tom hůře Kutnohorsko s mírou nezaměstnanosti 9,3 % a Nymbursko 8,5 % .

Lidé v Ovčárech mají starosti. Domy, postavené místním zemědělským družstvem v roce 1975, nyní praskají.. Vinu přikládají zvýšené nákladní dopravě přepravující materiál na vznik, rozvoj a chod nedaleké automobilky. Okolo ní se nyní stále budují silnice a kruhový objezd. Někteří dokonce prasklinami vidí ven. Řešením by podle statiků mohlo být stažení domu ocelovým pásem, což by stálo deset tisíc korun. A na to lidé prý nemají peníze. Obec, ve spolupráci se Středočeským krajským úřadem a městem Kolín, je připravena hledat řešení. Stoprocentně ale vše vyřeší obchvat obce, který se již začal budovat.
Prvního zloděje má TPCA. Nekradl však součástky do aut, ale peníze. Šest tisíc korun sebral z peněženky spoluzaměstnance automobilky. Nepozorovaně mu vzal klíče od skříňky v šatně, peníze ukradl a skříňku zase zamkl. Klíče pak vrátil na původní místo. Takže zloděj je neznámý, ale ostuda pro české dělníky to je velká.

LISTOPAD

MLUVČÍ TPCA M. MATOLÍN ODPOVÍDÁ ČTENÁŘŮM PRESU

**Budou auta vyráběná v TPCA v Kolíně ke koupi levněji? Pokud ne, neměli by občané Kolína jako kompenzaci za veškeré vlivy závodu mít možnost koupit auto z TPCA za méně peněz než třeba lidé z Jihlavy nebo Jeseníků?*
Vyvíjíme opravdu maximální úsilí proto, aby negativních vlivů na okolí bylo minimum a naopak bylo co nejvíce těch pozitivních. Stanovování ceny podle místa bydliště zákazníka by bylo velmi neobvyklé a prakticky neproveditelné. Jak se například ubránit spekulantům, kteří by přes nastrčené kolínské občany nakupovali auta levněji a pak je se ziskem prodávali za běžnou cenu?
**Víte, že v noci se po příjezdových silnicích jezdí nelegální závody? Řešíte tyto výstřelky, nebo vám nevadí?*
Areál TPCA je hlídaný bezpečnostní službou 24 hodin denně a pokud by ochranka zjistila nějaké protizákonné aktivity v okolí areálu, má povinnost, stejně jako každý občan ČR, přivolat Policii. Považujeme za nepravděpodobné, že by závody ušly pozornosti bezpečnostní služby, nicméně děkujeme za upozornění a doporučíme ochrance větší ostražitost.

** Kolik v současné době zaměstnáváte pracovníků?*
K dnešnímu dni má TPCA přibližně 1.200 zaměstnanců a dalších 200 zaměstnanců podepsalo pracovní smlouvu. To je více jak polovina z předpokládaného počtu pracovníků.

**Kolik z těchto pracovníků je z kolínského okresu?*
Z kolínského okresu je 25 % zaměstnanců, a tři čtvrtiny ze vzdálenosti do 50 km.

** Pokračuje nábor a přijímání pracovníků dle stanoveného harmonogramu?*
Nábor probíhá podle stanoveného plánu.

**Kolik jste do současné doby obdrželi žádostí o zaměstnání? Domníváte se, že si z těchto zájemců vyberete zbytek pracovního týmu?*

Žádostí jsme obdrželi přes 25 tisíc. Naším cílem je získat ty nejlepší zaměstnance a proto nábor trvá dál až do dosažení plného stavu cca 3 tisíc lidí.

**Pokud provádíte nábor pracovníků i ve vzdálených regionech České republiky, co nabízíte případným zájemcům, aby přijali místo v Kolíně?*
V první řadě je to možnost získání obecního bytu v Kolíně a dále máme pro zaměstnance připravený Program podpory mobility. Ten zahrnuje dotaci na ubytovnu, krytí části finančních nákladů spojených s přestěhováním a den placeného volna na stěhování (zatímco podle zákoníku práce má zaměstnanec nárok jen na neplacené volno).

** Jste připraveni v případě neúspěšného náboru v tuzemsku získávat pracovníky ze zahraničí?*
Zcela určitě nebudeme nabírat zaměstnance v zahraničí. Za prvé by to bylo v rozporu s naší politikou "růst spolu s místní ekonomikou" a za druhé je zde problém jazyka. TPCA klade velký důraz na týmovou spolupráci, což znamená, že lidé si musí mezi sebou perfektně rozumět. Také by bylo problematické důkladně proškolit zaměstnance, kteří nerozumí česky. V úvahu by připadalo maximálně Slovensko, ale i tak by to bylo v rozporu s naší politikou a proto nábor v zahraničí neplánujeme.

** Prezident automobilky Masatake Kolín Enomoto uvedl, že dělníkům s nejnižší kvalifikací byl zvýšen nástupní plat z 13.380 Kč na 17.100 Kč. Seznamujete při náborových akcích zájemce s konkrétními výdělkovými možnostmi?*
Tuto informaci je třeba upřesnit. Částka 17.100 Kč se skládá ze základní mzdy 14.000 Kč, z paušálního příplatku 1.000 Kč za směny a z odměn, jejichž průměrná měsíční výše činí 2.100 Kč. Takto to i vysvětlujeme při náborových akcích.

**Při nástupu do zaměstnání uzavíráte s pracovníky dohodu o prohlubování kvalifikace, ve které se zaměstnanec zavazuje zaplatit nemalé náklady na zaškolení, pokud nesetrvá v TPCA alespoň tři roky. Neobáváte se, že se mnozí zájemci o práci u vás tohoto závazku zaleknou?*
Požadavek úhrady nákladů při prohloubení nebo zvýšení kvalifikace vychází z platného zákoníku práce a jedná se o řešení, které využívá mnoho firem. Vzhledem k tomu, že musíme nákladně proškolit každého zaměstnance, není jiná možnost. Zájem o práci v TPCA je značný a proto si nemyslíme, že by tato úprava někoho odrazovala.

**Při náboru pracovníků z okolních obcí a měst asi lidi zajímá, jak se do práce dostanou. Nabízíte nějaké možnosti dojíždění speciálními spoji?*
Ano. Ve spolupráci se soukromým dopravcem zajišťujeme autobusové linky z Kutné Hory, Čáslavi, Uhlířských Janovic, Pardubic, Poděbrad, Nymburka, Mladé Boleslavi a Prahy. Jízdní řád těchto spojů je přizpůsoben pracovní době v TPCA

**Při přidělování městských bytů zaměstnancům TPCA prý platí, že nájemní smlouvy jsou uzavírány na dobu určitou dva roky a při rozvázání pracovního poměru musí nájemník byt do tří měsíců opustit. Je toto opatření motivující pro mimokolínské zájemce, kteří by měli opustit své stávající byty?*
Zájem o byty je mezi našimi zaměstnanci opravdu velký a proto si nemůžeme dovolit, aby byty blokovali lidé, kteří nejsou zaměstnanci TPCA.

**Jaké jsou sankce pro Město Kolín za nedodržení termínů při stavbě bytů pro TPCA v lokalitách "Kasárna" a "Vodárna"? Jaké jsou termíny pro jejich dokončení? Je město nebo stát ještě jinak termínově zavázáno TPCA, třeba pokud jde o komunikace k závodu atd. Pokud ano, jak?*

Finanční sankce městu nehrozí. Nedodržení termínů a porušení slibů by samozřejmě mělo vliv na pověst města jakožto neseriózního partnera. A to se netýká pouze vztahu s TPCA, ale se všemi dalšími investory. To samé platí pro celou Českou republiku. Nedokončení slíbeného dopravního napojení by sice neznamenalo sankce nebo pokutu, ale poškodilo by pověst České republiky ve vztahu k potenciálním investorům, kteří by pak mohli dát přednost jiným zemím. Nejvíce by však byli poškozeni ti, kterých se dopravní napojení týká nejvíce - obyvatelé obcí, přes které by šla dopravní zátěž. Hlavní příjezdové komunikace do areálu TPCA i do celé průmyslové zóny by měly být dokončeny do konce roku 2005, včetně uvažovaného prodloužení dálnice D11 v úseku Libice - Chýšť. Pokud nedojde k naplnění některých příslibů z české strany (ať už ze strany vlády či města Kolín), může být Česká republika hodnocena všemi dalšími potenciálními investory jako nespolehlivá.

**Na budované železniční vlečce lze nyní vidět projíždějící lokomotivu. K čemu nyní tato vlečka slouží?*
Železniční vlečka se stále ještě buduje. Pohyb lokomotiv, vagónů a jiných drážních vozidel souvisí se stavebními prácemi.

**Jak je smluvně ošetřen případný útlum výroby TPCA nebo její úplné zastavení? Jak se vyrovná TPCA s městem Kolín a se zaměstnanci?*
Desítky miliard, které Toyota a PSA Peugeot Citroen investovaly do TPCA, jsou nejlepší zárukou toho, že výroba v TPCA pojede na maximum a to mnoho a mnoho let. Útlumy výroby v jiných automobilkách, o kterých se poslední dobou mluví v médiích, se týkají většinou zastaralých a neefektivních závodů, a to opravdu není případ TPCA.

** Byty z bývalých městských kasáren by měly sloužit hlavně pro vaše dělníky. Jakým způsobem budete řešit ubytování středního a vyššího managementu?*
Jsme toho názoru, že střední a vyšší management má dostatek možností řešit si ubytování sám.

** Vámi najatá ochranka zakazuje fotografování na pozemcích, které se sice nacházejí v okolí továrny, ale patří městu. Podle výkladu zákona lze ale na takových pozemcích snímky pořizovat. Jak budete jednat s fotografy uplatňujícími toto právo?*
Bezpečnostní služba objektu dbá přísně na to, aby její činnost nebyla v rozporu se zákony České republiky. Fotografování lze zamezit zákonnými prostředky.

Trestní oznámení na neznámého pachatele ve věci uzavírání mandátních smluv mezi Městem Kolín a několika obchodními společnostmi v letech 2000 až 2003 v souvislosti s budováním Průmyslové zóny Kolín/Ovčáry podal starosta obce Cerhenice a předseda Místní organizace ČSSD v Kolíně Marek Semerád. Učinil prý tak na základě informací z veřejných zdrojů, jakými jsou například zápisy z jednání Městského zastupitelstva Kolín a informace obsažené v médiích, především však v týdeníku Kolínský Pres. Okresní státní zastupitelství Kolín tímto požádal, aby příslušné orgány prošetřily, zda při uzavírání těchto smluv nedošlo například k trestnému činu zneužití pravomoci veřejného činitele či k jinému protiprávnímu jednání.

TPCA se připravuje na zahájení zkušebního provozu. Jejímu prezidentovi Masatake Enomotovi středočeský hejtman Petr Bendl předal takzvané integrované povolení. Je dokladem toho, že závod splnil podmínky bezpečného provozu v oblasti životního prostředí.

Vozovka z Ovčár na dálnici D11 se začala minulý týden stavět poblíž automobilky .

Spor obyvatel Lhotecké ulice v Ovčárech s automobilkou TPCA pokračuje. Osm rodin ze sousedství automobilky trpí podle svých slov hlukem a také úbytkem vody v důsledku porušení pramenů při stavbě továrny. Hluk pocházel nejprve ze stavby, pak z klimatizačních zařízení , hlučné dopravy. Po čtyřech týdnech protestujícím odpověděl dopisem prezident TPCA Masatake Kolín Enomoto dopisem. Uvedl, že automobilka má možnost řešit jen hlučnost. Podle něj měření hluku továrna od samého začátku detailně monitoruje a na základě získaných výsledků budou přijímána opatření, aby byly dodržovány normy. "Finální řešení a tím i dopad vzniklé průmyslové zóny do vašeho bydlení bude možno kvalifikovaně vyhodnotit až po ukončení výstavby obchvatu vaší obce a vytvoření protihlukového valu směrem k obci Ovčáry. V současnosti se provádí hluková studie celé průmyslové zóny. Budeme připraveni její výsledky s vámi konzultovat, aby mohla být přijata účinná a efektivní opatření," sdělil Masatake Enomoto.

Nespokojení obyvatelé Ovčár navrhují několik řešení, jak zmírnit dopady na jejich životní prostředí. Jednalo by se o výkup a zejména provedení parkové či lesní úpravy pozemků. Požadují i příspěvek na výměnu oken a prohloubení studní. K těmto požadavkům se automobilka ani nikdo jiný zatím nevyjádřil.

Základní organizaci Odborového svazu Kovo založili zaměstnanci TPCA. Společně se zaměstnavatelem definovali zásadu vzájemného soužití a spolupráce. Pouze úspěšná a zisková firma může z dlouhodobého hlediska uspokojovat zájmy zaměstnanců. Pouze spokojení zaměstnanci mohou zajistit úspěch firmy. Společnost TPCA vnímá odbory jako přirozenou součást vztahů mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem. Vedení společnosti se zavazuje poskytnout odborové organizaci všechny prostředky nutné pro výkon jejího poslání a jednat s odbory na základě vzájemného respektu, důvěry a upřímnosti. Smyslem této odborové organizace je zastupovat oprávněné zájmy všech zaměstnanců a podílet se na dialogu mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem.

Premiér Stanislav Gross otevřel druhý bytový dům pro zaměstnance automobilky TPCA. Přebudovaná kasárenská stavba má čtyři nadzemní podlaží se 36 byty včetně dvou bezbariérových. Nejmenší jsou garsoniéry a největší 3+1.

Prezident TPCA Enomoto se setkal se Středočeského kraje Petrem Bendlem a dostal od něj rozhodnutí o vydání integrovaného povolení pro závod na výrobu automobilů TPCA. V povolení podle zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci jsou specifikovány podmínky z oblasti životního prostředí, které musí organizace splňovat, aby mohla provozovat výrobu. Řeší se v něm např. problematika čistoty ovzduší, vody, nakládání s odpady či omezení hluku.Jednou z podmínek pro udělení je používání nejlepších dostupných technologií (BAT - Best Available Techniques). To znamená, že TPCA používá a provozuje nejúčinnější a nejpokrokovější výrobní technologie pro ochranu životního prostředí, jinými slovy to nejlepší, co lze globálně sehnat. Jednou z takových technologií jsou například vodou ředitelné barvy pro kataforézu a lak automobilu. Posuzování BAT se řídí metodikou Evropské unie. Integrovaná prevence a omezování znečištění dále určuje emisní limity a způsob kontroly v oblastech čistoty ovzduší, vody, nakládání s odpady či omezení hluku.

TPCA nabídne nejen tři tisíce nových pracovních míst přímo v samotném závodě, ale i další čtyři tisíce pracovních příležitostí v souvisejících oblastech a ve službách.

Po dobudování dopravní infrastruktury včetně plánovaného obchvatu Kolína se k TPCA přiblíží i řada lokalit, kde je nyní pracovních příležitostí minimum a odkud je spojení do Kolína složité, případně vůbec žádné..

Společnost VODOS se dohodla s TPCA na ceně stočného pro kanalizaci a čistírnu odpadních vod v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry. Po dobu zkušební provozu čističky, tj. do poloviny roku 2006, bude automobilka platit méně, než kolik platí ostatní občané. Výše nájmu v bytech, které město a stát nechaly postavit pro zaměstnance TPCA, zatím k dohodě zatím nedošlo a nájemníci podle sazebníku platného ve městě. TPCA by nájem chtěla snížit o 10 až 15 Kč za metr čtvereční.

Očekává se, že se stovky nových rodin v příštích měsících přistěhují do Kolína,protože TPCA příští jaro zahájí výrobu.V Kolíně a nejbližším okolí jsou zdroje , zdá se, vyčerpány. Proto TPCA po celé zemi shání 1600 dělníků, kterým nabízí zaměstnanecké byty - po severních Čechách nyní rozšířila nábor i na Ostravsko. Podle odhadů tak během 15 let vzroste počet obyvatel města až o několik tisíc. Jen v TPCA mají pracovat už za rok tři tisícovky lidí.Továrna začala přijímat zaměstnance už loni na jaře, to byli ale hlavně manažeři a lidé do vedoucích funkcí. Od září začala shánět nejpočetnější skupinu dělníků do výroby. Protože v Kolíně a okolí není o práci v automobilce tak velký zájem, TPCA hledá i v okresech s největší nezaměstnaností - například na Mostecku a nově i v Ostravě. Pro zaměstnance automobilky staví kolínská radnice společně se státem 850 bytů. Přiděluje je sama továrna - na čím nižší pozici člověk pracuje, tím má větší příležitost byt do pronájmu získat.Už v roce 2001, kdy se japonsko-francouzský podnik rozhodl postavit u Kolína svůj závod, odborníci spočítali, že se do Kolína bude stěhovat stále více lidí. Ti navíc budou zakládat rodiny a mít děti. Údaje vlády tak odhadovaly nárůst až o 10 tisíc obyvatel v příštích 30 letech. Kromě TPCA totiž rozjedou za městem své výroby i další firmy, které jsou dodavatelé automobilky. Dohromady zaměstnají asi tisíc lidí a také ony už nyní přijímají nové pracovníky. Příliv nových obyvatel ovšem přinese i problémy s kriminalitou: policie by měla v Kolíně v příštích letech zřídit ještě jedno oddělení a také radnice chce posílit městskou policii o nové strážníky.

Kolínská radnice potřebuje dalších deset milionů korun na výkup pozemků pro stavbu části bytů a silnice v lokalitě U Vodárny. Byty bude město stavět pro automobilku TPCA.

Očekávání lidí, že budou mít šanci vydělat si v TPCA velké peníze, se ztrácí. TPCA totiž zaměstnancům nenabízí o mnoho víc, než kolik by si vydělali jinde. A to i přesto, že továrna od příštího roku zvýší mzdy o 18 procent. Například dělník na lince si tak od ledna vydělá nejméně 17 100 korun - ovšem i s tisícovým příplatkem za směnný provoz a měsíčními odměnami. Bez příplatků je základní plat dělníka 14 tisíc korun. Mnoho zájemců o práci tak do automobilky nejde právě kvůli penězům a náročným pracovním podmínkám. Argumentují tím, že jinde si vydělají sice méně, ale nebudu pracovat v noci, v sobotu, v neděli.

Radnice v Kolíně se nechce smířit s tím, že by u Ratboře mělo během příštího roku vyrůst obří překladiště pro automobily značky Toyota. Odtud by se auta vozila do východní a střední Evropy. Mnoho lidí si toto skladovací místo spojuje s TPCA, ale firma to vyvrací. Vedení TPCA tvrdí, že s projektem nemá nic společného - vše podle šéfa továrny Masatake Enomota zařizuje ústředí japonské automobilky. Logistické centrum by mělo sloužit pouze pro vozy značky Toyota.

V průmyslové zóně v Ovčárech u Kolína, kde stojí TPCA, zbývá ještě téměř 100 hektarů nezastavěných pozemků.

Radnice v Kolíně se nechce smířit s tím, že by u Ratboře mělo během příštího roku vyrůst obří překladiště pro automobily značky Toyota. Odtud by se auta vozila do východní a střední Evropy. Město se totiž bojí, že by to znamenalo ještě větší zatížení Kolína dopravou, než je tomu nyní. Chce proto přesvědčit firmu Litra, která má terminál stavět, aby si pro svou investici vybrala volné pozemky v průmyslové zóně v Ovčárech. Překladiště má stát v sousedství Ratboře na osmatřiceti hektarech dnešních polí. Každou hodinu by odtud měly odjíždět dva až tři kamiony naložené novými toyotami, které budou z Ratboře směřovat za prodejci. Kolínská radnice se nyní snaží investorovi nabídnout, aby terminál vybudoval raději v Ovčárech. Tady ostatně zbývá u automobilky Toyoty, Peugeotu a Citroenu (TPCA) ještě téměř 100 hektarů nezastavěných pozemků, které zatím čekají na využití. Zatím se ale nezdá, že by firma chtěla vyhlédnuté pozemky u Ratboře opustit. Přípravy na stavbu rozlehlého areálu jsou totiž velmi daleko a firma do nich investovala velké peníze.Litra se přitom s žádostí o pozemky v zóně na radnici už jednou obrátila. Před dvěma lety ji ale tehdejší radní odmítli s tím, že by zabrala příliš velkou plochu a zaměstnala málo lidí. V zóně se jedno podobné překladiště dokončuje. Provozovat ho bude firma Gefco a bude zajišťovat odbyt vyrobených vozů Peugeot a Citroen.Kolínská radnice se bojí, že provoz překladiště velmi zatíží dopravu ve městě. Kamiony sice nebudou jezdit přes centrum, ale po Polepské ulici a dál na Kutnou Horu. Jenže tudy budou od příštího roku směřovat do TPCA i kamiony naložené součástkami a už nyní tady bývá ve špičkách dopravní situace kritická. Proti terminálu jsou také lidé ve Kbelu, od jejichž domů by byl terminál vzdálen je pár set metrů. Naopak v Ratboři se na investici těší - například proto, že přinese 200 pracovních míst a díky ní se zvýší provoz na trati do Ledečka. Obec si také slibuje příliv nových obyvatel. Logistické centrum by sloužilo pouze pro vozy značky Toyota. Vedení TPCA tvrdí, že s projektem nemá nic společného - vše podle šéfa továrny Masatake Enomota zařizuje ústředí japonské automobilky.

Celostátní deník MF Dnes přinesl ve své středočeské mutaci rozhovor s bývalou starostkou města Kolína, která čelí v souvislosti s průmyslovou zónou u Ovčár a zejména v souvislosti s výstavbou TPCA mnoha obviněním, především na zneužití pravomoci veřejného činitele. Je jí dáváno za vinu, že bezvědomí radních a zastupitelů uzavírala a podepisovala smlouvy pro město značně nevýhodné. A to údajně i v případech, kdy šlo o stamilionové částky. Případ stále ještě není uzavřen, hrozí jí policejní vyšetřování, proto zařazuji do kroniky rozhovor v plném znění. Situace vyústila v její odvolání z funkce starostky v říjnu loňského roku.
**Paní Majerová, bojíte se policejního vyšetřování, které bude zkoumat, jestli jste jako starostka Kolína neporušovala zákony?*
Nebojím. Pokusů najít na mě nějakou špínu už byla celá řada a všechny dopadly stejně. Na těch posledních je ovšem nehorázné, že se dějí za peníze města.Když moji oponenti ovládli radnici, najali si pro zvláštní audit agenturu Deloitte and Touche. Jako by jim nestačilo, že i před tím město objednávalo na své hospodaření nezávislý audit. A výsledek byl bez výhrad. Teď se utrácí znovu. Milion a půl za zprávu, kterou zastupitelstvo dodnes nedostalo k dispozici! Ale zřejmě nevyzněla, jak mí oponenti potřebovali, neboť si - opět za peníze radnice - najali právnickou kancelář, která by posudek od agentury správě vyložil.Nevím, proč to nemohou dělat právníci placení městem. Zákony o hospodaření jistě znají.
** Už víte, co na policii řeknete?*

Ani nevím, na co se budou ptát. Oponenti hledali nějaké pochybení ještě před mým odvoláním. Ustavili kontrolní výbor, ten si vyžádal zpochybňované smlouvy a pak konstatoval, že porušení zákona nezjistil. Pochybení nezjistila ani důkladná kontrola ministerstva průmyslu a obchodu.

**Ale právníci, jejichž analýzu si objednali radní, tvrdí, že jste porušovala zákony. Podle zápisů z tehdejších jednání prý radní vůbec nevěděli, jaká výběrová řízení se vypisují na budování průmyslové zóny pro automobilku a kdo v nich zvítězil. Tyto smlouvy jste podepisovala sama, aniž o tom údajně radní věděli. Přitom šlo o zakázky o stamiliony. Předpokládám, že tento názor popřete...*

Místo názorů se raději soustřeďme na ověřitelná fakta. Ze zápisů jen vyplývá, že radní zmíněné věci neřešili. Nikoli že by o nich nevěděli. Obšírnou zprávou o postupu přípravy zóny začínalo každé zasedání rady a výběrová řízení a návrhy smluv nikdo neutajoval. Ani by to nešlo. Jejich obsah připomínkovali zástupci vládní agentury Czechinvest, právníci zastupující město, ekonomka, stavební úřad, finanční odbor a odbor rozvoje města a další. U nich byly radním k dispozici i ty nejpodrobnější informace. Přehled o obsahu smluv - nejen po jejich podpisu, ale ještě před ním - mohli radní získat i od svých kolegů, členů výběrových komisí. Případně na každotýdenních poradách koordinačního výboru.A mé protizákonné jednání? Podle vyjádření právníků byly smlouvy podepsány v souladu se zákonem. Také prý neumožnila radě projednat každou novou smlouvu s náležitými formalitami. I to je poněkud zkreslené. Postup, kterým se uzavíraly smlouvy, odhlasovali sami radní i zastupitelé. Usnesení, jímž mě pověřili pravomocí jednat za město, přijali dokonce jednohlasně - tedy včetně dnešních kritiků.

**Radní a senátor Jan Rakušan mi loni v létě řekl: „U některých smluv jsem nevěděl, že je město uzavřelo. Jako radnímu mi to nikdo neřekl." Znamená to, že nemluví pravdu?*

Že jde o lež, nemohu dokázat. Třeba pan radní na zasedání prostě nedával pozor. Nevím. Možná si představuje, že jsem jednotlivé radní měla obcházet a připomínat jim, čím se město zabývá. Pokud opravdu nic nevěděl, měl byste se ho zeptat, proč mu to tak dlouho nevadilo. Pan Rakušan smlouvy samozřejmě dostal. Kupodivu, zatím se ho nikdo nezeptal, proč se začal starat až ve chvíli, kdy už bylo vše hotovo a začaly se hledat důvody k mému odvolání.

** Tvrdíte, že kdyby se radní snažili a chodili na různá jednání komisí a výborů pro budování průmyslové zóny, informace o výběrových řízením by měli. Ale podle právníků se prý radní nemají po informacích co pídit - mají je prý dostat „až pod nos" na jednání rady. Souhlasíte?*

Nemohu za to, že někteří radní chodili během jednání rady telefonovat. Nebo na pivo. Ale jestli dnes tvrdí, že něco nevěděli, obviňují sami sebe: lžou, nebo se prostě nezajímali. Zápisy z jednání dokazují, že rada dostávala informace pravidelně a v předstihu.

** Zeptám se přímo: Vaši kritici - byť ne nahlas - hovoří o tom, že jste tak coby starostka jednala proto, abyste šla na ruku soukromým firmám, které chtěly od města zakázku...*

Já bych zase mohla citovat jednoho překvapeného podnikatele, který pravil, že je na úplatky zvyklý, ale po převratu na radnici se nestačí divit. Jenže to jsou všechno nepodložené řeči. K ničemu. Já mohu desetkrát prohlásit, že jsem nikdy nic nevzala, ale pro vás by měly být jednoznačné jiné věci. A na ty se ptejte mých kritiků, když už je začnete brát vážně. Vidí, že žiji ve stejném baráčku, který jsem zdědila po rodičích, nechodím v hedvábí. Na základě čeho mě tedy pomlouvají? V čem jsem komu šla na ruku? Nějak jsem město poškodila? Kdy? Jak? Připomínám - pokud jde o obsah smluv, nikdo nenašel jediné konkrétní pochybení.

** Už jste to nakousla. Pokusil se vás jako starostku někdo uplatit?*
Tohle si na mě za celých devět let na radnici nikdo nezkusil. Vyskytli se ale lidé, kteří si mysleli, že úplatky beru. A chtěli podíl. Jeden z nich zorganizoval i mé odvolání. Jde o čistokrevného prospěcháře, který střídá přesvědčení jako kravaty. Nejdřív za mnou přišel, že z přípravy zóny chce něco mít. Když jsem ho poučila, že na radnici to nechodí tak, jak je asi zvyklý ze svého pracoviště, uraženě odešel. A zkusil jinak.
**Teď byste ale měla říct jeho jméno.*
To nemůžu. Odehrálo se to mezi čtyřma očima.
**Jste teď jedním z opozičních zastupitelů, takže můžete po letech vrátit kritiku těm, jimž se nelíbil váš způsob řízení města. Takže co vám nejvíc vadí na starostovi Kaislerovi a jeho radních?*
Podraz, který na Nezávislé udělali sociální demokraté (hlasovali před dvěma lety pro odvolání Majerové a svých radních - kolegů ze Sdružení nezávislých kandidátů - pozn. red.), když přeběhli k ODS. Kritika našeho hospodaření právě od nich, to je drzost, která volá do nebe. Za celá léta, kdy se zóna budovala - a vydřeli to především Nezávislí - jsme na veškeré zakázky, u nichž to předepisuje zákon, ale i u dalších, u kterých to nepožadoval, ale požadoval to stát, dělali výběrová řízení.Trestuhodně naopak hospodaří právě nové vedení radnice. Už stačilo zorganizovat řadu neprůhledných akcí. Například velmi cenný pozemek v Jaselské ulici koupil zájemce bez výběrového řízení. Veřejnou soutěž radnice nevypsala ani na výstavbu bytů pro zaměstnance automobilky. V obou případech jde o příležitost ke korupci v řádu milionů. Kdybych něco podobného povolila já, musela by mě hanba fackovat.
** Poslední rok se mi zdálo, že se z místní politiky v Kolíně vytrácíte. Už například nevedete SNK. Chcete vůbec ještě v politice pokračovat? Nejste otrávená?*
Byla jsem. I ukřivděná. Znáte pořekadlo: Mouřenín posloužil, mouřenín může jít. Přesně tak jsem si připadala. Ale je to pryč. Mám řadu příznivců, kteří mě znají a dávají mi najevo podporu. Oklepala jsem se a mám pro pány intrikány vzkaz: Vracím se zpátky. Jestli na čele kandidátky, o tom v pravý čas rozhodnou jiní. Teď se soustředíme na klasickou opoziční práci. Což není jednoduché, protože v rámci čistky byli Nezávislí vyhozeni z rady i z komisí, kde dobrovolně pracovali. Čas ale ukáže, kdo pracoval pro město a kdo jen pro sebe, případně vůbec. Příští volby vystaví účet, jenž nepůjde zamlžit ani zfalšovat.

Ministerstvo financí zamítlo žádost kolínského starosty Miroslava Kaislera na posílení obecního rozpočtu na financování výkupu pozemků v lokalitě "Vodárna". Zde budou stát bytové domy pro zaměstnance automobilového závodu TPCA. Výkup pozemků (část z nich už je města) má obecní pokladnu přijít na cca 10 mil. Kč.

Společnost VODOS se dohodla s TPCA na ceně stočného pro kanalizaci a čistírnu odpadních vod v Průmyslové zóně Kolín/Ovčáry. Po dobu zkušební provozu čističky, tj. do poloviny roku 2006, bude automobilka platit méně, než kolik platí občané. Po skončení tohoto období dojde ke stanovení konečné ceny zaměstnance TPCA. Vedení automobilového závodu zpochybňovalo městem požadovaný nájem v prvním z domů v lokalitě "Kasárna" (70,90 Kč/m2) a přálo si jej snížit o 10 až 15 Kč.

Kolínská automobilka TPCA rozšiřuje nábor zaměstnanců už i na Ostravsko. Pro zájemce o práci v nové továrně pořádá informační setkání v Bohumíně, Ostravě, Třinci, Karviné a ve Frýdku-Místku. Pracovní místa nabízela fabrika také na Mostecku či jižní Moravě.Zájem předčil očekávání. Jen v Ostravě přišlo na první setkání kolem tří stovek lidí. Nyní má továrna

1.650 zaměstnanců a chybí jich ještě 1.350. K ubytování by mělo sloužit takřka tisíc bytů. Zaměstnancům ze vzdálených regionů republiky, kteří se rozhodnou přestěhovat do Kolína, poskytne TPCA podporu na stěhování v podobě dne placeného a dne neplaceného volna a jednorázový příspěvek 10 tisíc Kč. Město má postavit celkem 850 bytů, což by mělo potřeby zaměstnanců pokrýt. TPCA přispívá lidem bydlícím na ubytovně částkou 1.500 Kč měsíčně. Pro byty, které pro zaměstnance automobilky nechá stavět město a stát v lokalitách "Kasárna" a "Vodárna", podpora neplatí.

Před bytovými domy v lokalitě "Kasárna" směrem ke značně frekventované silnici na Prahu bude muset být postavena protihluková stěna. Důvodem pro toto rozhodnutí je měřením zjištěná nepřijatelná hladina hluku. Bez tohoto opatření by nemohl být celý areál zkolaudován. nově vznikajícího minisídliště na Pražském předměstí. Kromě protihlukové stěny muselo město také nechat přepracovat na vlastní náklady projektovou dokumentaci na dva další bytové domy v této lokalitě. Ty by se měly oproti původnímu návrhu o dvě poschodí snížit. V tomto případě město náprava přijde na více jak 1 mil. Kč.

PROSINEC

ČTENÁŘŮM PRESU ODPOVÍDÁ TISKOVÝ MLUVČÍ TPCA

**U Ratboře vznikne sklad automobilů, v němž mají být skladovány také vozy z TPCA. Nedávno jsem však četl jiný článek, ve kterém bylo napsáno, že automobilka ukončila v průmyslové zóně výstavbu parkoviště pro automobily vyrobené z TPCA, ze kterého pak bude probíhat rozvoz k odběratelům. Zajímalo by mě, zda v Ratboři budou uskladněna auta z TPCA a z jakých důvodů?*

Logistické centrum v Ratboři bude mít na starosti distribuci všech modelů Toyota pro Střední a Východní Evropu. Jeho zřizovatelem je společnost TMME z Bruselu, která je samostatně podnikajícím subjektem, nezávislým na TPCA. Pro TPCA bude zajišťovat distribuci části vyrobených vozů značky Toyota. Vozy určené pro jiné trhy budou skladovány v TPCA a expedovány převážně po železnici.

**Starosta Kolína Miroslav Kaisler řekl, že ze strany obyvatel nových městských bytů v kasárnách slyší jen chválu. Jak jste spokojeni vy?*

Podle reakcí zaměstnanců, kteří v bytech bydlí, usuzujeme, že úroveň bytů je dobrá.

**Mezi zaměstnanci panuje nespokojenost se stravovací firmou Sodexho. Nedostatečné porce, nedobré jídlo a stalo se, že i na některé nezbylo jídlo. Kdy už TPCA vypoví smlouvu s firmou Sodexho? Co pro to mohou zaměstnanci udělat?*

Otázka kvality jídla je spíše otázkou různých chutí. Co někomu chutná, tak jinému chutnat nemusí. Tak už to zkrátka je a není v lidských silách vyhovět všem. Informace o nedostatečných porcích je mylná, protože v jídelnách jsou digitální váhy, kde si může každý zkontrolovat gramáž jídla a případně požádat obsluhu jídelny o její doplnění. Zaměstnanci, kteří mají nějaké stížnosti, je mohou řešit prostřednictvím knihy přání a stížností v jídelně, prostřednictvím svých nadřízených, prostřednictvím výboru zaměstnanců nebo prostřednictvím odborů. Těch možností je opravdu mnoho. Pro vypovězení smlouvy firmě Sodexho nevidíme jediný důvod.

** Jste připraveni na eventualitu, kdy se kvůli zimní kalamitě část dojíždějících zaměstnanců nedostane včas do práce? Není přece jenom výhodnější zaměstnávat z tohoto důvodu místní pracovníky, byť měli v testech horší výsledky?*

Taková eventualita může nastat, ale s přírodní kalamitou prostě nic neuděláme. Samozřejmě bychom rádi měli co nejvíce zaměstnanců z nejbližšího okolí, ale z nároků na kvalitu zaměstnanců slevit nemůžeme. Podnikáme řadu kroků, aby se "přespolní" stali místními a tím

Kolín žije ostrým startem nové automobilky

Lidé v regionu jsou rádi, že mají práci, obtěžuje je ale zvýšený hluk a houstnoucí doprava

Jana Dolečková

Jedna z nejmodernějších továren v Evropě, kolínská automobilka TPCA, sice začne naplno vyrábět až v prvním čtvrtletí příštího roku, životem tamních lidí hýbe už nějaký pátek.

Do regionu s více než osmiprocentní nezaměstnaností přinesla práci, samotnému Kolínu pak zvýšenou prestiž, nový zvuk a hlavně peníze.

Současně s tím ale ruku v ruce kráčí zvýšený hluk, neobvykle plné silnice, dražší byty... Obyvatelé Kolína si rychle uvědomili, že příchod tak velkého investora nebude jen procházkou růžovým sadem. „Už tak je to v Kolíně s dopravou kritické a bude ještě hůř, to radnice nevěděla, že se tu bude tolik stavět," zní nejčastější výtka.

Hladina hluku se měří

Právě houstnoucí doprava a s jejím provozem související zvýšený hluk je to, co lidé na nové automobilce kritizují nejvíce. Kolínem už teď každý den projede asi 120 kamiónů se součástkami. Těm, co práci mají, je tak nová továrna spíš na obtíž.

Foto ČTK

Kolínská automobilka TPCA začne naplno vyrábět v prvním čtvrtletí příštího roku.

Jinak mluví ti, které TPCA vysvobodila z lavic úřadu práce. „Když jsem začal pracovat v TPCA, zbavil jsem se stresu z toho, že nemám práci a získal jsem zase určitou jistotu," říká Martin Bauer, který se kvůli místu v automobilce přestěhoval do Kolína až ze severočeského Mostu.

Stejného názoru je i mladý dělník z Kolína. „Když tu automobilka nebude, lidé budou brečet, že nemají práci. Něco se obětovat musí, jsem rád, že mám kde pracovat."

Obyvatelům Kolína tak zatím nezbude nic jiného, než čekat na obchvat města. Silnice by se měla začít stavět v roce 2006. „V tomto týdnu proběhla měření hluku, která souvisí s přechodem továrny na zkušební provoz. Výsledky budou známy v polovině příštího týdne," informoval mluvčí TPCA Matěj Matolín.

Přibývá lidí, stoupají ceny bytů

Kolínská automobilka už v tuto chvíli zaměstnává kolem 1600 lidí, dalších 1400 přijme. Plného stavu dosáhne v září 2005. Ani zdaleka nepůjde jen o obyvatele regionu. Za prací v automobilce se už začínají stěhovat i lidé z nejrůznějších koutů republiky. Firma pořádala nábory na Ostravsku, Mostecku či jižní Moravě. „Dnes u nás pracuje například třicet lidí z Mostecka, kteří tu už bydlí," potvrdil Matěj Matolín.

Pro ně kolínská radnice společně se státem staví 850 bytů. Vzniknou přestavbou starých kasáren, část se jich postaví na zelené louce v lokalitě u vodárny.

Odborníci tvrdí, že v příštích třiceti letech může počet obyvatel stoupnout až o 10 tisíc. „Naše školy mají určitě rezervy, v minulosti jsme museli kvůli nedostatku dětí dvě školy sloučit, takže jedna budova je k obnovení dispozici. Stejně tak mateřské školy. Na nové obyvatele a jejich děti jsme připraveni," řekl starosta Kolína Miroslav Kaisler.

V Kolíně se s vidinou tučných let a rostoucí poptávky rázem začaly zvedat ceny bytů. V současné době se tu pořídí o 30 až 40 procent dráž, než tomu bylo před příchodem automobilky.

Zatímco před dvěma lety se tu byt 3+1 pořídil za 850 až 900 tisíc korun, dnes stojí 1,2–1,3 miliónu korun. Ceny by ale dále stoupat neměly. Po dostavbě 850 bytů pro zaměstnance TPCA bude v Kolíně bytů dostatek a majitelé ze svých požadavků s největší pravděpodobností opět sleví.

Noví lidé, nové problémy

„Doufám jen, že sem přijdou slušní lidé a nebude to tu samý cizinec," přemítala žena s kočárkem. Obává se totiž nárůstu kriminality. Radnice ale slibuje posílení městské policie, další oddělení se tu chystá zřídit i Policie ČR.

TPCA postavilo na zelené louce v průmyslové zóně u Kolína konsorcium firem Toyota-Peugeot-Citroën. Projekt s investicí 1,5 miliardy eur nemá v České republice obdoby. Z kolínských výrobních pásů tu bude každou minutu sjíždět jedno nové auto některé ze značek Toyota Aygo, Peugeot 107 a Citroën C1. Automobilka jich ročně vyrobí 300 tisíc.

MF 18. 12. 2004

byla eliminována potřeba dlouhých dojíždění se všemi riziky, která k tomu patří. Příklady těchto kroků jsou: podpora místních ubytoven, městské byty, podpora přestěhování v případě přehlášení trvalého bydliště.

**Chtěl bych se dozvědět jaké to je s pracovními podmínkami v TPCA a hlavně s normami. Mám tam totiž nastoupit a trochu se toho bojím. Slyšel jsem také, že ženy musí nosit v době periody čelenku, aby jinač nechodily zbytečně na záchod. Prostě jestli je to tam zvládnutelné a né žádná buzerace. Také bych chtěl vědět, jestli je problém sehnat ubytování.*

Otázky týkající se pracovních podmínek v TPCA jsou poměrně časté. Pravděpodobně proto, že TPCA je francouzsko-japonská firma a zejména Japonsko je pro hodně lidí vzdálenou a neznámou zemí a proto si i myslí, že pracovní podmínky ve firmě se musí nějak dramaticky odlišovat od toho co známe z České republiky. Opravdu tomu tak není. TPCA má přes 1.500 zaměstnanců, což je asi nejlepším důkazem dobrých pracovních podmínek v naší firmě. Čelenky nebo jakékoli jiné způsoby označování žen v době menstruace jsou naprostý nesmysl. Ubytování na ubytovně problém není a probíhá výstavba bytů pro zaměstnance, které budou dokončeny v příštím roce.

** Zaměstnancům přispíváte měsíčně 1.500 Kč na ubytovnu. Musí si sehnat konkrétní ubytovnu sami, nebo jim zajišťujete takové ubytování vy?*

Podpora platí pro vybrané ubytovny. Pokud si zaměstnanec podá žádost o ubytovnu, tak mu ubytování zajistíme.

**Někteří uchazeči o práci v TPCA si stěžují, že jim nabízíte místa pozdě: "Nejdříve mi bylo mailem sděleno, že jsem nebyl vybrán, nicméně po čtvrt až půl roce jsem obdržel telefon, kde mi byla nabízena jiná pozice," píše uchazeč. Nemyslíte, že takové prodlení vede k oboustranným škodám?*

Ano, opravdu se může stát, že během výběru na konkrétní pozici dostane uchazeč dopis s informací, že v daný okamžik mu nejsme schopni nabídnou zaměstnání. Jak však postupně otevíráme další a další pozice, vždy v první řadě přehodnocujeme již došlé životopisy. Pokud najdeme někoho, kdo by mohl odpovídat příslušné nové pozici, opět uchazeče kontaktujeme.

** Mnozí zaměstnanci českých automobilek jsou známi jako nestřídmí konzumenti alkoholu. V Mladé Boleslavi byl dokonce zaveden jako v prvním českém městě zákaz pití alkoholu na ulicích. Jak jste připraveni na tuto skutečnost?*

Provádíme namátkové testy alkoholu. Zaměstnanec, u kterého je zjištěn alkohol, je v souladu se zákoníkem práce okamžitě propuštěn.

Kolín se dostal do velkých problémů kvůli vzrůstající dopravě a to hlavně kvůli TPCA samotné a jejím subdodavatelům, kteří vozí a budou vozit do hlavního závodu součástky a díly. Radnice si proto objednala studii, podle níž je v Kolíně tolik aut, že by s nimi mělo problém i dvakrát tak velké město. Právníci, kteří se zaměřují na ekologii, ale tvrdí, že stát i radnice šly automobilce při povolení stavby obří továrny "na ruku" a nehleděly na to, co investice přinese. I proto je prý teď Kolín zahlcen dopravou, která po zahájení výroby ještě zhoustne. Město nemělo silniční obchvat, a přesto zastupitelé souhlasili s přípravou průmyslové zóny. Mají zodpovědnost za to, že lidé žijí v neúnosných podmínkách. Vládní agentura CzechInvest ale kritiku právníků odmítá s tím, že vyjádření organizace je zkreslené. Také automobilka nařčení odmítá.Už nyní si na hustotu provozu stěžují lidé po celém Kolíně a hlavně ti, kteří bydlí v sousedství továrny v Ovčárech. Trápí je hluk a mnohdy i popraskané domy. Přidávají se také obyvatelé Velkého Oseka, přes jejichž obec bude část kamionů dočasně jezdit.Ekologický právní servis zkoumal rozhodnutí vlády i města a také smlouvy, které se týkají stavby automobilky TPCA. Jeho odborníci například zjistili, že stát i radnice zanedbaly vliv provozu továrny na životní prostředí. Například když úředníci stavbu povolovali, nechtěli vědět, kolik kamionů denně do průmyslové zóny přijede. Spočítali

Šéfové TPCA kapra jíst nebudou

Francouzi dávají přednost mořským rybám, Japonci myslí na zahradní jezírka

Kolín - Jeden odjíždí na Vánoce na jih, druhý stráví svátky s rodinou.

Masatake Enomoto

Jean-Pierre Chantossel

Oba šéfové japonsko-francouzské automobilky TPCA v Kolíně si nyní na pár dní odpočinou od příprav na zahájení výroby aut. Prezident továrny Masatake Enomoto s manželkou ve Španělsku a jeho kolega Jean-Pierre Chantossel zase doma ve Francii.

„Nejsem křesťan, takže Vánoce neslavím. Ale mám je rád, protože je to příjemný čas k odpočinku," říká Enomoto. Vánoce si oblíbil, když žil několik let v San Francisku.

V Japonsku si dávají lidé nejvíc záležet na oslavách Nového roku - trvají tři dny a provázejí je nejen zvláštní pokrmy, ale i několik tradičních rituálů. Mezi ně patří třeba návštěva šintoistického chrámu. „Tady se vždycky pomodlíme na zdraví našich blízkých," vysvětluje Enomoto.

To Jean-Pierre Chantosse, až zítra zasedne ke štědrovečerní večeři, určitě nebude mít na talíři kapra. Tahle ryba se totiž ve Francii nejí. Francouzi preferují mořské ryby a živočichy a na vánoční tabuli dávají přednost ústřicím, langustám nebo lososům. Kapra je ve Francii velmi těžké sehnat i v hypermarketech. „Je to tak. Není to u nás známá ryba," přiznává Chantossel.

Ve Francii lidé slaví dva vánoční svátky, chodí na půlnoční mši jako v Česku a také si během oslav dopřávají dobré jídlo a samozřejmě i vynikající francouzské víno. Jen naše kapry nemilují.

V Japonsku je to s tímhle druhem ryb kupodivu opačně. Velmi je tam uznávají, hlavně však pro chov v jezírkách zahrad. Nejvyšlechtěnější kapři různých barev a velikostí prý mohou stát celé jmění. „Je to nejdražší ryba. Některé si mohou dovolit jen opravdu velmi bohatí lidé," říká Enomoto.

VOJTĚCH BLAŽEK

VZALI SI DOVOLENOU. Šéfové automobilky TPCA v Kolíně na Vánoce odjíždějí. Volno si však bere i většina zaměstnanců. FOTO: ARCHIV MF DNES

MF 23.12.2004

sice, kolik jich má zásobovat samotnou továrnu, ovšem nevyžádali si údaje, jaké množství aut bude jezdit do dalších podniků v okolí. V zóně totiž začne fungovat ještě několik velkých firem, které budou automobilce dodávat díly. Jen do TPCA přitom bude denně přes Kolín jezdit 136 kamionů. Ekologům se nelíbí ani to, že si automobilka vymohla u vlády výjimku ze zákona - kamiony do ní budou moci jezdit i o víkendu a ve svátcích. Ekologický právní servis společně s nespokojenými lidmi z Kolína poslal šéfům kolínské automobilky TPCA dopis, v němž je žádá, aby situaci napravili. Například aby přispěli ke zlepšení dopravy na Kolínsku a zaplatili polovinu nákladů na vybudování nových silnic a opravu těch, po nichž mají kamiony jezdit.

Auta, která se budou vyrábět v Kolíně, byla stále zahájena rouškou tajemství, přípravy na výrobu těchto vozů provází velmi přísné utajení, testy probíhají uvnitř závodu. Kvůli konkurenci se vše úzkostlivě tají. Bezpečnostní agentura hlídá areál celého závodu, kontroluje návštěvníky továrny a dává si pozor i na mobilní telefony s fotoaparátem. Do letošního podzimu se v TPCA vyrobilo zhruba šedesát automobilů, na kterých se zaměstnanci učili japonské postupy.

Veřejné zatím je, že TPCA bude vyrábět od každé značky jeden malý vůz - Toyotu Aygo, Peugeot 107 a Citroën C1. Auta mají jezdit na stejném podvozku, lišit se budou motory s malým obsahem. Benzinové dodá Toyota, naftové zase Peugeot-Citroën. Slavnostní premiéra nových aut se odehraje v březnu na prestižním autosalonu v Ženevě. Na trhu mají být v červnu. To vše ale jen do 1. Prosince, kdy TPCA ukázala světu první snímky všech tří modelů, které na jaře začne vyrábět a v červnu prodávat. Malá auta, určená hlavně na vývoz, se budou jmenovat Peugeot 107, Toyota Aygo a Citroën C1. Továrnu si postavily tři značky společně. Minivůz má stát v nejlevnější verzi kolem 220 000 korun, podobně jako Škoda Fabia. Snímky, které byly poprvé zveřejněny, přikládám v černobílém provedení a byly staženy z internetu, kde byly v barvě.

TPCA nyní zaměstnává asi 1400 lidí, za rok to budou už tři tisícovky. Dalších zhruba tisíc lidí najde na Kolínsku práci u ostatních firem, které budou automobilce dodávat díly.

TPCA oznámila, že vozy auta budou mít na výběr dvě pohonné jednotky, zážehovou o objemu 1,0 l a vznětovou čtrnáctistovku. Vozy jsou na první pohled stejné velikosti. Přesto se však liší v milimetrových položkách.

Značka	Délka	Šířka	Výška
Peugeot 107	3 428 mm	1 630 mm	1 470 mm
Toyota Aygo	3 405 mm	1 615 mm	1 465 mm
Citroën C1	3 429 mm	1 630 mm	1 470 mm

Cena nových kolínských aut by se měla pohybovat mezi 7500 až 8000 euro. To je při současném kursu 232 250 až 248 000 Kč.

Designově se malé vozy z Kolína snaží dodržet image mateřských automobilek. Nejlépe z tohoto pohledu vychází Toyota Aygo. Peugeot 107 a Citroën C1 jsou vzhledově velmi podobné, alespoň co se týká pohledu na fotografii. Peugeot i Citroën si zachovávají svou tvář. Z praktického hlediska by však francouzské vozy měly mít výhodu při nastupování pasažérů dozadu. Oproti Toyotě totiž zadní dveře u 107 a C1 tvoří zároveň blatník zadních kol, zatímco u japonského vozu jsou dveře klasicky vykrojené.

Češi jsou šikovní a vynalézaví

Pokračování ze strany 1

A zatím se to daří? Co vlastně zájemcům o práci ve vaší automobilce nabízíte?
Ano, daří. Máme přes 1500 zaměstnanců a dalších 500 podepsaných pracovních smluv. Od konce loňského roku nabíráme zaměstnance na březen a duben, takže jsme v mírném předstihu oproti původnímu plánu.

Víte o tom, že Češi jsou spíše konzervativní a že nejsou zvyklí se za prací stěhovat?
Ano, to víme. Na druhou stranu si musí každý uvědomit, že není možné sedět doma a čekat, až práci někdo přinese na stříbrném podnose. Máme už mnoho zaměstnanců, kteří se rozhodli vzít svůj osud do vlastních rukou a přišli k nám do Kolína i za cenu přestěhování se z Mostecka nebo Ostravska. Takoví jsou většinou ti nejlepší zaměstnanci.

Vaše automobilka začala pořádat nábory pracovníků i ve vzdálených krajích – třeba v severních Čechách a na Ostravsku. S jakým jste se setkali zájmem?
Zejména na Ostravsku byl zájem opravdu velký. Konstatovali jsme, že v tomto regionu je opravdu těžké najít dobrou práci, a přitom je tam tolik šikovných lidí.

Jak v TPCA motivujete zaměstnance, aby pracovali na sto procent?
Benefity a odměny jsou jedna věc, ale vůle pracovat musí vycházet přímo ze zaměstnance. Proto se už u přijímacích pohovorů snažíme odhadnout, jak zapadne do týmu, jak bude ke své práci přistupovat a zda ji bude chtít dělat na sto procent.


FOTO: ČTK

Prý každý dělník může ve výrobě přijít s nějakým zlepšením – dokonce je k tomu povzbuzujete. To je japonský způsob řízení?
Téměř každá firma říká, že se snaží zlepšovat, ale otázkou je, zda to opravdu umí. V TPCA se snažíme ke zlepšování přistupovat systematicky, nejen na úrovni zaměstnance, ale i celé firmy. Výrobní systém Toyota je v tomto opravdu vyspělý, ale není to nic, co bych z PSA Peugeot Citroën neznal.

Ve vaší továrně pracují Češi, Japonci a Francouzi. Když to přeženu, nehrozí babylonské zmatení jazyků? Nemůže to přinést komplikace?
Určitě je to těžší, než kdybychom všichni mluvili jedním jazykem, ale v moderním globalizovaném světě budou multikulturní firmy vznikat stále častěji a není možné se tomu vyhýbat. Náš recept je otevřená a důkladná vzájemná komunikace a respekt k druhým.

Zkuste popsat, v čem se od sebe Češi, Japonci a Francouzi liší. Myslím co se týká práce.
Víte, byznys je jenom jeden, a proto se Češi, Japonci ani Francouzi v zásadních věcech nijak neliší. Máme v něčem trochu odlišný přístup, ale jdeme za stejným cílem, což je prosperující závod, který bude vyrábět kvalitní auta. Takto to všichni cítíme, a to je nejdůležitější.

„Každý si musí uvědomit, že není možné sedět doma a čekat, až práci někdo přinese na stříbrném podnose," říká Jean-Pierre Chantossel, viceprezident TPCA (Chantossel na snímku vpravo s Masatake Enomotem, prezidentem TPCA)

Čemu se mohou podle vás tyto tři národy od sebe navzájem naučit?
Každý den se vzájemně učíme něčemu novému. Pokusím se uvést hlavní charakteristiky: od Japonců se můžeme učit systematičnosti, Češi jsou velmi šikovní a vynalézaví a my Francouzi zase kreativní.

Projevuje se nějak výrazně v TPCA japonská kultura, která je trochu odlišná od té naší evropské?
Ani bych neřekl. Jsme výrobní závod, který se řídí svou logikou, a ne kulturní institut. Nezapomínejte, že i když TPCA je společný podnik zahraničních automobilek, tak jsme česká firma, s naprostou většinou českých zaměstnanců, a tedy i českou kulturou.

Máte nějakou podnikovou filozofii pro vztah podřízených a nadřízených?
Pilíře naší filozofie jsou týmová práce a vzájemný respekt. Můžeme být úspěšní, jenom pokud budeme mít stále na paměti náš společný cíl, kterým je prosperující podnik a uspokojení zákazníka. Toho dosáhneme jenom tehdy, když budeme všichni společně táhnout za jeden provaz.

Jaký vy jste vlastně šéf? Přísný? Kamarádský? Nebo snad autoritativní?
To by měli asi posoudit jiní... snažím se volit takový přístup, jaký momentální situace vyžaduje. Celkově mám s kolegy velmi dobré a přátelské vztahy. ●

Češi jsou šikovní a vynalézaví

Vojtěch Blažek

Kolínská automobilka Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) vznikla doslova na zelené louce. Investice do jejího vzniku přesáhly 50 miliard korun. Japonsko-francouzský projekt přinese letos své plody v podobě obchodního uvedení tří nových modelů z kategorie nových vozů. Společnosti, která chce nabídnout 3000 pracovních míst, se však zatím nedostávají tolik potřební zaměstnanci. Pracovníky hledá třeba i na druhém konci republiky – v prosinci proběhly náborové dny na Ostravsku. „Máme mnoho zaměstnanců, kteří k nám přišli ze vzdálených měst, kde

Rozhovor s viceprezidentem TPCA Jean-Pierrem Chantosselem

je pouze o práci. Takoví patří obvykle mezi nejlepší zaměstnance," říká Jean-Pierre Chantossel, viceprezident TPCA.

Stále přijímáte nové zaměstnance na dělnické profese a sháníte je i mimo Kolín a okolí. Co jim nabízíte, aby se nechali přilákat?
Nabízíme množství benefitů a program podpory bydlení. Ale tím největším lákadlem je práce jako taková: možnost naučit se nové dovednosti, zvýšit si kvalifikaci, mít stálé a dobře placené zaměstnání v prestižní oblasti automobilového průmyslu a mít motivující a zajímavou náplň práce.

Pokračování na straně 2

Na nový model Citroën C1, který by se měl vyrábět v kolínském závodě automobilky TCPA, společný podnik Toyoty, Citroënu a Peugeotu, se redaktoři deníku Právo na mezinárodním autosalónu v Paříži zeptali generálního ředitele Citroënu pana Claude Satineta. Rozhovor uvádím v kronice v plném znění.

**Kdy uvidíme v běžném provozu auta z Kolína?*

Zatím to nelze přesně říci, ale předpokládám, že to bude v polovině příštího roku mezi květnem až srpnem.

**Budou již hotové vozy Peugeotu, Citroënu a Toyoty vystaveny na autosalónu v Ženevě v březnu 2005?*

Možné to je, většinou se to tak u vozů, které budou uvedeny na trh ještě v tom roce, dělá. Závisí však na dohodě s našimi partnery z Peugeotu a Toyoty.

**Jaký bude mít kolínský automobil od Citroënu název?*

Bude sledovat naši současnou řadu, takže se bude jmenovat C1.

**V Kolíně v současné době probíhá zkušební výroba. Mělo být vyrobeno několik aut a ta pak sešrotována. Je to pravda?*

Těžko odpovědět, nejsme totiž odpovědni za výrobu v továrně, je to věc automobilky TPCA.

**Jaký bude podíl Citroënu na celkové výrobě továrny? Stále platí, že se naše automobilka na celkové produkci bude podílet z jedné třetiny.*

Vyrobíme tam tedy 100 000 vozů ročně.

**Co bude mít nové auto příbuzného s automobily vystavenými na pařížském autosalónu?*

Bude se jednat o opravdu malé auto a na takto malém autě se jen těžko aplikuje velmi originální design. C1 však bude zapadat do naší modelové řady a bude mít podobné výrobní znaky. S jinými modely Citroën třeba čelní masku, která bude podobná tvářím ostatních citroënů. Snažili jsme se, aby bylo auto na esteticky dobré úrovni, ale nelze očekávat žádné módní výstřelky.

**Jaká bude prodejní cena auta?*

Cena se bude pohybovat mezi 7500 až 8000 euro.

**Jaké jsou podle vás hlavní přednosti malého vozy z Kolína?*

Hlavní předností je podle mého názoru prodejní cena. Podařilo se nám sestrojit vůz, který výbavou a technologií odpovídá úrovni běžné na západních trzích. Bude to dobře vybavené auto za dobrou cenu.

**Jaká bude bezpečnostní výbava vozu?*

Jedná se o moderní vůz, takže bude vybaven airbagy, ABS i dalšími bezpečnostními prvky. V žádném případě se nejedná o návrat k okleštěnému vozu, bude to současný moderní vůz.

**Budou se v Kolíně vyrábět pouze vozy třídveřové, nebo i pětidveřové?*

Vyrábět se budou obě verze.

**Generální ředitel automobilky TPCA v Kolíně Masatake Enomoto uvedl, že výroba aut začne již v prvním čtvrtletí příštího roku. Proč je tedy v běžném provozu uvidíme až začátkem druhého pololetí?*

Výroba může začít dříve, ale bude se jednat jen o velmi malé série.

**Vstoupí všechna tři auta na trh ve stejný okamžik?*

Na to je dnes ještě těžké odpovědět. Každý výrobce bude mít ve stejné době vůz k dispozici k uvedení na trh. Výstavní premiéra, pokud se uskuteční na ženevském autosalónu, proběhne u všech tří automobilek najednou.

V Kolíně bilancují, co jim soužití s novou automobilkou za poslední tři roky příprav přineslo a vidí jen negativní dopady - hluk, víc aut, dražší byty. Práce je sice dost a vzhledem k nárokům na kvalifikaci není úplně špatně placená. Není však ani nijak lehká, mnoho lidí se práce v TPCA bojí.

Nepoučit se ze svých chyb je hanba

Masatake Enomoto

Masatake Enomoto je prezidentem společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile v Kolíně. Narodil se v roce 1953 v japonské Ósace. Vystudoval práva na univerzitě v Kóbe. Před třemi lety se stal vedoucím projektu nového malého vozu B-zero a v roce 2002 byl jmenován prezidentem TPCA.

Se svou ženou Chieko má dvě dcery, žije v Poděbradech. Má rád klasickou hudbu, hraje golf. Lze jej nalézt i na oficiálním japonském žebříčku hráčů go a shogi.

MÍSTO NAHOŘE

Zpověď úspěšných lidí

Jaký okamžik nastartoval vaši kariéru?

Spíše než jeden konkrétní okamžik bych řekl, že na moji kariéru měla velký vliv moje touha poznávat zahraničí. K Toyota Motor Corporation jsem šel právě proto, že to je mezinárodní firma s celosvětovou působností. A díky své touze cestovat jsem se vlastně dostal až do českého Kolína na místo prezidenta TPCA.

Jaké největší chyby v práci jste se dopustil?

Samozřejmě jako každý člověk jsem se dopustil mnoha malých chyb. A vždy říkám, že není hanba udělat chybu. Ale je hanba se z ní nepoučit.

Váš největší konflikt v zaměstnání?

Vyznávám filozofii, že konfliktům je možné předejít upřímnou a otevřenou komunikací a respektem k druhým. Zatím se mi to vždy vyplatilo, a proto ani nevím, že bych kdy měl nějaký konflikt, který by stál za zmínku.

Kolik hodin denně pracujete?

Průměrně pracuji deset hodin denně. Není důležitý počet hodin, ale to, jak efektivně byl čas využit.

Co chcete dělat za pět let?

Velmi bych si přál, abych ještě jednou dostal takovou příležitost jako v TPCA a mohl zakládat úplně novou firmu na zelené louce.

Jakou radu byste dal tomu, kdo právě začíná svou kariéru?

Zcela jednoznačně bych doporučil sbírat zahraniční zkušenosti. Člověk se tak setkává s jinými kulturami, jinou mentalitou, jinými pracovními přístupy, což je nutnou podmínkou pro osobní i profesní rozvoj. **(švih)**

Kolínem každý den projede asi 130 kamionů se součástkami. Dalších zhruba 400 jich bude do zóny směřovat ze severu od dálnice. Díky výjimce od vlády budou smět jezdit i o víkendech.

Úvaha na zpravodajském serveru iDnes.

Ať budou nová kolínská miniauta sebevíc sexy, za cenu přes 200 tisíc zůstanou pro většinu českých zákazníků nedostupným luxusem. Od toho se odvíjejí i prodejní plány pro český trh, kde se má prodat jen zlomek z toho, co dělníci v Kolíně vyrobí. "Bestseller to v naší zdejší nabídce nebude, tím zůstanou větší modely," říká šéf českého zastoupení Peugeotu Michel Schotman. "Ale stosedmička by mohla tvořit patnáct až dvacet procent našeho prodeje, tedy až dva tisíce vozů, jakmile se výroba v roce 2006 rozběhne naplno," dodává Schotman. Továrna včera poprvé ukázala fotky nových peugeotů, citroënů a toyot - tří vozů, které jsou uvnitř stejné. V Kolíně se po Novém roce budou montovat na jedné lince, kterou si všechny tři značky postavily společně. Auta se liší jen designem a nepatrně i v rozměrech. Za prodej si každá značka bude odpovídat sama. I kdyby Češi koupili dva tisíce aut od každé značky, továrně na to bude stačit týden v roce. Kapacita činí 300 tisíc aut za rok. Pro žádnou ze tří značek proto nebude miniauto tím hlavním, na čem v Česku vydělává. Minivozítka mají v tuzemsku spíš plnit roli zajímavé novinky, kolem níž bude rozruch a která přitáhne zájem motoristů hrdých na pokrok domácího automobilového průmyslu. V Kolíně a Boleslavi se má časem dohromady vyrábět kolem 800 tisíc aut, což v přepočtu na počet obyvatel řadí Česko mezi evropské automobilové velmoci. Zvláště když se připočte hustá síť nových výrobců součástek.Malé peugeoty, citroëny a toyoty půjdou v první řadě na export do západní Evropy. Tam si díky větší kupní síle lidé mohou dovolit druhé či třetí auto do rodiny a kde tvoří zajímavou skupinu i mládež, která v Česku jezdí spíš vlakem. Jak Toyota, tak tandem Citroën/Peugoet věří, že díky levné pracovní síle a nízkým nákladům dokážou proniknout na trh městských miniaut, který jako jeden z mála v EU nyní roste.V Česku je však miniauto za čtvrt milionu moc velký přepych. "Zvětšuje se trh ojetin, kterých se letos možná prodá více než nových aut. Jako první je samozřejmě na ráně segment malých vozů," uvádí ředitel českého zastoupení Toyoty Roman Mäsiar. S cenou nové malé Toyoty Aygo se podle něho nepůjde za každou cenu až na dno. Současná strategie značky je prodávat auta s lepší výbavou. Do ceny se také může promítnout tlak evropské centrály Toyoty na sjednocení cen v rozšířené EU. "U nás jsou malá auta levnější než na Západě. Počínaje Aygem chce Toyota začít ceny srovnávat," říká Mäsiar. Nástup tří nových miniaut tedy bude obnášet hodně práce, aby se automobilky v Česku nespálily jako konkurence. "Co není v této kategorii pod 200 tisíc, prodává se těžko. Naše zkušenost je, že zákazníci chtějí v této kategorii plnohodnotné, větší auto," uvádí Jan Klíma, zástupce značek VW a Seat. Malých Seatů Arosa se po premiéře před pěti lety prodalo kolem 200 ročně a pak se auto z Česka stáhlo. Malý VW Lupo do země vůbec nedorazil.

* Konkurenti auta z Kolína, jak to vidí novináři v MF Dnes z hlediska ceny
(ceny v korunách)

* Fiat Panda	214 900
* Opel Agila	249 900
* Chevrolet Matiz	189 900
* Hyunadai getz	229 900
* Dacia Logan	199 900
* Škoda Fabia	224 900

Zástupci nevládní organizace právníků - Ekologického právního servisu se sešli s představiteli Města Kolín, TPCA a Czech Investu na jednání s TPCA o přijmutí odpovědnosti za dopady jejich investice na bezprostřední okolí. V rámci programu Globální odpovědnosti GARDE - spatřil světlo světa konkrétní "Návrh společenské odpovědnosti pro Toyota Peugeot Citroen Automobile Czech, s.r.o.". V úvodu Návrhu se uvádí, že společnost Toyota MC získala v roce 1999 jako první automobilová společnost cenu Global 500 Award, která je udílena Programem životního prostředí Spojených národů. Ve výsledcích celosvětově prvního souboru indexů (Dow Jones Sustainability Indexes), který sleduje výkon předních světových společností vyznávajících principy trvale udržitelného rozvoje, za rok 2004 je Toyota označována za lídra odpovědného chování v rámci automobilového průmyslu, a to v měřítku celé planety. Peugeot, působící v rámci konsorcia Peugeot Citroen Automobiles, byl zase pro změnu zařazen mezi deset nejzodpovědnějších ze sta nadnárodních společností. Jak vidno, obě společnosti sdružené do TPCA se na poli společenské odpovědnosti těší vysokému kreditu a obě mají vypracován systém a pravidla společenské odpovědnosti. Nelze tedy než usuzovat, že i česká, potažmo kolínská veřejnost může oprávněně očekávat, že se ke svým dobrovolným závazkům TPCA postaví odpovědně a především aktivně. Jak dále vyplývá z Návrhu, bylo právníky z EPS po důkladném zkoumání situace zjištěno, že v souvislosti s realizací investičního záměru TPCA došlo k mnoha právním nesrovnalostem a proto vyzývají k jejich nápravě.

1) Nedostatečné vyhodnocení dopadu záměru staveb Výrobního závodu Kolín na životní prostředí, kdy nebyla dokumentace zpracována pro konkrétní závod společnosti TPCA, ale na obecný záměr výrobního závodu automobilů, aniž byla známa konkrétní technologie výroby.
2) Nebyly posuzovány kumulativní vlivy nákladní a osobní dopravy vyvolané provozem závodů v zóně na životní prostředí. Veškeré zpracované hlukové a rozptylové studie tedy nemohou vycházet ze spolehlivě zjištěného stavu věcí.
3) V rámci povolovacích řízení na rekonstrukci silnice II/125 (přivaděč k dálnici D11) navíc nebyly posouzeny její potencionální dopady na přírodu Libického luhu, který bude patřit do celoevropské soustavy NATURA 2000.

Další právní nesrovnalosti EPS spatřuje v samotném Ujednání o porozumění uzavřeném na vládní úrovni spolu s ujednáním s Městem Kolín, které obsahují ustanovení zakládající zjevnou nezákonnost staveb, a to především stavebního povolení a územního rozhodnutí. Uvedené skutečnosti - jak se dále dočítáme v Návrhu - zakládají podjatost pracovníků orgánů veřejné správy, kteří ve věci byli odpovědni rozhodnout, a z toho vyplývající nezákonnost vydaných rozhodnutí, a to zejména stanoviska EIA, stavebního povolení a územního rozhodnutí. Smlouvy mezi TPCA a městem Kolín obsahují množství závazků, které podporovaly eventuální nezákonnost postupu ze strany města. Podle smlouvy bylo město např. povinno usilovat o vyvlastnění pozemků pro umístění železniční vlečky a komunikaci k závodu TPCA s tím, že pod hrozbou pokuty musí toto učinit k 28. únoru 2003, a to i v případě, že by vlastník vyvlastňovaného pozemku podal odvolání. Město dále přijalo závazek spočívající v povinnosti zabránit jakýmkoliv odvoláním uplatněným třetími stranami. V případě, pokud budou odvolání uplatněna, je Město Kolín povinno učinit veškeré kroky českého práva k jejich vyřešení tak, aby nebránila výstavbě, realizaci nebo provozu TPCA... Jak vidno, některá smluvní ustanovení zcela zpochybňují nezávislost orgánů veřejné správy a způsobují nezákonnost vydaných rozhodnutí, což již samo o sobě je v rozporu s cílem Toyoty zajistit "nulovou existenci nezákonnosti".

Návrh dále obsahuje výčet obecných požadavků na fungování společnosti TPCA, konkrétně:

1) vytvoření pravidel chování společnosti
2) splnění standardů EMAS, tedy systému řízení podniků a auditu z hlediska ochrany životního prostředí. Dalším (a posledním) bodem Návrhu je převzetí odpovědnosti za negativní dopady realizace a provozu závodu společnosti TPCA, které se zabývá zejména dopravní situací, respektive snižováním dopravní zátěže. EPS zde zpochybňuje kvalitu správních rozhodnutí vydaných pro potřeby realizace investičního záměru TPCA.

Mluvčí TPCA k tomuto materiálu uvedl:

Dne 29. listopadu 2004 v 8.30 obdržela společnost TPCA zprávu organizace "Ekologický právní servis" o projektu TPCA. Vzhledem k rozsáhlosti dokumentu a jeho charakteru není možné v tuto chvíli předložit kvalifikovanou reakci společnosti TPCA na obsah předložené zprávy.Vzhledem k obecnému tónu zprávy, který spekuluje o určitých rizicích ohrožení životního prostředí v souvislosti s projektem TPCA, považujeme za nutné upozornit, že společnost TPCA naplnila požadavky zákona o integrované prevenci a omezování znečištění (76/2002 Sb.). Integrované povolení k provozování zařízení pro kompletní výrobu vozů zohledňuje vliv celé výroby TPCA na životní prostředí. Procedura vedoucí k jeho udělení trvala přes dva roky, během kterých měl každý včetně zájmových sdružení a organizací možnost vstoupit do připomínkového řízení. Není nám známo, že by tak některá organizace učinila a tlumočila své výhrady prostřednictvím zákonných kroků.

Reakce programu Globální odpovědnosti GARDE Ekologického právního servisu na reakci tiskového mluvčího TPCA z 29.11. 2004 byla tato:

Tiskový mluvčí společnosti TPCA Czech se ve svém prohlášení z 29.11. 2004 o návrzích EPS vyjadřuje bohužel velice rozporuplně. Na jednu stranu konstatuje, že na náš "Návrh realizace společenské odpovědnosti pro TPCA Czech, s.r.o" ještě nemůže kvalifikovaně reagovat, avšak apriorně tvrdí, že dokument se nese v obecném tónu. Věříme, že tiskový mluvčí TPCA po prostudování našeho materiálu do budoucna ustoupí od pokusů marginalizovat náš návrh, který je dosti konkrétní, když mimo jiné obsahuje požadavky obyvatelů dotčených investicí TPCA.Pokud tiskový mluvčí poukazuje na to, že TPCA získala tzv. integrované povolení a že veřejnost měla možnost se správního řízení účastnit, přičemž této možnosti nijak nevyužila, můžeme zkonstatovat, že na základě našich rozsáhlých praktických zkušeností s účastí v řízeních spojených s prosazováním velkých zahraničních investic jsme došli k závěru, že účast veřejnosti se v takových případech stává více méně formální záležitostí. Velice stručně řečeno lze říci, že veřejnost výsledek řízení fakticky nemá možnost ovlivnit, neboť vydaná povolení jsou jen v zásadě formálním potvrzením vůle vlády či města projevené ve smlouvách, na jejichž základě se zavazují zahraniční investici (spolu) realizovat. Mohli jsme se o tom názorně přesvědčit např. v případech společností LG. Philips Displays v Hranicích či Nemak Europe v Havrani u Mostu. V obou případech se Ekologický právní servis účastnil řízení o vydání integrovaného povolení. V kauze Nemak jsme např. předložili rozsáhlý expertní posudek analyzující věcné chyby předkládané dokumentace. Jejich závažnost dosahovala takové míry, že integrované povolení vůbec nemělo být vydáno. Bohužel však tato skutečnost neměla na běh řízení zcela žádný vliv. V tomto kontextu je proto tvrzení tiskového mluvčího TPCA o získaném integrovaném povolení v podstatě alibistické. Podstatou našich návrhů však bylo vyzvat TPCA k dalšímu jednání o přijetí její odpovědnosti za negativní vlivy způsobené její investicí. Jak Toyota tak Peugeot Citroen totiž v souladu s konceptem tzv. společenské odpovědnosti (CSR - Corporate Social Responsibility) veřejně deklarují, že dobrovolně plní nadstandardní závazky vůči životu okolní komunity a životnímu prostředí. Naše analýza však uvedené zpochybňuje a poukazuje na to, že TPCA přitom nenaplňuje ani zcela základní standard, kterým je dodržování zákonů země, do níž přišla investovat. Z toho důvodu je podle našeho názoru celkem irelevantní poukazovat na splnění kritérií v rámci procesu integrovaného povolování. O to víc, když TPCA nenaplnila zákonné požadavky procesu posuzování vlivů na životní prostředí, který předchází procesu

integrovaného povolování a který je zcela základním a neopominutelným právním prostředkem ochrany životního prostředí. Očekáváme proto, že po skutečném seznámení se s naším materiálem se TPCA přestane přijetí své odpovědnosti vyhýbat a k našim návrhům se postaví čelem a bude o nich jednat.

TPCA splnil všechny podmínky úřadů a stavební odbor radnice vydal povolení, že továrna může zahájit zkušební provoz. Znamená to, že závod splňuje všechny normy z oblasti bezpečnosti práce, protipožární ochrany, hygieny a životního prostředí. TPCA už dříve dostala takzvané integrované povolení, které stanovuje limity pro odpady, emise do ovzduší, hluk a jejich pravidelné sledování. Lidé jsou však přesvědčeni, že automobilka má špatný vliv na životní prostředí. Například v Kolíně trpí kvůli nárůstu dopravy do průmyslové zóny stovky lidí hlukem z projíždějícím aut. V Ovčárech zase některým obyvatelům popraskaly domy. Sdružení Ekologický právní servis proto továrnu vyzvalo, aby dala peníze na odstranění těchto problémů.

Automobily tří značek začne továrna vyrábět od jara příštího roku. Ve svém kolínském závodu zaměstná tři tisíce lidí.

Neznámá osoba uložila na internetovou adresu www.tpca.cz pornografické obrázky. Úvodní strana obsahuje upozornění, že "následující stránky obsahují sexuálně explicitní materiály, které by některé osoby mohly pohoršovat a jsou určeny výhradně pro osoby starší 18 let" a fotky čtyř polosvlečených dívek. Podle vyjádření TPCA společnost s těmito stránkami nemá nic společného a pověřila právníky, aby nepříjemnou záležitost vyřešili.

Do průmyslové zóny v Kolíně-Ovčárech, kde bude pracovat několik tisíc lidí, vede nová železniční trať. Stát za její výstavbu zaplatil 105 milionů korun. Vlečka vede souběžně s hlavní tratí Kolín – Velký Osek z kolínského nádraží a poblíž Ovčár se odděluje. Měří více než dva kilometry. Původně se počítalo s tím, že na ní bude zastávka pro cestující – pro pracující v TPCA a dalších firmách v zóně, ale kvůli nedostatku peněz stát od tohoto plánu upustil. Takže je určena jen pro přepravu automobilů vyrobených v TPCA. Využívat ji budou firmy Toyota Tsusho a Gefco, které s automobilkou spolupracují a mají v zóně své podniky. V areálu závodu TPCA se vlečka větví na tři koleje vedoucí k CBU Yardu (překladiště hotových vozů), které jsou zakončeny rampami pro nakládku vozů. Závod TPCA bude používat železniční dopravu pro expedici drtivé většiny vyrobených vozů. Díky tomu je zajištěn vyvážený poměr železniční a kamionové dopravy na celkové (díly i hotové vozy) dopravě TPCA. Vlaky z průmyslové zóny budou řazeny na kolínském nádraží, kde jsou pro potřeby zóny rezervovány čtyři koleje. Vnější část vlečky průmyslové zóny je financována z veřejných prostředků, v tomto případě z rozpočtu města Kolín, které se podílí na výstavbě vlečky až k okraji průmyslové zóny do km 1.430, tedy do místa úrovňového křížení s obslužnou komunikací k retenční nádrži. Kolejiště uvnitř zóny financují jednotlivé závody.Vlečka odbočuje z širé trati mezi zastávkami Kolín - Zálabí a Veltruby. Podle původního projektu mělo mít vnější vlečkové napojení průmyslové zóny pouze jednu kolej. Tento projekt byl během výstavby změněn a přibýt by měla ještě objízdná kolej v délce přibližně 600 metrů. Vlečka v průmyslové zóně je navržena tak, aby i další zájemci o umístění svých aktivit do průmyslové zóny mohli napojit svůj závod na železniční síť.Závod TPCA bude používat železniční dopravu pro expedici drtivé většiny vyrobených vozů.Zatěžkávací zkouškou projde nová trať už na jaře. Tehdy začne TPCA vyrábět nové vozy. Celkem jich má ročně vyrobit 300 tisíc. Samotná automobilka zaměstná tři tisíce lidí, dalších zhruba několik set jich najde práci u dodavatelů přímo v průmyslové zóně. Radnice by ráda, aby stát dal na vybudování zastávky dal peníze, protože pak by zaměstnanci podniků v průmyslové zóně

nemuseli jezdit do Ovčár vlastními auty nebo autobusy - silnice z Kolína do Ovčár totiž už dlouho nestačí dopravě.Bude o to i nadále usilovat a chtěla by se státem jednat o přidělení dalších finančních prostředků.

TPCA úspěšně dokončil komplexní zkoušky technologií a zároveň splnil zákonné podmínky pro udělení povolení ke zkušebnímu provozu. Povolení má pro TPCA zásadní význam, neboť konstatuje, že závod je způsobilý pro výrobu osobních automobilů a může začít vyrábět. Start komerční výroby je plánovaný na 1. čtvrtletí 2005.

Fáze zkušebního provozu bude probíhat přibližně jeden rok a po úspěšném splnění všech podmínek TPCA přejde do trvalého provozu. Povolení ke zkušebnímu provozu dokládá, že závod splňuje všechny normy z oblasti bezpečnosti práce, protipožární ochrany, hygieny a životního prostředí.

TPCA v minulosti úspěšně prošla procesem přípravy integrovaného povolení (IPPC). Toto povolení stanovuje limity produkovaných odpadů, odpadních vod, emisí do ovzduší, hluku a jejich pravidelný monitoring. Některé limity pro TPCA jsou mnohem přísnější, než ukládá platná česká legislativa a než je obvyklé v zemích Evropské unie (např. hodnota limitu pro emise do ovzduší VOC je v případě TPCA o více než 50 % přísnější, než je platný limit ve Francii i Velké Británii). Podobně zpřísňující limit je stanoven i pro hluk a další faktory mající vliv na životní prostředí.

Nad legislativně povinné plnění limitů se TPCA dobrovolně zavázala k dokončení certifikačního procesu podle ISO 14 001 do jednoho roku od zahájení sériové výroby - tj. do února 2006. Tomuto závazku je důsledně podřízena i příprava veškerých standardizovaných pracovních postupů včetně hodnocení a řízení vlivů na životní prostředí a zavedení systému pravidelných interních auditů zaměřených na životní prostředí. Ty byly aktivně prováděny už ve fázi dokončování montážních prací v polovině roku 2004.

Příchod automobilky zvýšil naši sebedůvěru

EXKLUZIVNÍ REPORTÁŽ Z NÁVŠTĚVY V PEUGEOTU A V TOYOTĚ VE FRANCII

Tři dny strávili starosta Kolína Miroslav Kaisler, starostka Ovčár Zdeňka Luťchová a novináři z Kolínského PRESu, Kolínského deníku, Práva a Radiožurnálu ve Francii. Průzkumnou misi zařídila firma TPCA ve spolupráci s mateřskými společnostmi, PSA Peugoet/Citroen a Toyota MC. Kromě prohlídek centrály PSA v Poissy, Designového centra ve Vélizy a výrobního závodu Toyota ve Valenciennes mělo být nejzajímavější zkušeností setkání s představitelem tamní samosprávy. Kolínský Pres přinesl o této cestě zajímavou reportáž, kterou zařazuji do kroniky v plném znění.

Ve Valenciennes (100 km od Bruselu) totiž již tři roky funguje továrna na výrobu vozů Toyota Yaris. Vzhledem k velikosti města (42 tis. obyvatel), ke krátké zkušenosti s existencí závodu a vysoké nezaměstnanosti se tamější situace měla podobat kolínské. Jistý rozdíl tu ale byl: díky umístění fabriky, ale zřejmě i kvůli lepší infrastruktuře, zde nemají takové problémy s dopravou jako v Kolíně (jakkoliv nelze přesně určit, že za ni může hlavně TPCA). Dokonce ani strach z předčasného odchodu dnes jednoho z nejvýznamnějších zaměstnavatelů regionu jsme nezaznamenali. Ujal se nás "directeur général adjoint" spolku tvořeného 32 obcemi u

města Valenciennes Jean-Luc Legarez. Během asi hodinové debaty nezaznělo jediné křivé slovo na adresu vedení firmy Toyota Motor Manufacturing France. Příchod japonského výrobce si pochvaloval. Jak by ne, před lety činila nezaměstnanost v této oblasti 20 %, dnes díky závodům Toyoty a Chrysleru dosahuje 13 %. Zdejší reprezentaci stouplo sebevědomí natolik, že doufá, že za pár let to bude valencienneský region, který bude pomáhat chudším oblastem, zatímco dosud tomu bylo naopak.Zajímavé je, že Toyota přišla do Valenciennes vlastně náhodou, pokud lze věřit slovům Jeana-Luca Legareze. Místní radní se na veletrhu v Detroitu doslechli, že Japonci se chystají vyrábět v Evropě. Přes agenturu, obdobnou našemu Czech Investu, se spolku podařilo navázat kontakty, ale zprvu vypadalo všechno utopicky. Nakonec Japonci do Evropy přišli a továrna na výrobu Toyoty Yaris byla na zelené louce postavena za 23 měsíců. Stavební práce průmyslové zóny financovala radnice. Proti Kolínu jsou ve Valenciennes rozdíly ve vidění stavby automobilky. Na otázku, jaká byla negativa po příchodu fabriky, odpověděl ředitel spolku, že žádná. "Region tím získal sebedůvěru. Největší přínos vidím ve vytvoření pracovních míst, důležitá je i reklama a nové kontakty," uvedl Jean-Luc Legarez. Ke změně územního plánu se přitom vyjádřilo 82 obcí regionu (tedy i obcí mimo spolek). Na stavbu si prý nikdo z obyvatel veřejně nestěžoval. Pravdou je, že k závodu vede dálnice A 1 a dopravu dílů či automobilů usnadňují blízké přístavy. Automobilka zakrytá valy se nachází asi kilometr od prvního obytného domu. Přístup místní radnice se v mnohém odlišoval. Byty stavělo město pouze pro inženýry z Japonska připravující továrnu, nyní je z obecních domů domov důchodců a jednoduché bydlení pro mladé rodiny.O práci v Toyotě byl značný zájem, přihlásilo se 50 tisíc kandidátů. Zajímavé je, že na rozdíl od Čech mají Japonci ve Francii pouze pětileté daňové prázdniny. Před zahájením výroby firma Toyota nesponzorovala nic, nyní přispívá místnímu mládežnickému fotbalovému klubu. Je tu i pomoc při rekultivaci starých výrobních zón a partnerství výstav či kulturních festivalů. Dá se ale říci, že sponzoring je velmi malou položkou ve výdajích. Ve Francii to údajně ani není zvykem.Po skončení návštěvy si člověk nemohl nepoložit otázku, nejsou-li kolínští příliš kritičtí k "cizincům", kteří postavili u Ovčár továrnu TPCA. Ačkoliv se to v současnosti nezdá jako plus, kolínský závod slouží jako pojistka pro ty, kdo nemají práci a stojí o ni. Druhou věcí je, jestli vlastně není správné ukázat vedení firmy, že bude od počátku pod přísnou kontrolou nejen v otázce ochrany životního prostředí.

Ve Vélizy

Vznikající modely PSA Peugeot Citroen se dotvářejí ve vývojovém středisku designu ve Vélizy u Paříže. Vše je tady nové, otevřeli teprve 7. října. V budově za 130 mil. eur pracuje 750 lidí. Nejdůležitější z nich jsou stylisté a inženýři. Ochranka nás na vrátnici upozorňuje, že fotografování je zakázané. Nijak přísně nás ale nikdo neprohlíží. Do patra se dostáváme rozlehlým výtahem pro 5.000 kg, neboť se jím vozí automobily. V obrovské bílé předváděcí místnosti, která vypadá futuristicky jak z filmů o Fantomasovi, najednou bez předchozího upozornění přichází muž v baloňáku. Jmenuje se Robert Peugeot. Tento člen rodiny Peugeotů krom jiného navrhuje také barvy automobilů. "Ten baloňák je můj pracovní oděv. Pracujeme teď totiž na terase a tam je chladno," vtipkuje Peugeot.Průvodce nás vede do virtuálního oddělení Centre de Réalizé Virtuelle, které je nejmodernější svého druhu na světě. V přítmí si nasazujeme brýle a obraz auta na stěně se stává třírozměrným. S Peugeotem 307 CC poletujícím vzduchem lze jakkoliv pohybovat, dokonce nahlédnout kamkoliv dovnitř. O pár metrů vedle dívka dokresluje detaily speciální tužkou rovnou na obrazovku počítače. Ve vývojovém centru se také virtuálně zkouší, jak se dá jakýkoliv díl do auta namontovat. I když modely pro kolínskou automobilku nevznikly přímo tady, ale ve starším centru v Carries, kolínské auto se dotvářelo obdobně.

V Peugeotu

V centrále firmy PSA Peugeot/Citroen v Poissy s námi diskutovali pánové Weill a Dorge. Po oznámení, že v prvních letech až 95 % aut poputuje z Kolína do západní Evropy, jsme se nemohli nezeptat, proč vlastně automobilky postavili závod v Čechách. Investici zdůvodnili předpokládaným rozvojem trhů ve střední a východní Evropě. Samozřejmě nezanedbatelný prý není ani faktor nízkých nákladů, ale především umístění závodu. "Jde nám o to vytvořit rovnováhu mezi evropskými lokalitami. Závod budovaný za velkých investic není jen krátkodobou záležitostí, ale projekt na 20 až 40 let. V Česku je rozvinutá a kvalitní infrastruktura a průmyslová tradice. To vše převážilo nad nízkými náklady na výrobu," řekli. Zajímavé je pro zaměstnance TPCA tvrzení, že PSA uplatňuje v sociální politice několik zásad. Oba pánové například tvrdili, že jim při náboru zaměstnanců ani tak nezáleží na vzdělání či věku uchazeče, jako na schopnosti přizpůsobit se vývoji, šikovnosti a schopnosti pracovat v kolektivu. Zaměstnanci nabízí zvyšování kvalifikace a motivaci. Tento přístup se odráží ve slabé fluktuaci - každý zaměstnanec má šanci na interní kariéru. Zdůraznili, že i dělník, který začíná u pásu, se může svou pílí a inteligencí vypracovat až na manažera.Rychlý rozvoj automobilového průmyslu pochopitelně klade i na PSA vysoké nároky. Nicméně to neznamená, že by prý zapomínali na zlepšování pracovních podmínek a udržování dobrého sociálního klimatu. "Jde nám o to, aby u nás mohli zůstat zaměstnanci i po dosažení 60 let i za cenu toho, že je přeřadíme na méně náročnou práci," tvrdili pánové Weill a Dorge. Snaží se údajně dodržovat zásady aktivního zdraví. "To znamená, že se naši zaměstnanci neúčastní jen zákonem stanovených lékařských prohlídek, ale učí je například, jak se správně stravovat atd. V neposlední řadě nezapomínají na bezpečnost práce. Podle interních statistik firmy se míra frekvence pracovních úrazů rok od roku snižuje. V příštím roce plánují, že tato míra opět poklesne a za 1 milion odpracovaných hodin dojde nejvýše jen ke třem úrazům. Snahou také je snižovat počet náročných pracovních míst. Zatímco v roce 1999 bylo takových míst ve firmě 35 %, v roce 2005 jich má být už jen 8 %. Politika odměňování se řídí několika hledisky. Jednak podle ceny pracovní síly na konkrétním trhu práce a jednak podle výsledků toho či kterého závodu. Zaměstnanec se tak může dočkat při zvýšení produktivity prémií. Je snaha o přerozdělení části zisku mezi zaměstnance a podporování jejich finančních úspor. Dalším impulzem jsou zaměstnanecké akcie. V roce 2004 bylo v Peugeotu 40 tis. akcionářů z řad zaměstnanců."Jde nám také o to, zohlednit očekávání zaměstnanců pro odchod do důchodu a i pro ty nejméně odměňované dělníky zajistit udržení kupní síly," uvedli. U PSA se prý dbá na spravedlivém odměňování pracovníků. To znamená, že ženy, pokud pracují na stejném pracovišti, dostávají stejnou mzdu jako muži.
Že situace v TPCA nebude tak úplně růžová podle představ PSA, o tom svědčila poslední slova pánů Weila a Dorgea. "V Toyotě není sociální politika totožná, ale bude ´sbíhat´."

V Toyotě

Podle tiskového mluvčího společnosti Toyota Motor Manufacturing France ve Valenciennes Nicolase Fayola podíl yarisů (které v tomto závodě vznikají) na prodeji aut ve světě byl v roce 2002 dvouprocentní, v roce 2003 činil už 4,7 % a letos by to mělo být 5 %. V příštím roce předpokládá Toyota také 5procentní podíl, ale vzhledem k zvýšenému nárůstu se má prodat více aut.Město si Toyota vybrala nejen kvůli vysoké nezaměstnanosti po útlumu těžkého průmyslu, ale hlavně kvůli rozvinuté infrastruktuře a blízkosti dodavatelů. Podle mínění Japonců jde zároveň o dynamicky se rozvíjející region.Výstavba továrny proběhla za 23 měsíců, za stejnou dobu došlo k navýšení výroby na současnou úroveň. V první fázi vyrobil závod jedno auto za 108 vteřin, ve druhé fázi za 90 vteřin, ve třetí za 72 vteřin a nyní z linky sjede jedno auto každou minutu. Jedou zde také na tři směny a zaměstnáno je zde 3.250 lidí (v Kolíně bude mít práci "jen" tři tisíce lidí proto, že ve Valenciennes také produkují motory). Investice do vzniku závodu se vyšplhaly na 880 mil. euro.Toyota si zakládá na přátelském

vztahu k životnímu prostředí. Razí heslo "Green, clear nad lean", tedy něco jako zelená, čistá a šetrná. Díky své kompaktnosti továrna ve Valenciennes (jde o první továrnu tohoto druhu) podle zástupců TMMF spotřebuje o 37 % méně energie než tradiční továrny Toyoty. I spotřeba investic je o 40 % nižší. Továrna je zahloubena níž než je horizont, okolo jsou valy, kolem je vysázeno 20 tisíc stromů. Výrobce musí dodržovat všechny předpisy týkající se čistoty vody vycházející z jeho vlastní čističky, to samé se týká kvality vzduchu a množství volných těkavých látek. Odpad je tříděn nebo recyklován, na skládku údajně nepřijde ani gram odpadu.Vedení továrny si nemohlo vynachválit spolupráci s místní samosprávou (tu tvoří spolek 32 obcí u města Valenciennes). Veškerá řízení probíhala v co nejrychlejším čase, jen jsme nic neslyšeli o tom, že by tamější nejvyšší představitel samosprávy "v zájmu urychlení výstavby" podepisoval smlouvy bez vědomí radních. Samospráva ve spolupráci se státem vytvořila speciální kanceláře pro všechny, kdo zde chtěli pracovat. "Se samosprávou jsme měli naprosto otevřené vztahy," řekli pánové Leroy a Moyere.Při vytváření pracovních míst sázeli hlavně na lidi z okolí. V závodě pracuje 80 % zaměstnanců pocházejících z perimetru do 50 km. Zaznamenali 50 tisíc uchazečů. Nejnižší plat dělníka v továrně Toyota ve Valenciennes je o 25 až 30 % vyšší než je ve Francii zákonem stanovené minimum (to je zhruba 1.000 euro).Pro novináře asi nejzajímavější informací bylo tvrzení, že vzhledem k tvrdé konkurenci v tomto segmentu na evropském kontinentu se zisk firmy na jednom vyrobeném vozu rovná ceně jednoho reflektoru.

Oba šéfové TPCA - Masatake Enomoto a Jean-Pierre Chantossel na vánoce v Kolíně nebyli. Japonec proto, že naení křesťan a ván oce v našem období a v našem pojetí neslaví a chce si odpočinout na jihu Evropy, s manželkou ve Španělsku. Francouz odjel domů, do Francie k rodině. V celé automobilce se mezi Vánoci a Silvestrem pracovní ruch uklidnil. Velká část z více než 1500 zaměstnanců si totiž vzala dovolenou. Týká se to hlavně těch zdaleka, kteří se do Kolína přistěhovali za prací a ve volných dnech jezdí za rodinou. TPCA zaměstnancům doporučila, aby si vzali volno a nabrali síly na lednové zahájení zkušební výroby.

Celý letošní rok se TPCA připravovala na zahájení výroby začátkem příštího roku,přijímala nejpočetnější skupinu zaměstnanců - dělníky, kterých budou v továrně skoro dvě tisícovky. Ovšem tolik lidí z Kolína a okolí nemělo o práci v automobilce zájem.Firma proto začala shánět dělníky i v regionech s vysokou nezaměstnaností – například na Ostravsku nebo Mostecku.

TPCA začala lákat dělníky na zvýšené platy: nástupní mzda je v TPCA nyní 14 tisíc korun bez příplatků za směny a bez odměn.Radnice spolu se státem také podle již dřívějších slibů začala stavět první z 850 bytů pro zaměstnance TPCA. V prosinci jich v areálu bývalých kasáren bylo 137.

S automobilkou částečně souvisí problém dopravy v Kolíně a okolí. Dopravě hrozí podle radních i některých odborníků téměř kolaps, město si proto nechalo zpracovat studii, podle níž se provoz na kolínských ulicích změní. Podle ní mají například přibýt kruhové objezdy, jinde zase radnice zakáže provoz nákladních aut, v roce 2006 by měla začít i stavba obchvatu Kolína. Středočeský kraj nyní řeší odvolání obyvatel Štítar proti územnímu řízení.

Tři mrňousi od Kolína odhaleni!

MF DNES

ČTVRTEK 2. PROSINCE 2004

PEUGEOT

Délka	Šířka	Výška
3428 mm	1630 mm	1470 mm

TOYOTA

Délka	Šířka	Výška
3405 mm	1615 mm	1465 mm

CITROËN

Délka	Šířka	Výška
3429 mm	1630 mm	1470 mm

Vzrušení podobné, jako když se svléká krásná žena, ovládlo včera nejen automobilové nadšence. Minimálně každý, kdo v Česku uvažuje o koupi nového vozu, byl totiž zvědavý. Jací budou až dosud přísně zahalení mrňousi, které v příštím roce začne chrlit gigantický závod u Kolína? Dnes už se nikdo nemusí dohadovat. Jedinou neznámou tedy zůstává, nakolik tyto tři nákupní tašky na kolečkách opravdu zaplaví naše silnice.

První fotografie nových vozů zveřejnila automobilka Toyota, Peugeot a Citroën (TPCA) dřív, než bylo původně oznámeno. Přísné utajování podob je totiž nesmírně nákladné. Automobilka bude pro každou značku vyrábět jeden typ malého auta. Toyota bude nabízet model Aygo. Peugeot se bude snažit přesvědčit svým modelem 107 a Citroën zase tím s označením C1.

První reakce motoristů na internetu jsou v rozmezí od nejnadšenějších až k těm pohrdavým. *„Líbí se mi z nich asi nejvíc Toyota. Jinak ale všechny tři vypadají jako šikovná autíčka, s kterými bude radost ve městě parkovat,"* nešetřila chválou účastnice internetové diskuse pod značkou Beruška. Další, zřejmě také mladá žena uvažovala: *„Chci cokoliv, co se bude trochu vymykat. Proto bych si nikdy nekoupila fabii. Jenže se trochu bojím, že za chvíli i tahle nová autíčka budou stádní záležitostí..."*

Muži v diskusi pak projevovali méně citu a víc praktičnosti. *„No, porche mi z toho asi nevyroste, i kdybych ho zalejval denně,"* zažertovala značka „kabeš". Nejčastější námitka však byla: Jsou to tři totožné vozy, na které až nakonec přidělají jednu ze tří značek.

Jestli tato tři malá autíčka, která mají každou minutu po jednom opouštět automobilku, zaplaví české silnice, to bude záležet hlavně na ceně. Včera výrobce nic konkrétnějšího nezveřejnil. Podle dřívějších informací by se však například C1 mohl prodávat kolem 7500 eur, tedy asi 230 000 Kč.

Vzhledem k tomu, že jde o plnohodnotné čtyřdvéřové minivozy, určitě si podle ředitele Sdružení automobilového průmyslu Antonína Šípka najdou na českém trhu své zákazníky. Významným faktorem je podle něj fakt, že jde o vozy známých značek, a také to, že jde o auta české výroby. *„Pro český trh však budou asi rozhodujícím momentem prodejní ceny v porovnání s konkurencí v této třídě,"* uvedl.

Kompaktní malá auta, která budou vyráběna na stejné platformě, jsou maximálně přizpůsobena používání v městském provozu. Mají totiž uspokojit rostoucí poptávku po základních modelech jednotlivých značek, tedy po malých levných vozech s cenou výrazně nepřevyšující 200 000 korun. Cenou by měly tedy konkurovat i Škodě Fabii z Mladé Boleslavi, která má však větší rozměry.

Vozy o délce 3,4 m, šířce 1,6 m a výšce 1,4 m budou vybaveny benzinovým motorem o objemu 1,0 litru a 1,4litrovým dieselem. Všechny tři vozy budou poprvé oficiálně představeny v březnu v rámci mezinárodního autosalonu v Ženevě a jejich obchodní uvedení je plánováno na rok 2005. Z roční kapacity továrny 300 000 aut by měly dvě třetiny připadnout pro značky Peugeot a Citroën a třetina pro Toyotu. *(pro)*

KONKURENTI

Dacia Solenza 184 900 Kč

Daewoo Matiz 189 900 Kč

Fiat Panda 199 900 Kč

Dacia Logan 199 900 Kč

Renault Twingo 204 900 Kč

Hyundai Atos 209 900 Kč

Kia Picanto 214 980 Kč

Fiat Punto 217 900 Kč

Škoda Fabia 224 900 Kč

Renault Clio 224 900 Kč

Ceny s DPH, včetně akčních nabídek

Každou minutu vyjede jeden vůz

Co se děje za branami gigantické automobilky je přísně střeženo.

■ MICHAL ACHREMENKO

Větší investici Česká republika už v budoucnu asi mít nebude. Japonsko-francouzské konsorcium tří automobilek, Toyota, Peugeot a Citroën, totiž investovalo do společného projektu zhruba 46,5 miliardy korun.

„Tato částka však vedle výstavby továrny zahrnuje například i vývoj nových modelů," upozornil Matěj Matolín, mluvčí kolínské automobilky.

Cílová kapacita kolínské automobilky má dosáhnout 300 tisíc vozů ročně, to znamená, že po dosažení plného provozu bude z jejích pásů sjíždět každou minutu jeden automobil. Práci zde najdou tři tisícovky zaměstnanců.

Rozhodnutí o umístění nové automobilky do České republiky padlo v roce 2001. Zájem o tuto investici měly pochopitelně i ostatní země z regionu střední Evropy.

„Česká republika přesvědčila zahraniční investory hned z několika důvodů," uvedl Matolín. Především dostatečnou železniční a silniční sítí, která umožní plynulé zásobování automobilky a expedici jejích výrobků.

„Velmi podstatným faktorem, který hrál jednu z nejdůležitějších rolí, je kvalifikovaná pracovní síla spojená s průmyslovou tradicí Česka," uvedl Matolín.

Svou roli při rozhodování o umístění automobilky také sehrál geografický faktor, centrální poloha Česka v kontextu evropského kontinentu. *„Většina vyrobených automobilů bude směřovat do zemí západní Evropy,"* sdělil Matolín poněkud překvapivě, i když zatím nebyl schopen sdělit konkrétní údaj, tedy kolik z 300 tisíc automobilů zůstane „doma" či bude vyvezeno dále na východ.

„Investice výrobního charakteru a navíc takového rozsahu má přímý efekt, to znamená zvýšení zaměstnanosti a třeba zvýšení příjmů státního rozpočtu formou daní. Po rozjezdu výroby bude mít vliv i na stav obchodní bilance, protože se zvýší hodnota vývozu," uvedl ekonom Petr Dvořák.

„Ovlivní však i zaměstnanost u firem, které budou s novou automobilkou spolupracovat, ovlivní kvalitu jejich výroby, z čehož budou profitovat i jejich ostatní odběratelé, a zlepší jejich hospodářské výsledky," dodal Dvořák. Rozsah dopadů je podle Dvořáka velmi rozsáhlý, v neposlední řadě budou z automobilky profitovat i obchodníci, protože se na Kolínsku zvýší kupní síla obyvatelstva.

Co byste chtěli za dvě stě tisíc...

V předvečer dne, kdy konsorcium firem Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) představilo tři nová auta, byla gigantická továrna, která vyrostla na zelené louce u Ovčár nedaleko Kolína, jako nedobytná pevnost.

„Co byste chtěli za dvě stě tisíc bez daně. Jsou to taková jednodušší vozítka. Například na vnitřní straně dveří to nemá ani pořádné kryty," to bylo vše, co prozradil jeden dělník automobilky. Ani další, kteří se svěřili s tvrdými podmínkami v továrně, nechtěli být jmenováni.

„Lakýrníky drezurovali jako cvičené opice. Trénovali s omyvatelnou barvou. Když přišel kontrolor a třeba dveře byly špatně nastříkané, musel lakýra vzít hadici, omýt je a stříkal znovu," dodal. Barvy jsou ale prý to jediné, co se dá na autě pochválit. *„Viděl jsem vzorník a jsou tam snad všechny,"* potvrdil další dělník.

Když se redaktoři našeho listu snažili přiblížit k závodu s fotoaparátem, potázali se se zlou u ochranky. *„Co tady děláte! Sedněte si do vozu a jeďte za námi,"* křikl pracovník bezpečnostní služby. Nakonec uznal, že se redaktoři nedopustili ničeho nezákonného a nechal je odjet.

To bylo v předvečer velkého odhalení malých vozítek. Nyní tedy už může každý posoudit, jak se mu líbí a které z nich má šanci stát se největším hitem.

Ačkoliv fabrika začne tyto vozy sériově vyrábět až příští rok, rozhodla se jejich podobu zveřejnit už nyní. *„Vyjde nás levněji, když auta ukážeme už teď,"* vysvětlil posunutí termínu Matěj Matolín, mluvčí TPCA. *(luk)*

KOMENTÁŘ

Česká republika je automobilová velmoc

■ LÍDA RAKUŠANOVÁ

Je nejvyšší čas zvyknout si na něco, co si před patnácti lety nejspíš nikdo nedovedl představit: naše země se pomalu ale jistě dostává mezi deset nejproduktivnějších výrobců automobilů na světě. Až se v Kolíně naplno rozběhnou montážní linky, bude se v České republice, dohromady s produkcí mladoboleslavské Škodovky, vyrábět ročně osm aut na sto obyvatel. Ještě těsnější bude tento poměr na sousedním Slovensku, až tam své brány otevřou zahraniční automobilky v Žilině a v Trnavě.

S výrobci aut dostali šanci domácí i mezinárodní subdodavatelé automobilových dílů. Objem jejich produkce rostl v uplynulých letech podstatně rychleji než rozvoj automobilek samotných. Výroba aut se vším, co k ní patří, se tak jednoznačně stala tahounem průmyslové transformace v celém středoevropském regionu a pomohla mu překonat z komunismu zděděnou závislost na zastaralém zbrojním průmyslu.

Ani vyhlídky nejsou špatné. Montážní haly se sice teoreticky mohou přesouvat za levnější pracovní silou dál na východ, ale v praxi se ukazuje, že láce není všechno. Komplikovanější výroba se neobejde bez zázemí vyspělé průmyslové tradice. Ve střední Evropě ho investoři očividně našli, protože sem překládají také výzkum a vývoj. V tom dnes spočívá ta vůbec největší šance do budoucnosti. A nejen automobilového průmyslu.

Rok 2004 přinesl městu a lidem v něm dobré i horší, jak už to v životě chodí. Celkově to ale byl dobrý rok, město opět trochu změnilo svou podobu a to samozřejmě k lepšímu. Obyčejný život, radosti i starosti lidí, jejich práci i zábavu jsem se snažila faktograficky zachytit na stránkách kroniky. Jistě na nich nejsou všechny události , jimiž Kolín a lidé v něm v roce 2004 žili, ale ty nejpodstatnější jsem zaznamenala určitě. Náměty pro jednotlivé zápisy jsem čerpala z běžného života, z připomínek spoluobčanů, z jednání zastupitelstva města, ze Zpravodaje města Kolína, který radnice vydává. Mnoho podnětů jsem také našla v tisku. A to zejména v regionálním týdeníku Kolínský Pres, v celostátním deníku MF Dnes, na internetu, v tiskových zprávách a informacích, které vydávala automobilka TPCA. I to je důkazem toho, že v Kolíně se stále něco děje. Jinak by totiž stránky novin neplnil. Některé články z novin a časopisů, v nichž jsem spatřovala velkou vypovídající hodnotu pro budoucnost jsem v kronice citovala doslovně (zdroj je uveden v textu), výstřižky jiných je kronika doplněna.

Samostatná část kroniky je věnována TPCA. Událostí kolem její výstavby a příprav na zahájení výroby bylo hodně, zaslouží si ucelenou část, která dá budoucím generacím souvislejší přehled o tom, jak v polích za Kolínem vyrostl gigant, který rozčeřil poklidnou hladinu života do určité míry doposud venkovského okresního města. Díky automobilce se Kolín stává větším, začal se nebývale rozvíjet a velký rozvoj ho ještě čeká. Ať již jde o byty, příliv nových obyvatel v souvislosti s pracovními příležitostmi, příchod investorů do města, budování obou průmyslových zón, možnosti pro zábavu, příměstskou rekreaci a odpočinek lidí. I když, samozřejmě tento bouřlivý rozvoj přináší sebou mnoho denních problémů, na něž dimenze města nebyla stavěná – například jde o dopravu. Ale musím konstatovat – a určitě to ze stránek kroniky vyplývá, že problémy se řeší a opět ku prospěchu lidí.

Radnice má za sebou mnoho splněných úkolů, ale rovněž má před sebou mnoho úkolů dosud nenaplněných a tedy stále mnoho práce.