

www.tydeniky.cz

METROPOL



Volkswagen Tiguan R-Line DSG
 již za 749 000 Kč jen u Auto Anex.

Přijďte si k nám pro nový vůz Volkswagen Tiguan R-line 2.0 TDI 4Motion a vyrazte na zimní dovolenou. Za zvýhodněnou cenu 749 000 Kč získáte navíc i originální střešní nosiče a střešní box Volkswagen. V případě financování garantujeme 0% navýšení.

Těšíme se na vaši návštěvu.
 Tým Auto Anex Děčín.

Navíc originální střešní
 nosiče + střešní box zdarma.

Volkswagen Financial Services
 Účt. leasing. Pojistka. Mobilita.



Autorizovaný prodejce Volkswagen Auto Anex s.r.o.
 Žerotinova 378/9, 405 02 Děčín III, tel.: 412 558 098, 736 622 736,
 www.autoanex.cz, e-mail: prodej@autoanex.cz

Noste to, co vám sluší

Přichází nejkrásnější kalendářní období a my, ženy, se v něm chceme líbit. Tón elegance udávají přední čeští módní návrháři, mezi které patří Petra Kociánová.

Čím vám učarovala móda jako taková a co vás k ní přivedlo?

V době před revolucí, kdy se v tehdejší Československu nosila socialistická uniformita vyráběná v tehdejších státních oděvních podnicích, jsem s týmem manekýnek jako jedna z nich jezdila po veletrzích a výstavách. Předváděly jsme kolekce pro tehdejší státní podnik Tiba, který vyráběl bavlněné potištěné tkaniny. Na trhu nebylo nic k dostání, zajímavé kousky pouze v tuzexu za nedostupné peníze a tak vznikaly mé první modely z bavlněných potisků, které pro mě byly snadno dostupné. Střihy kopirovaly mé kamarádky, od nich zase jejich kamarádky atd. Bylo milé potkat můj výstřední nepřehlédnutelný model v davu. Nebylo mým snem a plánem stát se návrhářkou, přišlo to tak nějak samo.

Kde berete při tvorbě inspiraci?

Inspirace je všude kolem. Nejčastěji mě inspirují moje klientky, když se snažím vyzdvihnout jejich přednosti, potlačit nedostatky, zkorigovat disproporci postavy, zvednout sebevědomí, podtrhnout jejich osobnost. Pak je pro mě velkou inspirací historie. Bez ní by nebylo současné módy, protože z ní vychází. A v neposlední řadě mě baví hledat nové cesty, vždy však ctím eleganci a estetično. Osobně neznám vám nesmyslné modely, kdy se autor snaží překvapit za každou cenu. Myslim, že všichni víte, co mám na mysli.

V jakých materiálech, liniích a barvách se ponese letošní jarní a letní sezóna?

Asi vás překvapím, ale osobně neznám ani módní trendy. Estetic-

ké oblečení, které padne, dotýčný se v něm cítí dobře, je nejdůležitější trend. Barva musí sloužit a přiměřený a praktický materiál i střih plnit účel. Všechno dohromady má působit hezky. Na jaře bychom se měli držet barev světlých a svěžích, sluníčko, na které jsme se celou zimu těšili, si o ně říká. K zahazení a velmi elegantní však je občas i ta černá. Takže se budu opakovat: Noste to, co se vám líbí, cítíte se v tom dobře, a co vám sluší.

Které doplňky doporučujete?

Návrháři se snaží vymýšlet a určovat trendy, vybírá si však ulice, to znamená lidé, kteří jsou ochotni naše výmysly nosit. Za mě: Nosí se vše, jen je třeba dodržovat pár jednoduchých pravidel, například elegantní lodičky s mírnou špičkou na jehle ke kostýmu s malou až střední kabelkou do ruky, kecky a velký batoh ke sportovnímu oblečení a do přírody. Nedoporučuji promíchat.

Oblékají se podle vašeho názoru české ženy vkusně, nebo by měly být odvážnější?

České ženy se podle mě vcelku oblékat umějí, ale je to velmi individuální. V některých směrech vídám velké mezery, například vysoce postavená manažerka v minisukni příliš reprezentativní ve světovém měřítku není. A v tom jsou u nás velké mezery. Ať se na mě tyto dámy nezlíbí, ale je to tak.

Co se snažíte ve svých modelech na ženách zdůraznit?

V každém případě vždy a všude ženskost. Emancipace je fajn, ale una-

vuje a každá z nás, i ta nejzarytější feministka roztaže, když jí galantní muž dá najevo obdiv a úctu. Žena by vždy měla zůstat ženou, v tom je u nás žen největší síla a oblečení nám v tom pomáhá.

Existuje něco jako módní kodex?

Módním kodexem rozumím pravidlo, nebo spíše soubor univerzálních pravidel pro oblékání pro různé příležitosti a období.

V čem se cítíte vy sama při práci nejlépe?

Záleží na tom, co je mým úkolem pro daný den. Je – li to nějaké jednání, miluji kostýmek z kvalitního materiálu, lodičky atd., tzv. byznys look a velmi ráda jsem za dámou. Nejčastěji mě však uvidíte v černých kalhotách a triku, v poslední době dokonce bez make – upu: Prostě nestihám, den má jen 24 hodin. V kostýmku si ce lépe vypadám, ale moc se v něm nehnu.)

Jak dlouho trvá příprava kolekce, jakou byla například přehlídka dámských šatů v Galerii Smečky?

No, to jste mě dostala. Speciálně přehlídka v Galerii Smečky byla velmi hektická vzhledem k tomu, že se nám protáhla práce pro Českou filharmonii, jsme přehlídku s mým týmem připravili cca za měsíc (ale nikde to neříkejte). Na přehlídce v pražském Rudolfinu, která následovala v listopadu loňského roku, se však pracovalo několik měsíců a myslím, že rozdíl byl velmi vidět.

Text: Ladka Richterová

Foto: archiv

Petra Kociánová

Obléká manželku prezidenta Miloše Zemana Ivanu, celebrity, manažerky, ale uvítá i studentku, která se chystá na maturitní ples. Připravila šaty pro večeri s britskou královnou, české filharmoniky, či držitelku Křišťálového glóbu na MFF v Karlových Varech, herečku Ivu Janžurovou. Při své práci se řídí mottem: „Spokojenost zákaznice je pro mě největší odměnou. Mým cílem je sebevědomá královna večera, plesu, večírku, oslavná nevěsta. Neptejte se mě, které celebrity u mě šijí ... Každá moje klientka je celebritou.“

1000 Kč

Březnová otázka č.1:

Před kolika lety Luna 9 jako první sonda přistála na Měsíci a poskytla snímky povrchu?

vaše odpověď:

Březnová otázka č.2:

Hledejte na www.tydeniky.cz



vaše odpověď:

Březnová otázka č.3:

Hledejte na [f Český Metropol](https://www.facebook.com/cesky-metropol)



vaše odpověď:

telefon:

adresa:

Od února do listopadu 2016 najdete v novinách **METROPOL**, na zpravodajském portále www.tydeniky.cz a **FB Český Metropol** vždy po jedné otázce ze zajímavých etap historie i ze současnosti. Když se stanete fanouškem FB Český Metropol, vaše šance na výhru se ještě zvýší. Odpovědi na všechny tři otázky můžete jednou měsíčně zasílat buď elektronicky na email soutez@tydeniky.cz nebo na poštovní adresu: **Český Metropol, Na Lysinách 457/20, 147 00 Praha 4.**

Michal Hašek: Pomohl nám premiér Bohuslav Sobotka

z kraji

Jihomoravský kraj | Dořešení následků sesuvů půdy v Jihomoravském kraji v roce 2014 v Dolních Věstonicích a Strachotíně bylo tématem pracovního jednání hejtmána Jihomoravského kraje Michala Haška a člena Rady Jihomoravského kraje Petra Šelepky s premiérem Bohuslavem Sobotkou a ministrem životního prostředí Richardem Brabcem ve Strakově akademii.



„Rada Jihomoravského kraje směřovala k panu premiérovi začátkem února 2016 podnět ke kontrole plnění usnesení Vlády České republiky o řešení následků sesuvů z konce roku 2014, neboť ministerstvo životního prostředí nevypsalo dosud příslušný dotační titul a situace se stala pro Dolní Věstonice a okolí a samozřejmě pro vedení Jihomoravského kraje neúnosnou. S radostí konstatuji, že ledy se hnuly. Pan premiér inicioval dnešní schůzku, na které ministr Brabec oznámil, že ministerstvo životního prostředí na základě podnětu Jihomoravského kraje urychleně dokončilo přípravu příslušné dokumentace a vypsalo dotační program, do kterého se již v minulých dnech registrovala obec Dolní Věstonice.“

Po přípravě projektové dokumentace tak může být vypsáno výběrové řízení na definitivní sanaci dosud provizorně zajištěného svahu, na kterém se nachází také páteřní krajská silnice, nyní mimo provoz, což významně komplikuje dopravní situaci na Pálavě pro veřejnou i individuální dopravu,“ sdělil hejtmán Michal Hašek.

Jak doplnil, Jihomoravský kraj již Dolním Věstonicím pomohl mimořádnou dotací přes 10 milionů korun. „Nyní nic nebrání ani vládní dotaci, předpokládáný celkový rozsah prací byl již v roce 2014 odhadnout na cca 60 milionů korun. O definitivní sanaci může požádat i obec Strachotín, tam by rozsah prací činil do 3 milio-

nů korun. Využil jsem formátu dnešního jednání a informoval jsem pana premiéra a pana ministra životního prostředí také o vážném problému ve Vážanech nad Litavou, který v současné době řeší orgány veřejné správy na úrovni ORP Slavkov u Brna, Krajského úřadu Jihomoravského kraje, České inspekce životního prostředí či Policie ČR. Rovněž zde byl dohodnut další postup na základě podnětu Jihomoravského kraje. Děkuji premiéru Sobotkovi za rychlou a účinnou pomoc Jihomoravskému kraji v nalezení cesty k dořešení následků živelné pohromy v roce 2014 i řešení aktuální kauzy ve Vážanech nad Litavou,“ sdělil hejtmán Hašek. (od dop.)

Královnou handicapovaných sportovců za rok 2015 je Tereza Kmočová

Praha | Svůj svátek zažili 3. března nejlepší handicapovaní sportovci České republiky za rok 2015.

V Top Hotelu Praha se nejprve konala tisková konference a po ní také slavnostní vyhlášení výsledků tradiční ankety, v níž v několika kategoriích napříč svazy a různými druhy postižení hlasuje padesátka odborníků z řad sportovních novinářů, trenérů a svazových funkcionářů. Pořadatelem ankety je Český paralympijský výbor, mediálním partnerem Český Metropol. Vítězkou se stala sjezdářka Tereza Kmočová, která vloni zazářila hned pěti zlatými medailemi. Ani při dalších závodech svým soupeřkám nic zadarmo nedaruje. Na druhou příčku svými výkony v loňském roce dosáhl snowboardista Tomáš Pazdera, který byl v Soči také zlatý. I když ho prová-

zela zranění, je připraven dát do tréninku všechno a svou pozici obhájit. Třetí místo v anketě za rok 2015 patří lukostřelci Davidu Drahonínskému, který se vloni ve své disciplíně stal mistrem světa a pokořil světový rekord. Letos jej stihl ještě vylepšit. Nyní se připravuje na cestu do Rio de Janeiro. Všem oceněným handicapovaným sportovcům patří velké poděkování za výkony a vzornou reprezentaci, stejně jako povzbuzení do dalších úspěchů. Poděkování si zaslouží i trenéři a sponzoři českých paralympiků. Na snímku Tomáše Prchala zprava David Drahonínský, Tereza Kmočová, Tomáš Pazdera a vedoucí výpravy a trenér Roman Suda. Zdroj: Metropol



Primátorka Adriana Krnáčová: Brutální šikana se nesmí opakovat

Praha | Brutální šikana, ke které docházelo ve Střední průmyslové škole Na Třebešíně, je pro primátorku Adrianu Krnáčovou nepochopitelná, nepřijatelná a nesmí se už nikdy opakovat.

I proto se dohodla s náměstkem Petrem Dolínkem na tom, že navrhne odvolání ředitele této školy, a to se také stalo. Dnes se také společně s ministryní školství Kateřinou Valachovou vydala na půdu školy o situaci a šikaně obecně diskutovat se studenty.

„Je naprosto nevyhnutelné, aby především vedení školy vyvodilo osobní odpovědnost. Pokud je pravda, že o tomto chování byli opakovaně informováni, je nepřijatelné, že z jejich strany nepřišel zásah mnohem dříve. Vše bohužel skončilo úplně zbytečnou smrtí člověka“



a veškerá lítost je v tomto případě k ničemu,“ uvedla primátorka Adriana Krnáčová.

Nebezpečí šikany na školách spočívá podle primátorky také v tom, že si žáci zvyknou, že jim takové chování prochází a aplikují ho pak i v běžném životě.

„Jsem matkou tří dětí, které jsem vychovala sama. Vždy jsem dbala na to, aby respektovali ostatní a především, aby nebyly slepé k tomu, co se děje kolem nich. Proto chci apelovat jak na žáky, tak i na jejich rodiče. Prosím, nepodceňujte jakoukoli informaci o šikaně a nahlaste ji. Předjeme tím celé řadě lidských tragédií,“ dodává primátorka Adriana Krnáčová.



Opravy mostů na středočeských silnicích pokračují i letos



Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje má ve správě celkem 1840 mostů s celkovou délkou přemostění úctyhodných 26 kilometrů. Většina z nich však potřebuje opravu nebo celkovou rekonstrukci.

„Stavební stav mostů není v současné době celkově uspokojivý. Je to způsobeno jejich stářím, přetěžováním a v nedávné minulosti také vlivem povodní. Ta v roce 2013 způsobila nárůst počtu mostů ve stavu označovaném stupněm V. až VII., tedy špatném až havarijním, o 64 mostů,“ uvedl Ing. Milan Jeřábek, jeden z mostních specialistů Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje.

Až do nedávné doby silničářům nezbyvalo než žalostný stav mostů v dřívější většině jen konzervovat. Optimismus se jim začal vracet až v posledních dvou letech, kdy se zastavil stále narůstající počet mostů v kritickém stavu. Je to zejména díky investicím uvolněných z Fondu dopravní infrastruktury právě na opravy silnic II. a III. třídy včetně mostů. Dlouhodobým cílem je špatné až havarijní stavy minimalizovat tak, aby investice mohly být využívány



zejména na údržbu mostů ve stavu I. až IV. a tak je co nejdříve v dobrém stavu zachovávat. KSÚS SK provádí pravidelné prohlídky mostů dle platných zákonů, stav mostů je tedy důkladně sledován. Příprava projektů na opravy, rekonstrukce či stavbu nových mostů stále naráží na složité majetkoprávní vztahy. Ne zřídka totiž nejsou pozemky dotčené mostem ve vlastnictví Středočeského kraje. Zejména z těchto důvodů není ještě zrealizováno celkem 19 oprav mostů po povodni z roku 2013, přesto že projekční jsou již všechny tyto akce připraveny. Bez vyřešených majetkopráv-

ních vztahů však nemůže být ukončeno územní řízení a následně vydáno stavební povolení. „Nyní předpokládáme, že do konce roku 2016 budou všechny opravy povodňových škod na mostech zrealizovány, a to za 90 milionů korun,“ řekl Bc. Zdeněk Dvořák, ředitel Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje.

Poslední provizorní most poskytnutý Správou hmotných rezerv Ministerstva vnitra – do srpna tohoto roku bezplatně, je na silnici III/10522 u obce Červený Hrádek na Benešovsku. Původní byl

Rozdělení mostů dle kategorií:

- I. až IV. = bezvadný až uspokojivý - celkem 68% mostů
- V. až VII. = špatný až havarijní - celkem 32% z celkového počtu mostů
- Havarijních mostů je nyní cca 1,5% z celkového počtu

stržen právě při povodních v roce 2013. Zde nelze vyloučit, že kvůli majetkoprávním poměrům, kdy nejsou vyřešené restituční nároky, nebude tento most opraven ani v letošním roce.

Kromě oprav mostů poškozených při povodni je z prostředků Fondu dopravní infrastruktury poskytnutých Středočeskému kraji předpokládáno v roce 2016 zrealizovat kompletní rekonstrukce celkem 24 mostů za celkem 416 mil korun. Jedná se o stavby již projekčně kompletně připravené. V současné době probíhají výběrová řízení na zhotovitele těchto staveb a v několika případech již bylo předáno staveniště zhotoviteli. Těchto 24 mostů bude tedy zřejmě do začátku roku 2017 přesunuto z kategorie velmi špatných až havarijních, do stavu bezvadných, neboť se jedná většinou o stavby nových mostů. Další kapitolou jsou investice připravované Krajským úřadem Středočeského kraje. Jednou z významných staveb byl například nový most přes koridor ČD Praha – Hradec Králové v Poděbradech.

Co letos čeká řidiče na nejvytíženější dopravní tepně

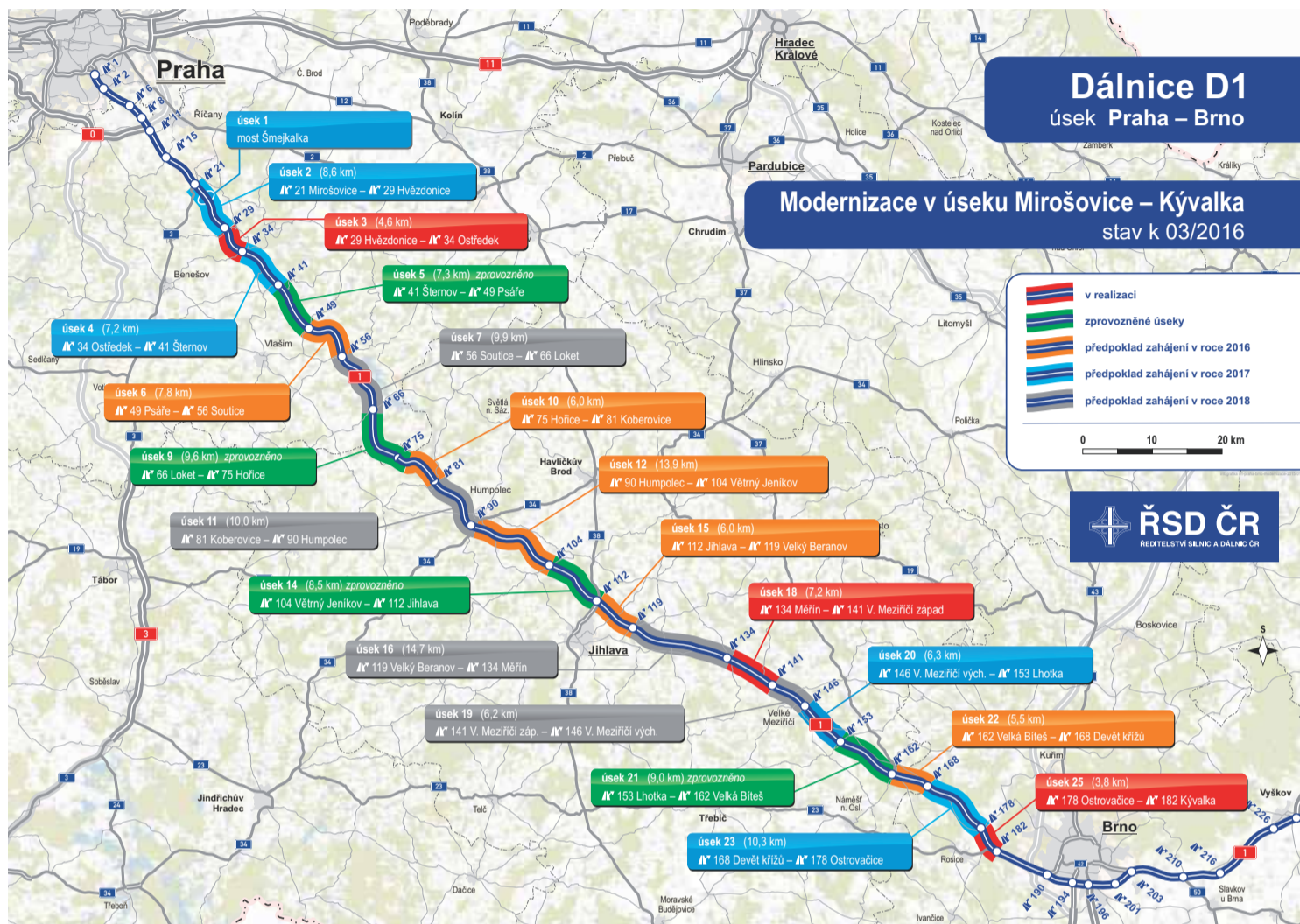
Mírné klimatické podmínky letošní zimy umožnily Ředitelství silnic a dálnic pustit se neodkladně do dalších prací na modernizaci dálnice D1. A které úseky přijdou na řadu letos?

Již v únoru a počátkem března byly zahájeny práce na úsecích Měřín – Velké Meziříčí západ, Hvězdonice – Ostředek, Ostrovačice – Kývalka a Psáře – Soutice. Další program doplňuje mapa a tabulka na této straně.

Název úseku	Délka (v km)	Náklady (tis. Kč bez DPH)
03, EXIT 29 Hvězdonice – EXIT 34 Ostředek	4,640	549 424
05, EXIT 41 Šternov – EXIT 49 Psáře	7,250	523 095
06, EXIT 49 Psáře – EXIT 56 Soutice	7,710	929 351
09, EXIT 66 Loket – EXIT 75 Hořice	9,600	624 914
14, EXIT 104 Větrný Jeníkov – EXIT 112 Jihlava	8,500	649 187
18, EXIT 134 Měřín – EXIT 141 V. Meziříčí západ	7,186	1 030 002
21, EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš	9,030	596 809
25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka	3,490	452 229

Přehled zahájení prací a cen již vysoutěžených úseků:

- Úsek č. 18 – 02/2016
- Úseky č. 3,6,25 - 03/2016
- Úsek č. 22 – 04-05/2016
- Úsek č. 15 -07-08/2016
- Úseky č. 10 a 12 – nejdříve 4.Q/2016, zahájení přípravných prací



Stát i kraje dělají maximum, aby komplikace byly co nejmenší

Nejstarší dálnice v České republice D1 zůstává i přes realizovanou rekonstrukci nejvytíženější tepnou v České republice. Jak pokračuje modernizace D1 a D2 z pohledu hejtmána Jihomoravského kraje Michala Haška, ptáme se...

Sám najeďte jako hejtman a předseda Asociace krajů ČR i soukromě určité stovky, možná tisíce kilometrů měsíčně. Předpokládám, že nejvíce po jižní Moravě. Jak vnímáte rozdíl před a po rekonstrukci jednotlivých úseků dálnic a silnic?

Rozdíl to pochopitelně je, kvalitu odvedené práce si zadavatelé – tedy kraje a stát hlídají. V tomto směru jsem v převážně většině oprav spokojen. Musíme si uvědomit, že při obnovení krajských samospráv a následném převedení silnic II. a III. třídy na kraje přišly tyto komunikace na jednotlivé regiony s mnohamiliardovým vnitřním zadlužením. Znamená to, že rekonstrukce a opravy silnic nikdy nekončí. Kraje nemají ze zákona žádný stabilní příjem na opravy silnic. Nedostáváme ani korunu ze silniční daně, kterou platí podnikatelé, nedostáváme ani korunu ze spotřební daně, kterou platíme všichni na benzínových pumpách, když čerpáme do auta benzín nebo naftu. V loňském roce Sobotkův kabinet poprvé v novodobé historii schválil



dotace pro kraje na opravy silnic – loni šlo o 4,6 miliardy korun. To, že se i letos našly 3 miliardy pro kraje, znamená vítězství rozumu a je potvrzením toho, že současný kabinet a kraje mezi sebou neválčí, ale naopak rozumně spolupracují v zájmu celé země a v zájmu občanů.

Jak hodnotíte rychlost a kvalitu provedených prací?

Jak už jsem naznačil, co se týká kvality, zde tolik připomínek nezaznává. Pokud jde o rychlost oprav, chápu nevolu řidičů, když musí delší dobu snášet určitá omezení či uzavírky. Naši snahou jako investora oprav silnic II. a III. tříd je pochopitelně zkrátit dobu

oprav na co nejkratší dobu. Samozřejmě platí určité nutné časové limity při dodržování technologických postupů.

Vloni jste s vedením ŘSD našli společnou řeč při koordinaci opravovaných úseků komunikací ve správě státu i kraje. Jak pokračuje spolupráce obou subjektů?

My jsme se s ministrem dopravy Danem Ťokem dohodli na komunikaci na úrovni celé republiky. Aby bylo jasno, nemám pocit, že by problém byl na straně kraje, ale ŘSD je složitá organizace, která má své závady v jednotlivých krajích a má také svoje centrální pražské vedení. Ředitelství sil-

nic a dálnic do konce února v komunikaci se všemi kraji a správami a údržbami silnic porovnávalo seznamy investičních akcí na rok 2016 – a to jak těch státních, tak těch krajských. Hledáme optimální varianty i tak, aby byly objížďky co nejjednodušší a investice do dopravní infrastruktury co nejméně obtěžovaly řidiče. Pilotně chceme také v nejbližší době na speciální webových stránkách www.dopravniinfo.cz <<http://www.dopravniinfo.cz>>, kterou znají řidiči z mobilních telefonů, nově umístit i data, která se budou týkat i oprav v jednotlivých krajích a první by měla být právě jižní Morava.

Stát i kraj vloni do oprav komunikací mohutně investovaly. V roce 2015 to bylo z vaší strany 1,6 miliardy korun. Jak to bude letos?

Krajské silnice na jižní Moravě si zaslouží rozsáhlé investice, vedení kraje je si toho vědomo a po roce 2015 i v roce 2016 největší část krajských investic směřuje právě do krajské dopravní infrastruktury. Celkem tedy letos do dopravní infrastruktury v kraji míří 1,1 miliarda korun.

Co vzkážete svým spoluobčanům – motoristům?

Chci je ujistit, že stát i kraje udělají maximum pro to, aby letošní rozsáhlé opravy silnic, které to nutně potřebují, co nejméně zkomplikovaly život řidičům.

METROPOL Otázka pro...

Romana Hanáka
náměstka hejtmána Jihomoravského kraje:

• Co je letos prioritou ve zlepšování dopravní obslužnosti regionu?



Na opravy a rekonstrukce silnic je v kraji vyčleněno celkem 398 milionů korun, z toho je 239 milionů korun ze Státního fondu dopravní infrastruktury a 111 milionů korun z rozpočtu kraje, 20 milionů korun je určeno na opravy mostů, 8 milionů korun na protihluková opatření a 20 milionů korun na sanaci nehodových míst. Náklady na průběžnou údržbu silnic činí 541 milionů korun, na projektovou přípravu je určeno 30 milionů korun, 5 milionů korun pak na výkup pozemků pod silnicemi. Pokud by se podařilo získat další finanční prostředky, máme připraveno dalších 16 akcí na 27,8 km silnic, pět mostů o celkových nákladech 210,6 milionu korun.

Pokud jde o konkrétní investiční priority, jde například o silnice v Dolních Bojanovicích, Miroslavi, Moravském Krumlově, o spojku mezi Židlochovicemi a Nosislaví, nebo třeba o silnici v Doubravici, Rájci či úsek Královopolská – Sportovní na přjezdu do Brna. Každá taková investice má vždy pozitivní dopad i na zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V neposlední řadě po jednání s Centrem dopravního výzkumu (CDV) bylo vyčleněno v rozpočtu kraje 20 milionů korun na sanaci nehodových míst vtipovaných právě CDV.

Kraj se intenzivně připravuje i na projekty z Integrovaného regionálního operačního programu, kde je pro 1. výzvu navrženo celkem 22 projektů, které zahrnují rekonstrukce a modernizace silnic v Jihomoravském kraji o celkové délce 76,5 km, a to včetně 39 mostů – to vše o předpokládaných nákladech ve výši 2,225 miliardy korun. Pro rok 2016 je plánováno podání žádostí celkem na 12 projektů s tím, že reálné čerpání prostředků v letošním roce je směřováno na čtyři projekty: silnice Podivín – Lednice, Bzenec Přívoz – Strážnice, Deblín – Tišnov a Březina průtah. Například jen oprava silnice, která vede přes území kraje od Deblína do Tišnova, by měla stát celkem téměř 323 milionů korun a měla by být dokončena v roce 2017.

téma

Speciální téma Metropolu - velké opravy dálnic kolem Brna

inzerce

Dopravní tepna Praha - Brno - B

Leoš Tržil: Zvýšená opatrnost za volantem je na místě

Doprava jako taková se v posledních letech dynamicky rozvíjí. Každým rokem se zvyšuje počet vozidel a roste hustota provozu. Zatěžkávací zkouškou je pro řidiče modernizace dálnic D1 a D2 v okolí Brna. Jak vnímá současnou situaci šéf Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje plk. Ing. Leoš Tržil.

Žijete na Moravě a situaci v regionu důvěrně znáte. Zatímco dřív se D1 v některých úsecích podobala spíše „tankodromu“, nyní se blíží k lepší časy.

Co je, z vašeho pohledu, pro řidiče v současnosti největším oříškem? Největším oříškem určitě budou uzavírky, které se plánují. V letošním roce došlo ke koordinaci uzavírek mezi Ředitelstvím silnic a dálnic a Krajskou správou a údržbou silnic, což by mělo vést ke zlepšení situace a možnost objízdné trasy. Přesto uzavírky budou vytvářet kolony, které nebudou příjemné pro řidiče.

Vzrostl počet nehod v době modernizace D1 a D2?

V loňském roce v souvislosti s uzavírkami počet dopravních nehod vzrostl a s ním, bohužel, i výrazně tragické následky. Na dálnicích zahynulo o osm osob víc, ale jen při uzavírkách díky kolonám zahynulo o dvanáct osob víc, což je velice negativní. Jednáme s ŘSD o doplnění a úpravách, tak aby řidiči byli včas informováni o vzniklé koloně, protože kolony nedosahují délky jenom stávajícího dopravního značení, ale osmi až devíti kilometrů.

Jaké jsou jejich nejčastější příčiny?

Z hlediska nejčastějších příčin je to nevěnování se plně řízení vozidla a nedodržení bezpečné vzdálenos-



ti. Nejde ani tak o rychlost jako takovou, ale spíše o to, že řidiči nejsou schopni reagovat na situaci, která před nimi nastane. Respektive věnují pozornost něčemu jinému než řízení vozidla. Zvláště při uzavírkách je potřeba dbát zvýšené opatrnosti a věnovat pozornost situaci před vozidlem a nikoliv tomu, co se děje v protisměrném pruhu.

Jak hodnotíte počin ŘSD zříditi asistenční službu pro řidiče v úseku Praha - Brno?

Každá asistenční služba, která je schopna poskytnout pomoc řidičům na dálnici, je určitě velkým přínosem. Je důležité, že svým způsobem se koná bezprostředně, což může výrazně urychlit proces odstranění překážky, odstranění poruchy a tím se snižuje riziko vzniku nějaké nebezpečné situace. Už jen zpomalení provozu může vést ke vzniku kolon.

Proč dostal přednost cementobeton před asfaltobetonem

Při volbě povrchu rekonstruované dálnice D1 se ŘSD nakonec rozhodlo, že zvolí o něco dražší cementobeton místo asfaltobetonu.

Jak si na novém povrchu polepší řidiči

Hlavními výhodami CB krytu jsou:

- Větší bezpečnost jízdy z důvodu absence řidičům dobře známých „kolejí“, než na většině vozovek z asfaltových hutněných vrstev (uživatel komunikace to ocení především za deště), protože CB kryt lépe odolává vysokému zatížení, které je dnes na hlavních tazích běžné.



- Beton nepohlcuje světlo tak jako černý povrch asfaltového krytu, je tedy v noci bezpečnější.
- Jízda po vozovce s betonovým po-

vrchem je v letních slunečných dnech komfortnější, povrch nevykazuje tak vysoké teploty. Rozdíl teplot při srovnání mezi asfaltovým a betonovým povrchem může činit až 10 °C.

- Menší četnost uzavírek a omezení provozu z důvodu údržby či rekonstrukce.

- CB kryt je ekologickou technologií – nezatěžuje životní prostředí škodlivými výluhy.

- Odolnost proti vyjíždění kolejí (výhodná především na komunikacích s převládající tranzitní dopra-



vou a vysokým podílem těžkých nákladních vozidel)

- Rychlost postupu výstavby (kryt konstrukce vozovky v jedné vrstvě)
- Využití v Česku dostupných materiálů (nezávislost na ceně ropy)
- Možnost recyklace (možnost znovu využití materiálu jako kameniva do nové CB desky)

Co bude znamenat pro správce komunikace

Hlavními výhodami CB krytu jsou:

- Delší životnost bez nutnosti oprav (v případě dodržení kvality

při výstavbě) – CB kryt má na zatížených komunikacích životnost 35-50 let oproti asfaltovému, který vydrží maximálně 10-15 let.

- Minimální provozní náklady při správném návrhu konstrukce a správném provedení a s tím související menší počet uzavírek provozu.
- Vhodné pro dálnice s vysokým podílem těžké nákladní dopravy – nedochází k destrukci vozovky (vyjeté „koleje“ apod.)

Hlavními nevýhodami

CB krytu pak jsou:

- Složitější technologie oprav
- Delší doba trvání oprav

Většina z hlavních nevýhod se ovšem týká jen staré technologie betonáže v jedné vrstvě, bez kotev a trnů ve spárách. V porovnání s asfaltovým krytem vykazuje cementobetonový kryt řadu výše uvedených předností především pro uživatele dálnice.

METROPOL se ptá...

PhDr. Jiřího Seidlice

z laboratoře dopravní psychologie LADOP:

Jak zachovat chladnou hlavu při řízení?

Z psychologického hlediska obsahují „chladnou hlavu“ tři nejzákladnější vlastnosti řidiče:

Seberegulace - sebeovládání řidiče - souvisí s jeho schopností plánovat a vnímat signály hrozícího nebezpečí

Co to prakticky znamená? Například dnešní technika umožňuje mít bezprostřední přehled počasí na předpokládané jízdní trase. Když je nepřívetivě (sníh, déšť, bouřka), znamená to nejen řádný odpočinek před jízdou, ale také včasný výjezd. Trasa, která se dá ujet za tři hodiny při dobrém počasí, se může prodloužit na pět až šest hodin.

Řidičův klid - zaměřenost a uvážlivost (ta může být narušena vnitřním napětím třeba po jakémkoli sporu s druhými lidmi, v tom případě nevyjíždět zejména po hádce s partnerem)

Z výše uvedených vyplývající komplexní sociální vlastnost: ohleduplnost, jejímž opakem je bezohlednost

Do jisté míry je to v současné době něco, co souvisí s hodnotovou orientací, čili nesprávně pochopená nebo uchopená míra svobody a demokracie - sebeprosazování na úkor druhých lidí. Jak to lze v realitě silniční dopravy poznat? Když agresivní řidič s cynickým úsměvem a hroší kůži - často s nižším rozumem proti síle motoru jeho auta - dosahuje svého vlastního úspě-



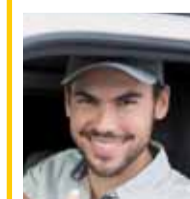
chu: předjetí řady vozidel v nepřehledném úseku. Hlavně, že uspokojí vlastní adrenalinovou potřebu. Psychologové mluví o neempatické asertivním jednání – jednoduše řečeno o necitlivém, asociálním chování vůči druhým lidem.

Vždyť i společensky uznávaná neústupnost a asertivní svobodné jednání člověka jsou při 130 a více km rychlosti pochybné. Nedávají totiž čas na uvážlivost. Proto se na silnici někdy stává „svobodné jednání“ jednáním vražedným. Řidič musí jednat bez emocionální vzrušivosti, s chladnou hlavou, přizpůsobivě a tolerantně vůči ostatním řidičům.

K disharmonii - k neuspořádanosti silničního provozu, ke konfliktům na komunikaci nejvíce přispívá řidič a jeho úroveň psychické způsobilosti.

Řidiči: Každý den zkrácení je fajn

Ředitelství silnic a dálnic zkrátilo dopravní omezení na dálnici D1 v úseku mezi Hvězdonicemi a Ostředkem. Ve směru na Brno mohou řidiči využívat dva jízdní pruhy již od 9. března, ve směru na Prahu byla doprava svedena do dvou jízdních pruhů 10. března odpoledne. Původní harmonogram počítal s jízdou v jednom pruhu až do 11. března večer. To uvítaly tisíce řidičů, kteří tudy projeli. Tady jsou slova některých z nich.



Zdeněk C.
„To víte, že to vítám. Jezdím po D1 služebně pravidelně dvakrát až třikrát týdně a honím každou minutu. Už se těším, až bude úplně hotovo!“



Jindřiška R.
„Ani jsem si nevšimla, nejezdím tu zas tak často. Ale jsem ráda, že to tak je. Každý den zkrácení dopravního omezení je přeci fajn.“



Jiří M.
„Vůbec silničnířům tu práci nezávidím. Venku za každého počasí, ještě že ta letošní zima byla mírná a krátká. Jen ať jim to pěkně odsejpe.“



Anežka P.
„Bydlím v Ostředku a musím tu denně do práce. Takže pro mne je to skvělá zpráva. Ale řeknu vám, jak my si oddechne, až modernizace skončí!“



Pavel K.
„Jezdím sanitou, a to je někdy každá minuta dráha, natož dva dny. Paráda! Ať se takhle daří dál, my profesionálové, ale i amatéři to oceníme.“



Kryštof H.
„Jsem pravidelným jezdcem na D1 i D2. Na uzavírky, objížďky i dopravní omezení jsem si tedy už zvykl, ale pochopitelně vítám každé zrychlení provozu.“

Přehled připravovaných oprav dálnic

téma



stav k 1. 3. 2016

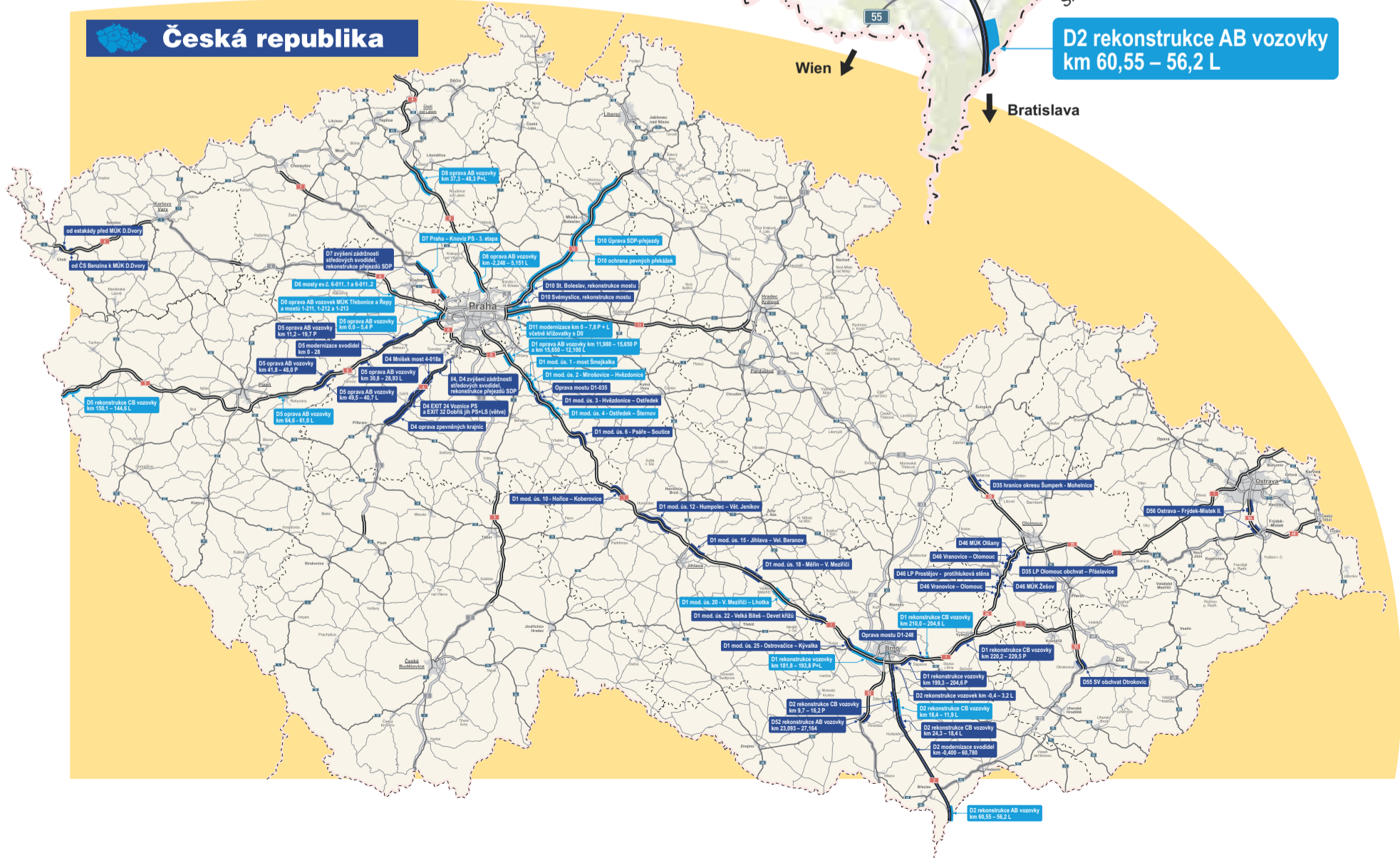
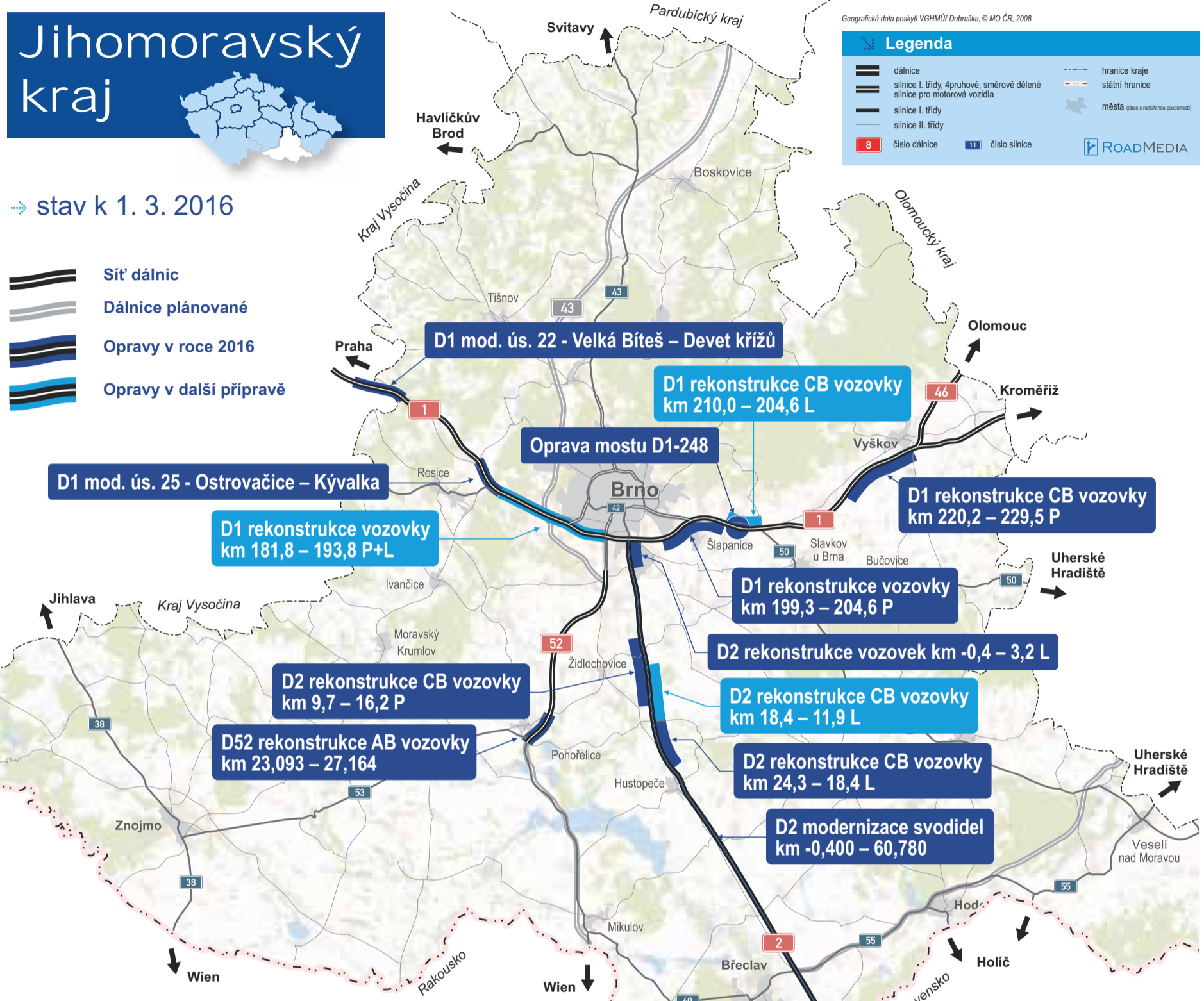
- Síť dálnic
- Dálnice plánované
- Opravy v roce 2016
- Opravy v další přípravě

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

Legenda

- dálnice
- silnice I. třídy, 4pruhové, směrově dělené
- silnice pro motorová vozidla
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo silnice
- hranice kraje
- státní hranice
- města (obce a rozšířené působnosti)

ROADMEDIA



Speciální téma Metropolu - velké opravy dálnic kolem Brna

Mírná zima umožnila rychlejší start oprav

téma



Ing. Jan Kroupa,
generální ředitel ŘSD ČR

Jak hodnotíte loňský rok z pohledu rekonstrukce dálniční sítě v Jihomoravském kraji?

Rok 2015 byl z hlediska provedených oprav velmi úspěšný. Podařilo se nám kompletně zrekonstruovat další tři úseky dálnice D1 mezi Brnem a Vyškovem o celkové délce 16 km. Pokračovaly i opravy dálnice D2, na které se nám podařilo opravit 23 km. Provedena zde byla i nejdělsí souvislá oprava, kdy jsme dokázali najednou zrekonstruovat čtrnácti kilometrův úsek. Ukázalo se, že náš nový koncept, kdy se opravy dálnic provádějí v dlouhých úsecích, byl krok správným směrem. Daří se nám tak šetřit nejen finance, ale výrazně se také zkracuje i celkový čas omezení pro řidiče. Právě těm patří velký dík za trpělivost. Odměnou jim jsou a budou komfortní a bezpečné dálnice.

Jaké opravy plánujete na jižní Moravě v letošním roce?

Rekonstrukce budou dále pokračovat na dálnici D1 mezi Brnem a Vyškovem, kde je naším cílem opravit dalších 15 km. Na příští rok nám tedy zbyde už poslední šestikilometrový úsek a dálnice D1 mezi Brnem a Vyškovem bude kompletně zrekonstruována. Opraveno bude i dalších 22 km dálnice D2. Další opravy chystáme i na silnicích I. třídy. Půjde o opravy povrchů, údržbu, čištění, opravy kanalizace, obnovu vodorovného dopravního značení, těsnění spár a tržlin, výměnu svodidel a také o údržbové práce na mostech. Naplno poběží také modernizace D1. Česká dálniční síť byla investičně zanedbaná a řidiči si za dálniční známky a své daně saslouží pořádnou silnici.

Probíhá ohledně plánovaných oprav vzájemná komunikace mezi ŘSD a krajem?

Ano, se zástupci kraje probíhají pravidelná setkání, kde domlouváme vzájemnou koordinaci našich oprav. Ministerstvo dopravy letos rozdělilo krajům na opravy silnic nižších tříd celkem 3 miliardy, takže i z jejich strany bude letošní rok na opravy velmi bohatý. Termíny realizace jsou přesně stanoveny a dodržování harmonogramů je přísně kontrolováno. Důraz je kladen na využívání doby s nižší intenzitou provozu. Práce, které to umožňují, pak budou prováděny v nočních hodinách. Nonstop jsme například pracovali na demolici původní betonové vozovky hned od prvního dne nasazení techniky na modernizovaném úse-

ku D1 u Hvězdonic a za tři čtyři dny bylo v podstatě hotovo.

Minulý měsíc začalo Ředitelství silnic a dálnic nabízet řidičům bezplatnou asistenční službu na dálnici D1 mezi Prahou a Brnem. Máte již nějakou zpětnou vazbu? Budete tuto službu rozšiřovat i na další dálnice v ČR?



Ohlasy na naši novou službu máme zatím velmi pozitivní. Řidiči oceňují zejména to, že naše služba funguje nonstop a zdarma. Za první měsíc jsme přijali zhruba 150 hovorů, vesměs volání z dálnice o pomoc. V současné době se jedná o pilotní projekt. Abychom smysl této služby naplno otestovali, rozhodli jsme se, že prvním dálničním úsekem, kde bude tato služba řidičům k dispozici, bude právě D1 mezi Prahou a Brnem, kde jsou nejvyšší intenzity dopravy v republice. Určitě plánujeme její rozšíření i na další dálniční tahy. Řidiči mají asistenci v ceně dálniční známky.

Jak pokračuje modernizace dálnice D1?

Přestože ještě nebyla ukončena zimní sezóna, už pracujeme na modernizaci D1 na celkem čtyřech úsecích. Čty-



ři přítom už máme hotové. Stejně je pro nás dokončení celé modernizace nejspíše v roce 2020. Vzhledem k tomu, že naše meteorologické modely předpovídaly mírný konec zimy, rozhodli jsme se zahájit modernizaci D1 v letošním roce již takto brzy. Během letošního roku pak zahájíme modernizaci ještě na dalších čtyřech.

I v současné době se občas ještě ozývají hlasy, které zpochybňují výběr technologie při modernizaci dálnice D1 a upřednostňují asfaltobetonový kryt (AB) před cementobetonovým (CB). Proč jste se rozhodli právě pro CB kryt?

Stanovení volby výsledného krytu na dálnici D1 v rámci modernizace

předcházela dlouhá odborná diskuse. Jednal o tom i zvláštní seminář pro stavební experty na ministerstvu dopravy. Vzhledem k mimořádnému zatížení dopravy na naší nejvytíženější, doslova páteřní „brněnské“ dálnici, padla volba na CB kryt. V jeho prospěch hovoří zejména delší životnost, která je oproti AB krytu až trojnásobná. Pro řidiče tato volba znamená menší četnost uzavírek a omezení provozu z důvodu údržby či rekonstrukce. CB kryt je také vhodnější pro dálnice s vysokým podílem těžké nákladní dopravy. Nedochozí u něj totiž k destrukci v podobě vyježděných kolejí jako u asfaltu.

Letos uplynulo 45 let od otevření prvního úseku D1

D1 je naší nejstarší a nejdělsí českou dálnicí. Jako jedna z prvních se začala budovat před 2. světovou válkou.

Ve většině zemí nemívá dálnice s číslem 1 své označení čistě náhodou. Často bývá nejdůležitější nebo nejstarší a leckde i nejdělsí v zemi. Stranou nestojí ani Česká republika, jejíž dálnice D1 je nejděle v provozu, jezdí po ní nejvíce aut, je nejdělsí a také nejdůležitější dálniční tepnou země. V širokém povědomí je D1 známá sice až od 70. let 20. století, ale její historie je překvapivě o několik desetiletí starší.

Přípravy

Když v listopadu r. 1938 československá vláda konečně rozhodla o výstavbě dálnic, byly už po půl roce - 2. května 1939 zahájeny práce na naší první dálnici. Pod označením "dálnice Západ-východ" měla vést napříč tehdejší republikou z Čech přes Moravu a Slovensko na Podkarpatskou Rus (dnes součást Ukrajiny). Nebyla to však první zahájená stavba dálnice na dnešním českém území, protože už zhruba měsíc stavěli Němci svou dálnici z Vratislavi (Wrocław) přes Brno do Vídně (Breslau - Wien) a dokonce již od prosince 1938 se také stavěla dálnice v zabraných Sudetech - z Chebu do Liberce. Jenže dálnici "Západ-východ" by naše republika stavěla bez ohledu na Německo a proto je naší první. Ostatní dálnice totiž stavěli na okupovaném území Němci pouze pro sebe a bez nás. Bohužel, chvíli před zahájením výstavby byla republika rozbita a německými okupanty přeměněná na Protektorát Čechy a Morava. Proto se dnes této dálnici často říká "protektorátní". Slovensko bylo Hitlerem donuceno vyhlásit samostatnost a odtrhnout se od zbytku okleštěného státu. Trasa dálnice musela být zkrácena asi na třetinu a končit už na hranicích se Slovenskem.

Zahájení

Stavět se začalo 2. května 1939 u Průhonice a celá, zhruba třisetkilometrová dálnice měla být hotova za neuvěřitelné čtyři roky. Trasa byla rozdělena na množství dílů, který většinou dostala jiná stavební firma, či společenství firem. Po vítězství ve výběrovém řízení mohla firma začít nabírat dělníky a začít stavět. Avšak nedostatek pracovních sil výstavbu brzdil. Množství dělníků totiž zpočátku dobrovolně a později nuceně odjelo pracovat pro Říši. A tempo



Stavba dálničního mostu přes údolí Sedlické potoky u Borovska (1940).

výstavby se ještě více zpomalilo vypuknutím 2. světové války v září 1939. Nakonec, když nacisté začínají na bojištích prohrávat, je práce na dálnicích všemožně omezována, až je v r. 1942 nařizeno zastavit práce úplně. V té době zůstalo rozestavěno celkem 73 km protektorátní dálnice, z toho 53 km mezi Prahou a Humpolcem a 18 km v pohoří Chřiby u Bučovic. Na těchto úsecích bylo postaveno i 55 mostních objektů a provedeny zemní práce v rozsahu 1,3 mil. kubických metrů zeminy. Po osvobození v květnu 1945 byla stavba dálnice, i když v omezeném rozsahu obnovena. Přednost totiž měl hlavně průmysl a komunikace poškozené válkou. Na dálnici se tedy hlavně dokončovaly rozestavěné mosty. Sudety byly po válce navráceny a Slovensko se opět stalo součástí Československa. Podkarpatskou Rus však zase pro změnu zabralo Rusko. Dálnice se tedy mohla začít stavět i na Slovensku, kde by nově končila na hranicích se Sovětským svazem. Obnovení výstavby dálnic dokonce nařizuje jeden z tzv. "Benešových dekretů. Rozvoji dálnic tedy nestojí nic v cestě.

Zrušení

Jenže v únoru 1948 dochází k vládnímu převratu a moci v opět svobodném demokratickém Československu se zmocňují komunisté. Nová Gottwaldova vláda dálnicím nepřeje a za-



Po otevření prvního moravského úseku Brno-Kývalka (1972) pokračují práce směrem k Velké Bíteři.

měřuje se spíše na budování těžkého průmyslu. Na dálnicích se ještě setrvačností dokončují některé jednotlivé stavby, aby bylo v roce 1950 rozhodnuto o jejím definitivním zastavení. Celé, desítky kilometrů dlouhé staveniště bylo vyklizeno a ponecháno osudu. Spolu s desítkami dálničních mostů, nadjezdů, násypů a zářezů, začaly průseky zarůstat lesem. Přitom na řadě míst doslova chybělo jen položit betonovou vozovku. Největší část dálnice byla rozestavěna mezi Prahou a řekou Sázavou a pak mezi Souticemi a Humpolcem. Samostatná část byla významně rozestavěna v Chřibech mezi obcí Zálezly a Otrokovicemi.

Znovuzahájení

O dostavbě se sice rozhodlo v roce 1963, ale stavět se začalo až 8. září 1967. Dálnice z Prahy na Moravu se vlastně začala stavět už potřetí. Přednostně měla být vybudována část dálnice mezi Prahou a Brnem, kde měla odbočovat dru-

há dálnice do Bratislavy. Zbytek dálnice, která dostala označení D1, se měl za Brnem stavět až potom. Práce na D1 byly zahájeny dokončením nejvíce rozestavěné části staré dálnice mezi Prahou a Mirošovicemi. Aby se tento úsek mohl otevřít samostatně, bez další návaznosti, byla k jeho konci v Mirošovicích přivedena nová přeložka silnice I/3 z Benešova. Tato přeložka, či přívaděč, byla postavena zároveň s dálnicí a odvedla provoz ze staré Budějovické silnice vedoucí dříve přes Jesenici (dnes II/603).

První, 21 km dlouhý úsek dálnice D1 byl dán do provozu 12. července 1971. Do Brna se však po dálnici ještě jezdit nedalo, protože až k Jihlavě tudy nevedla takřka žádná silnice. Do Brna se stále muselo jezdit přes Kutnou Horu a Havlíčkův brod. Dálnice však byla dobře využita chataři a řidiči jedoucími do Českých Budějovic. Proto se také prvnímu úseku říkalo "Budějovická dálnice". První úsek je zajímavý tím, že na něm bylo využito největší množství staveb z původní protektorátní dálnice. Těleso bylo využito s mírnými úpravami úplně celé, kromě několikasetmetrové části těsně před křižovatkou u Mirošovic. Tato křižovatka se sjezdem do Budějovic totiž na staré dálnici být neměla a kvůli prostoru musela být dálnice D1 několik desítek metrů odchýlena od původní trasy. V délce zhruba 1500 metrů. Obrovské využití původních staveb však bylo možné hlavně kvůli skutečnosti, že protektorátní dálnice byla v těchto místech stavěna v šíři 28,5 m. Tedy širší než jinde. Už tehdy se totiž počítalo s třípruhovým uspořádáním.

Evropský význam

Dnes je D1 v úseku z Prahy do Brna součástí IV. panevropského koridoru Berlín/Norimberk - Praha - Bratislava - Budapešť - Konstanta/Thesaloniki / Istanbul. Po svém dokončení se část dálnice stane i významným evropským tahem z Polska na jih Evropy a ze západu na východ.

Autor: Jan Slovák, foto: archiv

Děkujeme řidičům za pochopení a shovívavost

Modernizace D1 i D2 klade vysoké nároky na řidiče. Proto z úst Ing. Jana Rýdla, tiskového mluvčího ŘSD, zaznělo: „Děkujeme všem motoristům za pochopení a shovívavost. Jsme si vědomi toho, že nutné uzavírky jim komplikovaly život, ale konečný efekt bude stát za to. Dnes proklínaná „dě jednička“ bude po skončení náročné rekonstrukce bezpečnou a rychlou spojnicí mezi metropolemi Čech, Moravy i Slovenska“.



Módní značky Camp David či Soccx obléknou všechny věkové skupiny

Mušský, městský, ale i stylový - značka CAMP DAVID vyzdvihuje osobnost svého nositele od módních kousků až po moderní business oblečení. Průkopnický design je promítnut do progresivních městských stříhů. Inovativní vzory a technická výtříbenost jsou ztělesněním módního ducha současné doby.



mladí i starší klienti. Camp David je styl městský a stylový od módních kousků až po moderní business oblečení, ale elegantní. Modely se vyznačují precizním zpracováním, moderními designy, ale i módními inovacemi. Vysoce kvalitní, perfektně sedící modely je možné nosit v mnoha různých kombinacích a při nejrůznějších příležitostech.

■ Jaké módní styly u vás najdou zájemci před příchodem jara?

Vzhledem k tomu, že Camp David chce obléknout každého, tak nemá vyhraněný jeden styl. Máme věci sportovní, ležérní i elegantní. V dámské kolekci budou převládat pastelové barvy jako zelenkavá, meruňková a béžová. V pánské to bude modrá, bílá a červená.

■ Je možné ve vašich prodejnách sladit šatník klientovi na míru?

Jistě, u nás na prodejně máme proškolený personál, který určitě klientovi poradí s tím, co mu bude nejlépe sedět. Máme dokonce stále klienty, kteří už nic jiného nenosí. Camp David je značka, která nabízí moderní oblečení pro běžné nošení či pro speciální příležitosti...

Camp David dokáže obléknout jeho nositele ke každé příležitosti. Ať už jde o volnočasové aktivity, práci až po večerní oblek.

Ženská značka SOCCX představuje vysoce kvalitní módu, unikátní vzhled a módní trendy současné doby. Čistý styl v kombinaci s ležérní elegancí zaměřenou na ženskost definují charakter této značky. Tato značka se profiluje jako ženská, inteligentní a sebevědomá. Zástupce značky na českém trhu Albert Hájek přiblížil obě značky v rozhovoru pro Metropol.

■ Pro jakou klientelu či věkovou skupinu je móda Camp David a Soccx určena?

Značky Camp David a Soccx v tomhle nejsou striktní. Obléknou se u nás



■ Už se dostala značka Camp David do povědomí klientely v České republice?

Je pravda, že tato značka v Čechách nebyla moc známá. Češi ji znají spí-

še z nákupů v Německu. Ale na jejím zviditelnění jsme hodně pracovali a myslím, že se nám to daří. Lidé se vrací, protože jsou spokojeni s kvalitou zboží a velkým výběrem.

Dokonce k nám začali chodit nakupovat známí lidé či fotbalisté, kteří byli zvyklí chodit nakupovat v mnohem dražších obchodech, ale kvalitou a nadčasovostí je přetáhla k nám.

CAMP DAVID



Hospic sv. Štěpána
v Litoměřicích
slaví 15 let.

Dobré věci, dobré úmysly, krásná díla

SPOLEČENSKÝ VEČER S AUKCÍ FOTOGRAFIÍ A VÝTVARNÝCH DĚL PRO HOSPIC SV. ŠTĚPÁNA

ve čtvrtek 14. dubna 2016 od 17:00 hodin v konferenčním sálu litoměřického hradu

Srdčně zveme všechny příznivce hospice a umění na oslavu 15. výročí vzniku Hospice sv. Štěpána spojenou s aukcí fotografií a výtvarných děl. Výtěžek použijeme na nákup léků proti bolesti a zdravotnický materiál.

Večerem i aukcí nás bude provázet herec a moderátor Pavel Kříž.

Těšit se můžete také na příjemnou hudbu a raut. Více informací a nabídku aukce najdete na www.hospiclitomerice.cz.

Vstupné 150 Kč.



24SAFE - Jak střežit svá tajemství

Už se Vám někdy stalo, že jste nemohli najít svůj rodný list, pas, druhé klíče od bytu či velký technický průkaz? Máte všechny vaše cennosti, doklady i peníze opravdu dobře schované? Jste si jisti, že jim nehrozí žádné riziko zcizení, či živelné pohromy? Jen Vy víte, co je pro Vás opravdu důležité, my víme jak to ochránit.



Centra bezpečnostních schránek jsou ve světě mimořádně oblíbená, protože zaručují pocit absolutního bezpečí a zároveň svobody. V Praze si tento pocit můžete vyzkoušet v moderním centru bezpečnostních schránek 24SAFE v ulici Na Poříčí 17, které tuto naprosto diskrétní službu nabízí. Na rozdíl od banky vstupujete do 24SAFE zcela anonymně a jedině, co vám k tomu stačí, je vaše osobní karta, PIN, klíč, případně otisk prstu. A to kdykoli! Centrum je otevřeno 24 hodin denně, po celý rok, výjimky neexistují. Přenositelnost osobní přístupové karty ve spojení s nonstop provozem nabízí víc možností než kterákoli banka. I v tomto případě ale můžete mít vše pod kontrolou. Při každém otevření bezpečnostní schránky vám totiž přijde informační SMS.

Vyzkoušejte si pronájem bezpečnostní schránky, nebudete-li spokojeni, garantujeme nulové náklady!

JEN U 24SAFE

- AUTOMATIZOVANÝ SYSTÉM
- OTEVŘENO NONSTOP
- NEJVYŠŠÍ MÍRA ZABEZPEČENÍ
- 100% DISKRÉTNOST
- RYCHLÝ PŘÍSTUP KE SCHRÁNCE
- JEDNODUCHÉ OVLÁDÁNÍ
- MAXIMÁLNÍ ANONYMITA
- POJIŠTĚNÍ ULOŽENÉ HOTOVOSTI
- NOTÁŘSKÝ DOHLED

POJIŠTUJE

Allianz



CO SYSTÉM UMOŽŇUJE?



ROZŠÍŘENÍ PŘÍSTUPU

k jedné schránce pro více lidí.



ZABEZPEČENÍ PŘÍSTUPU

ke schránce pomocí otisku prstů.



SMS INFORMACE

o přístupech k bezpečnostní schránce.

Jak si pořídit vlastní bezpečnostní schránku?

Stačí navštívit naše klientské centrum v ulici Na Poříčí 17, Praha 1, což zabere asi 15 minut. S sebou je třeba mít jen osobní doklad a mobilní telefon. Detailní informace najdete na www.24safe.cz

Roboticky ovládaný trezor

24SAFE využívá celosvětově nejprogresivnější, plně automatizovaný systém bezpečnostních schránek SafeStore Auto. Veškerá manipulace probíhá ve zcela uzavřených komorových trezorech, a není tak možný vnější zásah či přístup. Případné servisní zásahy jsou vždy pod notářským dohledem.



Potřebujete poradit?

Neváhejte a kontaktujte nás.

+420 222 866 866

Telefonická podpora
24 h denně

info@24safe.cz



24SAFE

Obliba pole dance roste raketovou rychlostí

Pole Fitness

Na pražských Vinohradech provozuje trenérka Jarmila Ptáčnicková vlastní studio Vertigo pole fitness, je viceprezidentkou Českého svazu pole dance & fitness, zakladatelkou a spoluorganizátorkou soutěží Pole Battle League a Pole Stars. V rozhovoru pro Metropol potvrdila, že cvičení u tyče - pole fitness nebo pole dance - se u nás těší stále větší oblibě. Pole dance & fitness napomáhá formování postavy a zvyšuje sebevědomí.

■ Cvičení u tyče - pole fitness nebo pole dance - se u nás těší stále větší oblibě. Kdy se do České republiky tento sport dostal a jaké má u nás zázemí?

Pole dance je jedním z nejrychleji rostoucích tanečních sportovních odvětví za posledních 5 let. Jenom v Praze najdete více než 30 studií, které nabízejí lekce pole dance. V ČR se tato novinka objevila zhruba na přelomu let 2009/2010 a spíše ve stylu flirt dance, kdy cílem lekce bylo najít v sobě ženskost a naučit se jednoduché sexy pózy, než pokoušet se o sportovní výkony. Postupem času vykrystalizovalo několik směrů, takže dnes si každý může vybrat, co mu nejvíc sedí – od původního velmi sexy stylu až po ryze sportovní verzi se striktními pravidly.

■ Jaký je rozdíl v kurzech pole dance a pole fitness?

Toto je velmi častý dotaz. U nás ve Vertigu jsou lekce pole dance více tanečně zaměřené, to znamená, že nepostupuje se v nich tak rychle v obtížnosti prvků, ale nacvičují se choreografie na hudbu. Lekce pole fitness jsou naopak zaměřeny na kombinace triků a silovou přípravu, žádné tanečky. U začátečnických kurzů ale příliš velký rozdíl nepoznáte, jelikož u obojího je potřeba vybudovat pevné základy, tedy osvojit si základní úchopy, postavení u tyče, či základní pohyby. Rozdíl je vidět spíše ve vyšším levelu.



■ K vybraným kurzům jsou k dispozici i lekce Open Class? Můžete je případným zájemcům přiblížit?

Lekce open class v našem studiu nabízíme především u workout lekcí, jelikož lze navštěvovat nárazově a jejich obtížnost se nikterak závratně nezvyšuje. Takže není problém, pokud navštívíte 1. a třeba 4. lekci. U pole dance by toto problém určitě byl, protože by klientce unikl nácvik technických cviků a během lekce by s ostatními nestihala. Workouty slouží buď jako doplňkové tréninky k tyči – především pole workout (naše specialita = fitness cvičení s tyčí na hudbu – fitness choreografie) nebo flexi workout (strečinková lekce na zvýšení flexibility, která je důležitá v pokročilejších kurzech), či ke zlepšení kondice, a pak jsou určeny všem aktivním lidem. Velmi oblíbený je například bikini workout (slouží na vyrýsování křivek), power workout (základní gymnasticko-akrobatická příprava – workout na fit ballech + nácvik základních cviků jako stojka), fitness workout (cvičení se sparringem + kruhový trénink) a hard core workout (cross fitově zaměřený trénink). Workouty jsou určeny pro muže i ženy s různou fitness úrovní. Profi instruktorky dokáží trénink přizpůsobit každému na míru.

■ Jaké je u nás odborné a trenérské zázemí k pole dance a pole fitness?

Český svaz pole & art sports (www.cespas.cz) organizuje školení pro pole dance instruktory Pole Dance Academy s akreditací MŠMT, je tedy potřeba splnit 150 hodin výuky, domácí přípravy a složit zkoušku. Kurz se obvykle vypisuje na jaře a na podzim, a trvá 6 víkendů. Úspěšní absolventi jsou schopni triky nejen bezchybně předvést, ale zároveň vysvětlit, umí používat správnou terminologii a jsou schopni připravit tréninkový plán, choreografii a mají spoustu užitečných rad, jak dbát během lekce na bezpečnost, ale i jak zvládnout různé situace, které mohou během výuky nastat. V současné době je to jediný oficiální vzdělávací institut v pole dance v ČR. Jeho lektory jsou profesionálky ve svém oboru, kteří na české pole dance scéně působí od počátku a mají bohaté zkušenosti s vedením pole dance studií a pestrý sportovní background.

■ Je složité získat trenérský kurz k cvičení u tyče?

Lehká záležitost to není. Pravidelně uspěje u prvního zkouškového termínu 50 procent studentů. Někteří jsou zvyklí, že si zaplatí kurz

a zkouška je jen formalitou. To tady neplatí. Klademe důraz na správné provedení prvků, a jejich popsání a vysvětlení. Kdo certifikát dostane, opravdu splnil všechny požadavky k jeho získání. A jak říkáme, toto je teprve začátek lektora, hlavní práce na něj teprve čeká ve studiu – nabírání zkušeností, sebereflexe. Uplatnění absolventů je téměř 100 procent. Většina z nich už někde učí nebo si je majitelé studií vyhlídnou ještě během výuky.

■ Jak se vaše studio odlišuje od ostatních? Jsme jedno z mála studií, které je multifunkční, zakládáme si na osobním přístupu, profesionálnějším instruktorem. Jako jediné studio v ČR máme všechny lektorky certifikované Pole Dance Academy, máme velmi kvalitní sportovní vybavení, nabízíme širokou škálu kurzů různého zaměření. Pořádáme akce pro klienty po skončení každého semestru, organizujeme víkendová soustředění a spoustu dalších aktivit. Máme vlastní reprezentaci, která sbírá medaile, kde se dá. Jsme schopni zaujmout jak úplného sportovního začátečníka, tak polo profesionála, který má zájem vystupovat nebo soutěžit.

Klinika
ESET Praha
přijme **ESET**

PSYCHIATRA
s psychoterapeutickou kvalifikací
na úvazek 0,4 -1,0.

Možné i pro absolventy se základním kmenem
a specializační přípravou v oboru psychiatrie.

CV zasílejte na mail: klinikaeset@volny.cz,
dotazy na tel: 242 485 855.

GO-CAR

+420 602 669 221
+420 602 405 705

Na drážce 1883
Pardubice

www.go-car.cz

www.facebook.com/gocar.cz

Dovoz kvalitních zánovních vozidel ze zemí EU především z Německa.

Díky dlouholetým kontaktům a spolupráci s největšími leasingovými společnostmi, autoprodejci, autosalony a bankami můžeme garantovat seriózní ceny a jasný původ vozidel. Všechny nabízené vozy vlastnime, takže můžeme zaručit především originální stav kilometrů a odpovídající technický stav.

Na přání zákazníka zajistíme zdarma certifikát o původu vozidla a stavu kilometrů Cebia, Car Detect. Jsme registrováni na mnoha internetových portálech, provozujících internetové aukce vozidel z celé Evropy, kde se nechají zakoupit vozidla za atraktivní ceny.

NIKDO NÁM NEDIKTUJE, O ČEM SMÍME PSÁT

ParlamentníListy.cz