



Ing. Jan Kroupa, generální ředitel ŘSD ČR

Středočeská dálnice D3 je naší prioritou

■ Přípravy na středočeskou část dálnice D3 jsou v plném proudu. Jak moc důležitá je tato komunikace z hlediska české dálniční sítě?

Dálnice D3 patří jednoznačně mezi naše nejdůležitější projekty. Jedná se o komunikaci, která propojí hlavní město Prahu a oblast středních i jižních Čech, napojí Tábořsko a Českobudějovicko na republikovou dálniční síť. Na jižním konci naváže na hraničním přechodu Dolní Dvořiště také na rakouskou dálniční síť. Díky dálnici D3 se zlepší mobilita obyvatel, v oblastech dotčených stávající tranzitní dopravou se zvýší bezpečnost provozu a sníží se negativní zdravotní dopady způsobené hlukem a exhalacemi na stávajících silnicích. Dalším přínosem dálnice D3 bude zkrácení časové náročnosti cestování mezi Prahou a výše zmíněnými regionálními centry. Kvalitní a fungující dopravní infrastruktura, představovaná zde právě dálnicí D3, podpoří rozvoj regionů, kterými bude vedena.

Navržená trasa D3 je také součástí hlavního mezinárodního silničního tahu s označením E55, který vede ze Skandinávie přes naše území až do Řecka. D3 je součástí sítě TEN-T (Transevropská dopravní síť) a její význam je tedy celoevropský.

■ Prahu a jižní Čechy v současné době propojuje silnice I/3. Ta již nepostačuje? Hlavní význam dálnice D3 ve Středočeském kraji spočívá právě v převedení dopravy, která v současné době využívá především silnici I/3 a další komunikace nižších tříd. Stávající dopravní stav na silni-

ci I/3, s ohledem na opakovaně naměřené vysoké intenzity provozu, je již v krátkodobém výhledu nutno považovat za nepřijatelný. V období dopravních špiček silnice I/3 kapacitně již zcela nedostačuje. Každý, kdo zde pravidelně jezdí, mi dá jistě za pravdu, že zde dochází velmi často k dopravním kongescím, ztrátě plynulosti dopravy a bohužel i kolonám.

Silnice I/3 je realizována jako směrově nerozdělená komunikace s úrovnovými křižovatkami, což v kombinaci s dosahovanými vysokými intenzitami provozu přináší zvýšené statistiky nehodovosti, často s fatálními následky na lidské zdraví a životy. ŘSD ČR se snaží uvedený stav zlepšit rozsáhlými investičními akcemi jako je např. uspořádání 2+1 v úseku Mírošovice - Benešov, přestavba úrovnových křižovatek na mimoúrovňové (MÚK Čtyřkoly, MÚK Čerčany) či příprava obchvatů měst (I/3 Olbramovice). Jedná se však o opatření, která bez dálnice D3 nebudou postačovat pro kvalitní dopravní obsluhu. Dálnice patří mezi jednoznačně nejbezpečnější komunikace, hlavním přínosem její realizace je samozřejmě zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

■ V jaké fázi je tedy nyní příprava D3 ve Středočeském kraji? Je již trasa dálnice definitivně stanovena?

Středočeský kraj schválil v roce 2015 aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Trasa dálnice je již tedy definitivně stanovena. Zásady územního rozvoje jsou závazným dokumentem pro obce, které nemají koridor dálnice vymezen a mu-

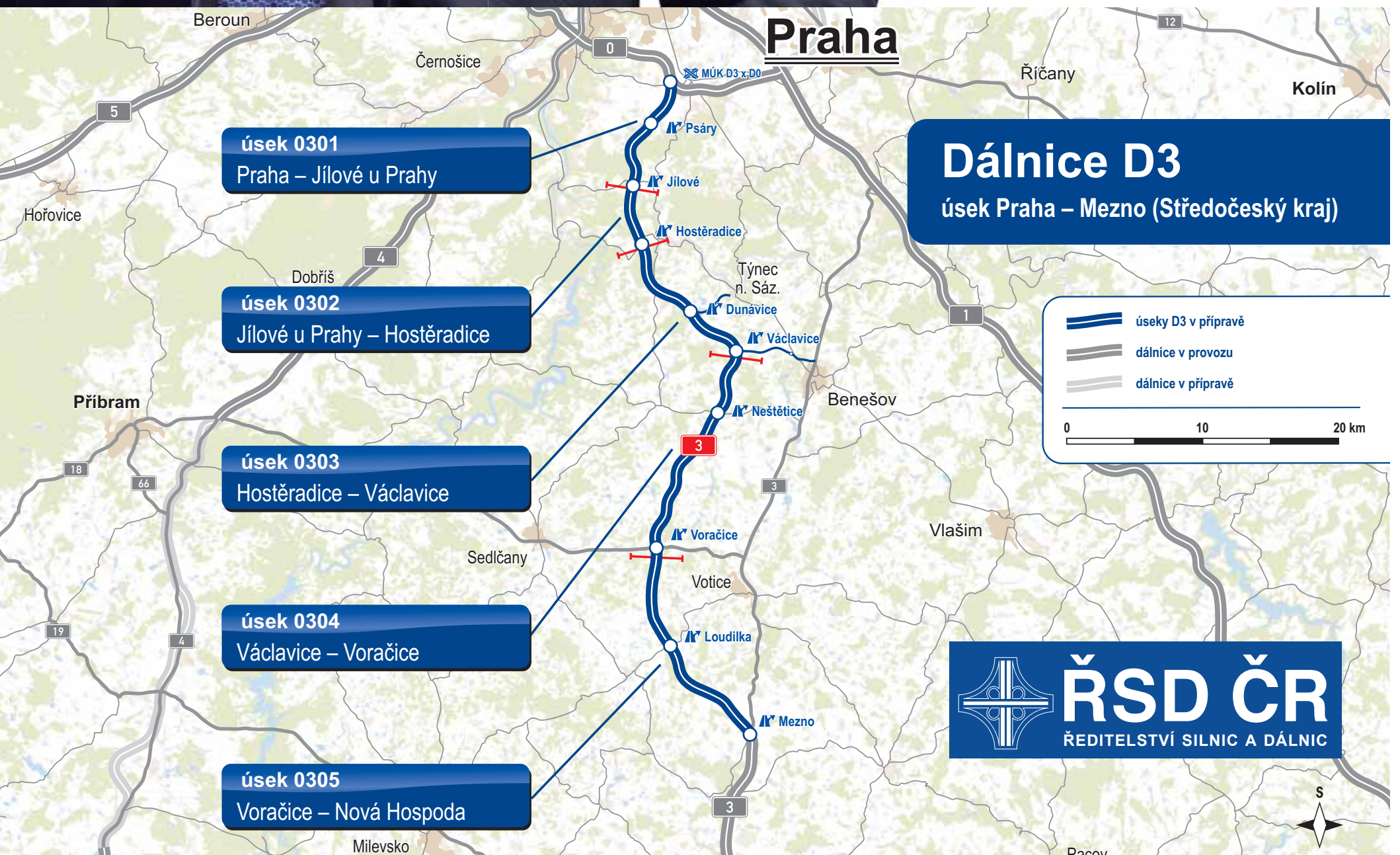
si ho zapracovat do svých územních plánů. Díky této aktualizaci jsme mohli zahájit intenzivní přípravu D3. V současné době připravujeme žádost o územní rozhodnutí a pracujeme na podrobném geotechnickém (hydrogeologickém) průzkumu.

■ Je pravdou, že právě geotechnický průzkum by se měl dotknout obyvatel v okolí dálnice?

Abychom přešli budoucím komplikacím, jako je např. narušení spodní vody či pohyby půdy, budeme v okolí dálnice provádět podrobný geotechnický průzkum. Ten je třeba uskutečnit i na soukromých pozemcích. V současné době jsme obeslali majitele těchto pozemků s žádostí o povolení vstupu. Tímto bych chtěl všechny majitele ujistit, že prováděné vrty nijak jejich pozemky nenaruší ani nezhyzdí, po provedení vrtů bude vše vráceno do původního stavu. Jedná se opravdu o nezbytné opatření, které zajistí budoucí bezproblémové fungování dálnice.

■ Kdy bychom se tedy mohli středočeské části dálnice D3 dočkat?

Na základě současně stanoveného harmonogramu by stavba mohla být zahájena v roce 2024. Zprovozněna by měla být v roce 2028. Je však samozřejmě stále nutné počítat se standardními riziky investorské přípravy jako je majetkoprávní vyřazení nebo odvolání účastníků v rámci správních řízení, ať již se jedná o rozhodnutí podle zákona o ochraně přírody a krajiny a ve střednědobém horizontu dle stavebního zákona.



Akcionáři SVS rozhodli. Města a obce získají plnou kontrolu nad vodárenstvím v regionu

Teplice | Akcionáři společnosti SVS otevřeli svým hlasováním na valné hromadě 15. června v Teplických cestu k dalšímu rozvoji vodárenství v regionu. Zástupci měst a obcí odhlasovali odkup 50,1 procenta akcií společnosti SČVK od francouzské společnosti Veolia. SVS tak získá plnou kontrolu nad vodárenstvím v severních Čechách již v roce 2018.

Pro tuto variantu hlasovalo celkem 164 měst a obcí z 224 přítomných. Jen 10 akcionářů (4,17%) bylo proti. 47 měst a obcí (38,49%) znejistělo a zdrželo se hlasování. „Akcionáři SVS dnes svými hlasy potvrdili naše společně čtyřleté úsilí, jímž bylo dostat vodu a s ní spojené provozování v severočeském regionu opět pod plnou kontrolu měst a obcí. Schválená strategie nám umožní ukončit bez sankcí provozní smlouvu se společností Veolia již v roce 2018, tedy o dva roky dříve, než bylo původně plánováno. A to bez jakýchkoli negativních dopadů na kvalitu poskytovaných služeb nebo ekonomiku firmy,“ hodnotí výsledek klíčového hlasování valné hromady společnosti generální ředitel SVS Bronislav Špičák. Akcionáři společnosti schválili projekt „Zajištění provozu vodárenské infrastruktury po roce 2020“ a odkoupení 50,1% podílu ve společnosti SČVK, která zajišťuje provoz vodárenské infrastruktury a v níž má nyní 49,1% podíl právě SVS. Představenstvo SVS bylo akcionáři pověřeno,



aby posoudilo i variantu výstavby nové provozní společnosti na „zelené louce“, ta se ale ukázala jako nejméně výhodná. „Nákladově vyšla varianta budování nové provozní společnosti jako nejdražší, odborné expertizy navíc jasně ukázaly, že by byla spojena i s řadou značných rizik, kdy by byla ohrožena kontinuita fungování vodárenské infrastruktury v severočeském regionu,“ vysvětluje předseda představenstva SVS Tomáš Indra.

Řadu výhod naopak přináší schválený nový model fungování. Tou zásadní podle vedení SVS je, že vlastník infrastruktury je zároveň vlastníkem provozovatele, tj. vybírá i rozděluje peníze z vodného a stočného. „Města a obce navíc samy rozhodují o tom, kolik prostředků půjde do obnovy a kolik na servisní služby, SVS také dostane pod přímou kontrolu specializované know-how a outsourcované služby, které až doposud nemohla přímo ovlivňovat. Velice dů-

ležitá je samozřejmě i kontinuita smluv s odběrateli a udržení stávajících profesionálních zaměstnanců. V neposlední řadě pak akcionáři získají prostředky v řádech stovek milionů korun, které by jinak na dividendách putovaly ještě dva roky do Francie,“ dodává Tomáš Indra. Valná hromada také odsouhlasila řádnou i konsolidovanou účetní závěrku za rok 2016, rozdělení zisku a byla seznámena se zprávou představenstva o podnikatelské činnosti a stavu ma-

jetku společnosti za rok 2016 a zprávou dozorčí rady za rok 2016.

Společnost vykázala zisk ve výši 995 mil. Kč. Akcionáři schválili jeho rozdělení následujícím způsobem: 50 milionů korun je přiděl do rezervního fondu, 511 milionů korun do Fondu 2021, kde jsou ukládány finanční zdroje vázané výhradně na potřeby související se zajištěním provozu vodárenské infrastruktury po roce 2020. Zbytek zisku ve výši 434 milionů korun je na základě hlasování účastníků valné hromady vložen do fondu reinvestic.

Dále byla přijata úprava stanov, která počítá se vznikem povinného orgánu, výboru pro audit. Co se týká personálního obsazení statutárních orgánů, akcionáři posvětili pokračování mandátu dosavadního místopředsedy představenstva Hany Moudré a člena představenstva Davida Votavy. Díky tomu bude moci stávající vedení společnosti dokončit projekt, který samo nastarovalo. Do dozorčí rady byli opětovně navrženi v souladu se stanovami dva zaměstnanci SVS, mandát obhájil Arnošt Šorm, druhé místo zůstává neobsazeno.

„Jsem rád, že představenstvo i dozorčí rada pokračují ve stejném složení. Na dnes odsouhlaseném projektu odvedli kus práce a jsem rád, že se budou podílet i na jeho dotažení a realizaci,“ uvedl Bronislav Špičák.

Klíčového hlasování valné hromady se zúčastnilo 224 akcionářů (zástupci měst a obcí v Ústeckém a Libereckém kraji), kteří představují 90,93% základního kapitálu společnosti.

Praha spouští nový bezpečnostní portál

Praha | Veřejnost již může sledovat bezpečnostní situaci v hlavním městě na novém unikátním bezpečnostním portálu bezpecnost.praha.eu. Metropole spustila nový portál v zájmu lepší informovanosti svých obyvatel nejen při krizových situacích, ale také při obvyklejších událostech provázejících život velkoměsta. Tedy například při dopravních uzavírkách nebo omezeních provozu městské hromadné dopravy.

„Portál se z mého pohledu skvěle povedl a jsem přesvědčena, že pro veřejnost bude přínosný. Je přehledný, intuitivní a lidé tam na jednom místě najdou spoustu důležitých informací. Pro nás má zase tu přidanou hodnotu, že máme jasný kanál, jak občanům takový typ informací

okamžitě předat,“ říká primátorka Adriana Krnáčová.

Pražané i návštěvníci metropole budou tedy prostřednictvím nového portálu informováni o aktuálním dění v Praze týkajícím se například větších dopravních nehod, nehod při stavebních čin-

nostech, ekologických havárií, větších požárů, výpadků elektriny a podobně. Informace bude poskytovat Operační středisko krizového štábu hlavního města Prahy, které je dostává od ostatních složek Integrovaného záchranného systému.

Dále se budou zobrazovat informace z Českého hydrometeorologického ústavu, například výstrahy, počasí, kvalita ovzduší a hydrologie.

Portál obsahuje také informace, užitečné rady z oblasti ochrany obyvatelstva, krizového plánování, technologií, bezpečnosti a prevence včetně dokumentů.

Jeho neveřejná část je určena také pracovníkům složek Integrovaného záchranného systému a pracov-

níkům krizového řízení jednotlivých městských částí. Jednotlivé články, události a aktuality je možné sdílet na sociálních sítích facebooku a twitteru.

Zájemci se mohou na portálu také zaregistrovat a dostávat novinky na svůj e-mail, portál je přizpůsoben také pro mobilní telefony. Spuštění portálu bude provázet informační kampaň v pražských ulicích a dopravních prostředcích. Zdroj: HL. m. Praha

KDO ZAVÁHÁ, NESTAVÍ!

www.na-slunecne.cz

+420 775 422 684



**IHNED
K PRODEJI**

KOMPLETNĚ ZASÍŤOVANÉ STAVEBNÍ POZEMKY



V jaké fázi je středočeská D3

Koridor pro dálnici D3 je součástí koncepcí Ministerstva dopravy přijatých vládou ČR. Zatímco v Jihočeském kraji se tato důležitá tepna spojení Prahy s Rakouskem již pilně staví, ve středočeském regionu jsou v plném proudu přípravné práce. Jaký je jejich aktuální stav a co bude následovat, na to se ptáme hlavní inženýrky přípravy středočeské dálnice D3 Lucie Jandíkové.

■ **Kolik času je třeba na přípravu tak náročných stavby, jakou je dálnice a co všechno se musí udělat, než se technika zakousne do terénu?**

Vlastnímu zahájení stavebních prací předchází spousta procesů, které nám předepisují zákony a směrnice. Já jsem převzala přípravu středočeské dálnice D3 v roce 2013, kdy probíhala příprava 1. aktualizace Zásad územního rozvoje v kompetenci Krajského

úřadu Středočeského kraje. Od té doby uběhly čtyři roky složitých procesů, a to stále ve fázi příprav k územnímu rozhodnutí. Středočeská dálnice je technicky velice složitá stavba a z mého pohledu se nesmí nic podcenit.

■ **V jaké etapě jsou nyní přípravné práce?**

V současné době máme k dispozici čístopis Dokumentace k územnímu roz-



Lucie Jandíková

hodnutí (DÚR), probíhá inženýrská činnost, jejímž hlavním cílem je projednat umístění stavby se všemi dotčenými orgány státní správy a seznámit vlastníky pozemků se záměrem stavby.

■ **Co bude následovat v horizontu příštích tří let, do roku 2020?**

Snahou investora je v nejbližších třech letech dokončit seznámení všech dotčených orgánů a vlastníků pozemků se záměrem stavby, zpracovat jejich náměty a připomínky do čístopisu DÚR a následně získat územní rozhodnutí. Poté se začne projektovat stavba již do technických detailů v dokumentaci pro vydání stavebního povolení.

■ **Kdy předpokládáte zahájení a dokončení stavby dálnice D3 na území Středočeského kraje?**

Dle aktuálního harmonogramu je předpokládáno zahájení prací na všech pěti úsecích v roce 2024, zprovoznění dálnice pak v září 2028.

■ **Jak spolupracujete s městy a obcemi na trase a s hlavním městem Prahou?**

Jelikož se příprava stavby dálnice na-

cházi ve Středočeském kraji, velmi úzce spolupracujeme již mnoho let s Krajským úřadem Středočeského kraje. Již v roce 2015, kdy se začal projektovat první stupeň přípravy technicko-ekonomické studie, začal tým středočeské D3 navazovat komunikaci se všemi starosty obcí a měst dotčených dálnicí. Podle potřeby se zástupci obcí ozývají a řešíme nastalé připomínky a problémy.

■ **Co vzkázete občanům v okolí stavby?**

Bydlím se svou rodinou v malé obci za Benešovem a středočeská dálnice je pro náš život realitou. Co bych vzkázala občanům D3? Ať nemají obavy se na nás obrátit s žádostí o vysvětlení. Strach je největší nepřítel člověka a mnohdy nás zažene k ukvapeným rozhodnutím či soudům.

Text: Metropol, foto archiv

Jaký je postup před zahájením územního řízení o umístění veřejně prospěšné stavby

V rámci přípravy podkladů pro územní řízení je běžnou praxí investora, či jeho pověřeného zástupce, že seznámí vlastníky pozemků, dotčených veřejně prospěšnou stavbou, se záměrem. Prioritním zájmem investora je vždy se smírnou cestou s vlastníkem dohodnout o výkupu, proto výkupní cenu zvýhodňuje v boxu uvedenými násobky.

Vlastníci pozemků jsou obesláni oslovovacím dopisem, který vysvětluje a popisuje veřejně prospěšný záměr, jeho soulad s platným územním plánem obce a je zde uveden i výčet, rozsah a způsob záboru pozemků, případně i výčet stavebních objektů, které se daného pozemku týkají – jde o tzv. zábor pozemků trvalý (pro stavbu) a dočasný (pomocné pozemky, které se po dokončení stavby vrací do původního stavu a zpět vlastníkovi). Vlastník je současně oslovovacím dopisem požádán o předběžný souhlas s daným zábozem pozemků, který se ho dotýká; dále pak případným budoucím kácením či odnětím půdy ze zemědělského půdního fondu. Tento souhlas je souhlasem předběžným, dobrovolným a nenáročným. V rámci veřejně prospěšnosti stavby není pro příslušný úřad, který bude územní rozhodnutí vydávat, nutný, investor však považuje za slušné včas vlastníky seznámit s rozsahem stavby.



Jaký je postup před zahájením stavebního řízení v rámci majetkoprávního vypořádání

Vlastníci pozemků jsou obesláni návrhem kupní smlouvy (jednostranně podepsaným od investora), s příloženým oslovovacím dopisem, který celý postup, včetně lhůt, podrobně vysvětluje. Pokud se do 90ti dnů od data převzetí návrhu smlouvy podaří smlouvu oboustranně uzavřít, je pak povinností investora do 60ti dnů od podpisu smlouvy odeslat finanční prostředky vlastníku pozemku. V případě, že není dohoda o výkupu možná, je zde, bohužel v neprospěch vlast-

níka, možnost řešit situaci uplatněním Zákona o vyvlastnění č. 184/2006 Sb. v platném znění. Podle čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod je přitom vyvlastnění nebo nucené omezení vlastnického práva možné jen ve veřejném zájmu, a to na základě zákona a za náhradu. Cena pozemku nebo stavby se pro účely stanovení finanční náhrady za pozemek určí vždy podle jejich skutečného stavu a účelu užití ke dni podání žádosti o vyvlastnění; přitom se nepřihlíďne k jejich zhodnocení nebo znehodnocení v souvislosti s navrženým účelem vyvlastnění. To znamená, že vlastník pozemku pozbývá nárok na výhodné navýšení ceny koeficientem a je mu přiznána pouze cena stanovená dle znaleckého posudku.

Jak se stanoví ceny pozemku

1. Výkupy pozemků, které budou trvale dotčeny stavbou. Trasa stavby je dle platného územního rozhodnutí vytyčena a geodeticky zakreslena v katastru nemovitostí.

2. Na nově vzniklé pozemky jsou odhadcem zpracovány znalecké posudky. Cena ve znaleckém posudku zohledňuje druh pozemku určený pro výkup a dále pak všechny součásti a příslušenství pozemku (dřeviny, stavby, věcná břemena). Ceny stanovuje znalec dle ceny v čase a místě obvyklé (pokud se s pozemky v území obchoduje a lze takovouto cenu stanovit), anebo podle platné oceňovací vyhlášky

3. Všechny ceny za pozemky, které jsou určeny pro výkup, se dále násobí zvýhodněným koeficientem, a to: Pro ornou půdu je koeficient navýšení kupní ceny 8; pro pozemky stavební (které mají mnohem vyšší výkupní cenu), se násobí koeficientem 1,15. K této ceně se dále připočítává ocenění dřevin a součástí a příslušenství pozemků (věcná břemena, stavby na pozemcích, apod. ...). Tyto už se navýšujícím koeficientem nenásobí.



Hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová: Požadujeme urychlení přípravy projektu

Silničáři se pustili do dalšího úseku přípravy výstavby tolik potřebné dálnice D3 spojující Prahu s Českými Budějovicemi a Rakouskem. Jak vnímá tuto skutečnost hejtmanka Středočeského kraje Jaroslava Pokorná Jermanová.

■ **Jaký význam má tato stavba pro obyvatele největšího regionu v Čechách?**

Stavba dálnice D3 je pro Středočeský kraj jednou z nejvýznamnějších akcí. Kraj se snaží urychlit budování navazujících staveb, aby samotnou výstavbu D3 nic nezdržovalo. Máme připravené doprovodné stavby, na které jsme dostali od vlády ČR prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury přes 3,1 miliardy korun. Což považujeme za velký úspěch. Rychlé spojení mezi Prahou, jihem Čech a Rakouskem chybí. Dálková doprava zatěžuje skoro celou jižní polovinu Středočeského kra-

je. Těžká kamionová doprava ničí silnice II. a III. tříd, které kraj spravuje. My pak musíme vynakládat velké částky na jejich opravy. Bohužel středočeská část dálnice D3 se ještě ani nezačala stavět. Požadujeme urychlení přípravy projektu i samotné stavby - na to všechno by měla dohlížet odborná komise. Její vznik nedávno schválila Rada Středočeského kraje. Chceme, aby v ní usedli zástupci kraje, ministerstev, ŘSD, Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, SŽDC a dalších institucí.

■ **Jaké nejdůležitější doprovodné stavby, související s D3 má kraj připraveny?**



Stavby, které souvisí s dálnicí D3, je několik. Ke stavbám podpořeným finančním příspěvkem SFDI patří vybudová-

ní I. etapy obchvatu Jesenice na silnici II/101 ve výši 216 milionů korun, u níž kraj již zahájil práce na přípravě projektové dokumentace. Nyní se dokončuje i geologický průzkum a probíhá zaměrování trasy. Stavba obchvatu o délce zhruba jednoho kilometru by podle předpokladů měla začít v srpnu příštího roku. Dále jde o stavbu severního obchvatu Jílového u Prahy na silnici II/105 v hodnotě 168 milionů korun, který by měl odvést dopravu z centra města a po zprovoznění dálnice D3 bude sloužit jako dálniční přivaděč. Třetí stavbou je vybudování nové komunikace Vestecské spojky, II. etapa by měla stát 1,8 miliardy korun. Svým založením bude obslužnou komunikací, která umožní propojení jižní části pražského regionu a navazujících částí Středočeského kraje na dálnici D1. Po-

slední podpořenou stavbou ze SFDI je mimoúrovňová křižovatka s dálnicí D1 - EXIT 4 za 952 milionů korun. Středočeský kraj ji bude investorsky zajišťovat ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic a hl. m. Prahou.

■ **Jak odlehčí nový úsek dálnice D3 dopravě ve Středočeském kraji?**

Podle současných propočtů projede po silnici I/3 přes Benešovsko do Jihočeského kraje 22 až 25 tisíc aut denně. To je hodně vysoké číslo. Hluk, prach, otřesy, které poškozují domy - to vše zatěžuje obyvatele obcí podél této trasy. Navíc se někde lidé bojí tuto silnici i přecházet, protože proud aut je silný a někteří řidiči bezohlední. Po dostavbě dálnice D3 se lidem v obcích a městech podél silnice I/3 hodně uleví. My se proto intenzivně snažíme o to, aby se konečně začalo s dostavbou D3 něco dít.

Dálnici D1 se uleví



V rámci pražského regionu dálnice umožní optimální urbanizaci prostoru Jílového, který nemá v současné době odpovídající silniční spojení s Prahou. V rekreačních dnech umožní trasa D3 výrazně odlehčit silnicím II/105, II/603 a rovněž i silnicím II/102 a II/104, neboť převezme značnou část dopravy do středního Povltaví a dolního Posázaví. Výstavbou dálnice dojde k odstranění uvedených dopravních závad původní trasy a k podstatnému snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí v přílehlých obcích a městech v oblasti kolem Prahy, kde došlo

v posledních letech k mohutné bytové výstavbě.

Stavba je součástí souboru staveb dálnice D3 ve Středočeském kraji. Je jednou z mnoha staveb dálnice D3, které řeší postupné převedení dopravy ze silnice I/3 (trase E 55) ke státní hranici s Rakouskem na dálnici D3. Význam stavby bude vyšší po dobudování všech úseků středočeské části dálnice D3 (stavby 0301-0305/II). Po dokončení dálnice v úseku Praha - Mezno bude v celém Středočeském kraji dálnice D3 dobudována a převedena na ni dálková doprava ve vztahu sever - jih.

Mýty a fakta kolem středočeské dálnice D3

Iniciativa Alternativa středočeské D3 oslovuje občany v dotčených oblastech výstavby středočeské dálnice D3 a uvádí souvislosti a údaje, které nejsou pravdivé. Vezměme to popořádku:

- Jeden kilometr středočeské dálnice D3 bude stát jednu miliardu korun veřejných financí. **Pravdou je, že předpokládané stavební náklady činí 600 milionů korun, což se nijak neliší od ostatních dálnic v ČR. ŘSD ČR předpokládá, že v rámci otevřených výběrových řízení na zhotovitele stavby bude tato částka ještě ponížena.**
- D3 prosazuje zájmová skupina lidí. **O záměru rozhodla vláda ČR a potvrdila ji příslušná ministerstva. Stavba dálnice D3 ve Středočeském kraji je ve veřejném zájmu.**

- Dálnice způsobí nestabilitu a závislost obcí. **Přečtěte si názory hejtmanky Středočeského kraje a starostek i starostů na 5. a 6. straně tohoto vydání.**

- Dálnice nás nepřivede do Prahy rychleji, ale do obrovské zácpy u Jesenice. **Na dálnici D3 navazují další stavby ŘSD a Středočeského kraje, které spojení s hlavním městem usnadní (5. strana tohoto vydání).**
- Dojde k dvojmu vyvlastnění pozemků. **Jaký bude konkrétní postup,**

o tom se dočtete na 3. straně tohoto vydání.

To jsou jen některé z výkřiků, které mají v občanech vzbudit nejistotu a nevoli ke stavbě dálnice D3 ve Středočeském kraji. Čtete, prosím, pozorně a než pošlete jakýkoliv finanční příspěvek na účet Iniciativy Alternativa středočeské dálnice D3, jak o to na letáčích a webu žádá, udělejte si vlastní názor. Pokud budete mít další dotazy, obraťte se na investora stavby, který je zodpoví.





Projektanti D3 chtějí vyjít vstříc okolním obcím

Novou dopravní tepnou, která spojí Prahu a jižní Čechy, se stane dálnice D3. Její podstatná část vede územím Středočeského kraje, jenž projekt, zásadní pro rozvoj jižní části regionu, spolu s Ředitelstvím silnic a dálnic připravuje. Na plánované trase má být mimo jiné šest tunelů.

Stavba dálnice D3 navazuje na Pražský okruh (dálnice D0). Celkovou trasu dálnice D3 ve Středočeském kraji doplní silniční přivaděče Jílové u Prahy (délka 1,9 km), Týnec nad Sázavou (3,2 km) a Benešov, takzvaná Václavická spojka (5,8 km) a mosty. Jejich celkový počet je 87, z toho velkých nad 100 m délky je 15.

Mosty:

Nejvýznamnějším z nich je most Sáza (vizualizace na panoramatické fotografii), který přemostuje údolí Sázy mostním objektem v celkové délce 784 m. Hlavní mostní pole, jímž je přemostěna řeka Sázava, má rozpětí 250 m a výšku cca 110 m nad řekou. Během výstavby hlavního mostního

pole nebude území pod tímto mostním polem stavebně dotčeno.

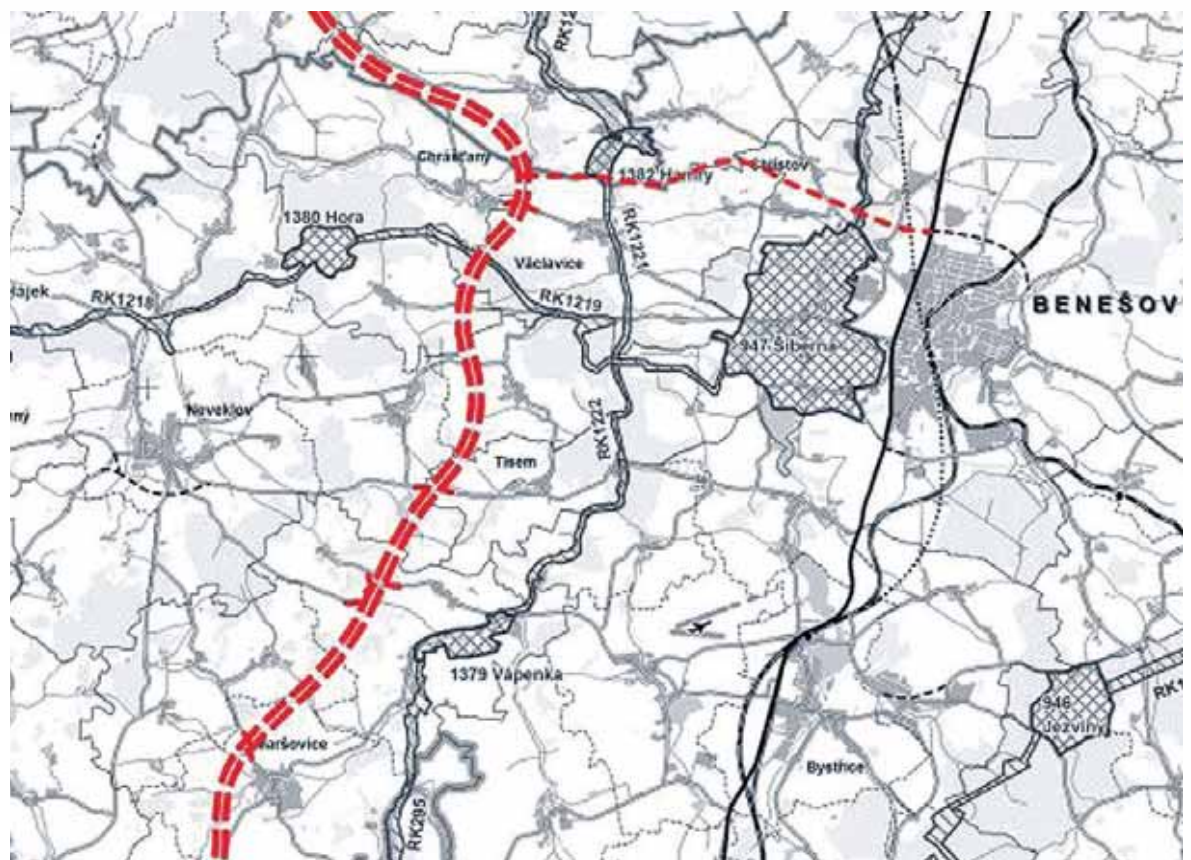
Další významné mosty přes údolí:

- most Záhořany – dálniční most délky 571 m
- most Krňany – dálniční most délky 245 m
- most Maskovice – dálniční most délky 470 m
- most Netvořice – dálniční most délky 720 m
- most přes údolí Janovického potoka – silniční most délky 245 m
- most přes údolí Konopištského potoka – silniční most délky 328 m

Tunely:

- Na trase je navrženo 6 tunelů o celkové délce 5 930 m. Jedná se o:
- tunel Libeň, délky 1 517 m
 - tunel Kamenná vrata, délky 1 650 m
 - tunel Luka, délky 1 845 m
 - tunel Hostěradice, délky 370 m
 - tunel Vršky, délky 120 m
 - tunel Krňany, délky 430 m

Mimoúrovňových křižovatek bude celkem deset.



ANKETA

Ptala se: Ladislava Richterová

Jaký máte názor na dostavbu dálnice D3 ve Středočeském kraji?

Ing. Prokop Mašek,

starosta obce Kamenný Přívoz:

Dálnice být musí, lépe řečeno již být měla, stejně jako Pražský okruh. Dálnice ve Středočeském kraji z Prahy nikdy nemůže jít pustinou a vždy bude někomu vadit. Proto je nutné udělat taková opatření, aby negativní vlivy na nejbližší okolí byly co nejmenší. Nejjednodušším řešením je mít negativní stanovisko k tomu, že dálnice je někde blízko a populisticky působit na okolí. To, co naše obec pro dálnici udělala, stálo dosti námahy. A to není nic proti tomu, co již tato dálnice stála peněz a úsilí celkově. A stejný stav trvá již asi čtvrtstoletí.



Marcela Čedíková,

starostka městyse Vrchatovy Janovice:



Je škoda, že projekt nebyl realizován alespoň před 15 lety. První plány, které jsou na našem úřadu k dispozici, jsou už z devadesátých let minulého století. Pokud vím, nikdo zatím neuvažuje o vrácení nákladní dopravy zpět na železnici, nikdo nevynechává koridory pro osobní a pro nákladní dopravu. Budoucnost je zřejmě o ještě intenzivnější silniční dopravě. Dálnice D3 se neobjímá. Na cestách po Evropě a dálnicích sousedních států si uvědomíte, že jsou to důležitá propojení, která zkracu-

jí dobu cestování. Dálnice vedou přes nejrůznější území volnou krajinou i zastavěnými oblastmi, vedou přes Alpy. Tak proč ne přes střední Čechy?

Mgr. Radka Vladyková,

starostka města Jesenice:

Je těžké popsat můj názor na stavbu, která se řeší už dvě desetiletí a jejíž trasa je již dána. Výstavba přinese Jesenicím jednoznačně komplikace v další dopravní zátěži a s ní související negativa jako je hluk a znečištění ovzduší. Bez doprovodných sta-



veb je stavba dálnice zcela nemožná. V dnešní době je již těžké po těch letech bojovat proti dálnici, když je zakotvena státem a v krajských dokumentech schválena. V současnosti už ani nemůžeme změnit náš územní plán a i kdybychom chtěli dálnici vymazat z katastru Jesenice, není to možné, neboť musíme respektovat nadřazené dokumenty jako je ZÚR Středočeského kraje. Proto jako starostka Jesenice bojuji za minimalizaci negativních dopadů na naši krajinu a naše obyvatelstvo ve všech směrech. Naše stanoviska bude vždy projednávat a rozhodovat zastupitelstvo města na veřejných zasedáních.

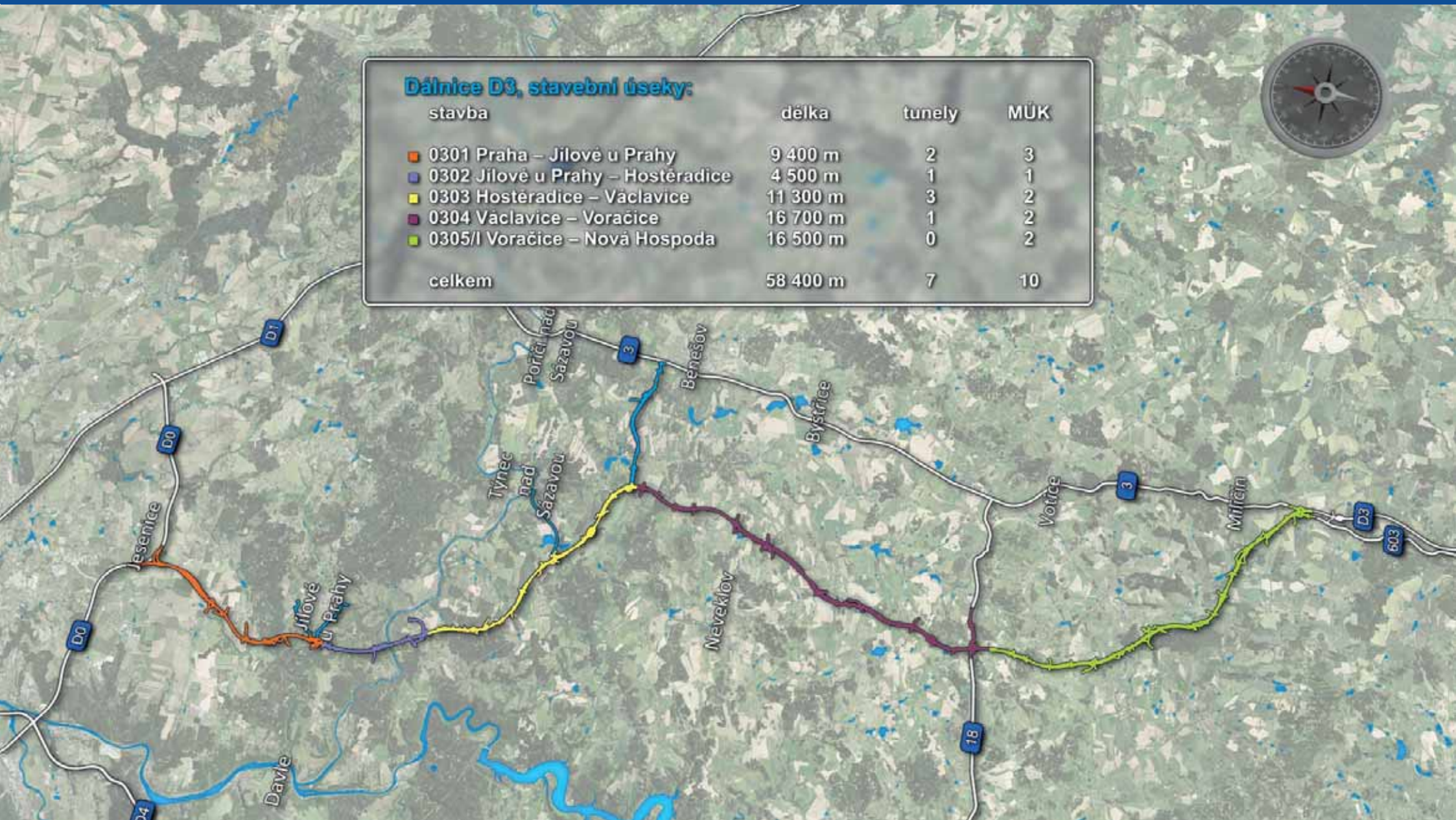
Ing. Petr Hostek, MBA,

starosta města Benešov:

Vzhledem k tomu, že dálnice D3 začala být budována v roce 1987, je snadná otázka: „A to ještě není?“ Jakkoliv měla velký význam v letech záměru či počátku svého budování, spolu s třiceti lety trvající výstavbou, si trou-



fám tvrdit, její význam stále roste. Tuto dálnici vnímám jako jedno z klíčových řešení dopravní situace v regionu. Současná doprava na silnici I/3 čítá desítky tisíc aut denně, včetně kamionů. Dopravní zátěž takového rozsahu vytváří často kolony, zácpy a ohrožuje zdraví i životy lidí. Jednou ze základních podmínek udržitelného využívání území, je pro mne jako starostu města i efektivní řešení osobní a nákladní dopravy. Dokončení výstavby D3 může toto okolí Benešova přinést, a to včetně podpory rozvoje a stability místních obcí i zvýšení kvality života obyvatel.



ZÁPISNÍK

Je všední pracovní den, 17 hodin. Vracím se z cesty po Středočeském kraji po silnicích v blízkosti budoucí D3 do Teplic. Odbočit doleva z vedlejší na hlavní mi trvá skoro tři minuty, protože z Prahy na Tábor se valí nepřetržitá kolona aut. Sláva, jeden řidič mne pouští, další ale musí zpomalit, ozývá se nesouhlasné troubení. Vzpomenu si přitom, jak se nám v Ústeckém kraji vloni na konci roku ulevilo, když byla dokončena dálnice D8. Po jedenatřiceti letech se to současnému vedení ŘSD podařilo a cesta motoristům je rázem kratší o dobrou čtvrt hodinu, což je zejména pro ty, kteří denně dojíždějí za prací z Ústí nad Labem do Prahy, vítaná časová úspora. Odpadlo také nervy drásající popojíždění po silnici I/13 podél Labe, zahlcené kamiony, které se kvůli hustému provozu v protisměru téměř nedaly předjet. Proto upřímně přeji všem, kteří musí jet z Prahy do jižních Čech, aby si i oni mohli co nejdříve oddechnout.

Ladislava Richterová

Historie výstavby dálnice D3

Výstavba dálnice D3 byla plánována od roku 1987. V roce 1988 byla zahájena stavbou obchvatu Tábora, který však po zprovoznění nebyl označen jako dálnice. Vládním usnesením z února 1997 č. 86 byla dálnice vyjmuta z dálniční sítě, o dva roky později pak vládním usnesením č. 741 z července 1999 opět zařazena do dálniční sítě.

V říjnu 2004 byl předán do provozu první úsek v délce 8,3 km Chotoviny – Čekanice. Úsek Mezno – Chotoviny byl stavěn od roku 2005 a zprovozněn 17. prosince 2007. V roce 2008 byla zahájena výstavba 25 km dlouhého úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí, který byl zprovozněn 28. června 2013. Zároveň byly zrekonstruovány úseky z 80. a 90. let mezi Stoklasnou Lhotou a Měšicemi. Obchvat Tábora byl poté nově označen jako dálnice. Mímoto byly od přelomu 80. a 90. let 20. století uváděny do provozu přeložky silnice I/3, které byly konstruovány jako jeden pás dálnice a kde už pouze zbývá vybudovat druhý pás, popř. mimoúrovňové křížení. Jedná se o obchvat Veselí nad Lužnicí a úsek Ševětín – Borek. Úsek Dolní Třebonín - státní hranice byl původně plánován jako rychlostní silnice R3, administrativně byl přeřazen pod dálnici v lednu 2016.



Základní údaje dálnice D3

- provozovatel**
Ředitelství silnic a dálnic ČR
- začátek**
Jesenice / Zlatníky
(49°57'46" s. š., 14°29'48" v. d.)
- konec**
Dolní Dvořiště
(48°38'40" s. š., 14°27'17" v. d.)
- celková délka** 172 km
- v provozu** 42 km
- ve výstavbě** 27 km
- v přípravě** 103 km
- regiony:** Středočeský kraj
Jihočeský kraj

ANKETA

Ptala se: Ladislava Richterová

Jaký máte názor na dostavbu dálnice D3 ve Středočeském kraji?



Milan Vácha,
starosta obce Psáry:

Někteří občané jsou pro, jiní proti. Pro nás bude dálnice důležitým spojením s Prahou, troufám si říct, že by se o 50 až 60 procent snížila frekvence dopravy přes obec. Uvidíme, jak budou splněny naše připomínky, například navazující stavby, protihlukové stěny a podobně. Věřím, že se dočkáme. Jednání investora, kterým je Ředitel-

ství silnic a dálnic, se v posledních letech výrazně zlepšilo a nyní jsme seriózní partneri.

Jarmila Trachtová,
starostka obce Heřmaničky:

Zastupitelé naší obce souhlasí s tím, aby se dálnice D3 co nejdříve dokončila, a to přesto, že povede těsně za našimi ploty. Všichni bychom byli moc rádi, když už byla hotová. Už to trvá celá léta!



Jiří Zíka,
starosta obce Milčín:

Dálnici D3 potřebujeme, pro nás je to strategická záležitost. Denně se přes nás doslova valí 1 000 aut v jednom směru, 2 000 pak v obou. Stávající silnice dě-



lí obec na dvě části. Přejít na druhou stranu, to je o život pro všechny obyvatele, zvláště pro malé děti a seniory. Proto mne ze židle zvedá jakási Alternativa. Její příznivce bych tady nechal přecházet, aby si vyzkoušeli, jaké to je. Dnes každý jezdí autem, doprava je přehluštěná a dálnice nám minimálně v tomto směru pomůže.



Ing. Jan Slabý,
starosta města Neveklov:

Dálnice D3 ve Středočeském kraji je potřeba. Zastupitelé města vždy byli pro, už dvacet let to máme v usnesení. Jsme toho názoru, že kremrole má dělat cukrář a léčit má doktor, ne jako někteří aktivisté, kteří jen matou lidem hlavu. Když pomíneme úlevu od přetížené dopravy po stávajících komunikacích přes města a obce, budou mít lidé blíž k pra-

covním příležitostem, rozhodnutí se soukromé i obecní pozemky, a tak bych mohl ve výčtu pozitiv pokračovat. V sousední obci Tisem jsem starostu nezastihla. Ptala jsem se občanů, oslovení ale anketu odmítli. Za Neveklovské odpověděla **Jana Pužejová**, prodávačka obuvi, takto: „Stavba za humny je vždycky složitá, někdo je pro, jiný má námítky, že se stavbou se zvýší hluková a prašnost. Doprava houstne, dálnice se staví všude v civilizovaném světě, tak co se s tím dá dělat?“ Hovornější byl **Aleš Černý**, podnikatel z Pyšle, který na náměstí Jana Heřmana v Neveklově provozuje pekárnu a kavárnu: „Já to vítám, bude to paráda, až se po dětrojce projedeme i Středočeským krajem. Denně sem s manželkou dojíždíme a vidíme, jak to na silnicích vypadá. V jižních Čechách mám kamarády, a když se za nimi vypravíme, závidíme, jak to po dokončených úsecích dálnice D3 pěkně sviští“.

Středočeští silničáři kosí kolem silnic trávu sedm dnů v týdnu

Na 60 milionů korun stojí středočeské silničáře jedna kompletní seč travních porostů v silničních příkopech a ostatních pozemcích. Za kosení tak každoročně utratí 120 až 150 milionů korun. Někde totiž dvě seče nestačí a pro zajištění bezpečnosti silničního provozu je třeba práce opakovat potřetí.



„Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje má ve své správě více než 8 600 kilometrů silnic II. a III. třídy. Kosení travních porostů stejně jako další běžnou údržbu zajišťují pro nás soukromé firmy na základě smluv. Tam, kde je to třeba, kosíme trávu sedm dnů v týdnu,“ vysvětlil Tomáš Račák, provozní náměstek ředitele KSÚS Středočeského kraje. Kosení travních porostů je náročné také v návaznosti na klimatické podmínky, kvůli kterým v letošním roce roste tráva několikanásobně rychleji než v předchozích letech. Problémy silničářům přidelávají i samotní motoristé. „Setkáváme se s nepochopením některých motoristů, kteří si stěžují na z jejich pohledu překážející sekačky na silnicích. Jiná možnost však není. Některé frekventované úseky kosíme o víkendech nebo v odpoledních a podvečerních hodinách,“ řekl Bohumil Taraba, vedoucí provozu kladenské oblasti KSÚS SK.

Prioritou je pro silničáře zajištění bezpečnosti silničního provozu, proto se na některých místech objevují vysekané plochy v nebezpečných zatáčkách, křižovatkách a dalších místech. Svým dílem by však měli přispět i řidiči a jízdy věnovat zvýšenou pozornost. „Je to podobné, jako když při jízdě lesním úsekem musí řidič předpokládat, že mu do jízdny dráhy může vběhnout zvěř. Tam, kde není posekaná tráva, protože všude najednou být nemůže, je třeba snížit rychlost a věnovat jízdě více pozornosti,“ doplnil provozní náměstek Račák. Někteří řidiči jsou přesvědčeni, že kosení travních porostů postupuje pomalu. Je třeba si ale uvědomit, že aby byl úsek silnice posečený v celém profilu, musí se tam stroj projet čtyřikrát až šestkrát a někdy ani to nestačí. Příkladem jsou svahy kolem obchvatu Lán. Některé úseky silnic navíc vyžadují kosení křovinořezy. Přesto středočeští silničáři očekávají dokončení kompletní první seče začátkem července, což je podle zpráv z médií dříve než v některých jiných krajích.

Největší 4K UHD TV CHIQ Changhong je tady

Nymburk | Společnost Changhong představila novinku, obrovskou UHD TV CHIQ model UHD75E7000ISX2 o úhlopříčce 190cm.

„Dopřejte si jedinečný zážitek při sledování TV díky novému 4K panelu s čtyřikrát větším rozlišením než je klasické Full HD. Díky tomu je obraz krásně čistý, s dokonalými barvami, a to i z krátké vzdálenosti. Díky novému dvoujádrovému CPU, vyvinutému přímo naší společností Changhong, je využívání smart funkcí mnohem jednodušší díky rychlejšímu ovládání. Standardně využívá TV operační systém i-Smart, díky kterému můžete TV ovládat z vašich mobilních zařízení. TV se s nimi automaticky spojí v moment, kdy jsou přihlášeny ke stejné Wi-Fi,“ přiblížil novinku obchodní a marketingový ředitel Changhong pro ČR a SR Jiří Mrkvička.

Díky tomu tak lze jednoduše sdílet obsah z mobilního zaří-



zení, eventuálně na něm sledovat televizní vysílání kdekoli v objektu zákazníka v dosahu Wi-Fi. TV je vybavena všemi potřebnými tunery DVBT2/DVBS2/DVBC, díky kterým je zajištěna nejvyšší možná kvalita obrazu pro příjem klasického TV vysílání. „Díky konektoru HDMI verze 3,0 si můžete naplno užít v současnosti nejvyšší obraz ve 4K rozlišení. Dále je TV vybavena USB 3.0, díky kterému je lepší přenosová rychlost přes tento konektor. Model UHD75E7000ISX2 je v současnosti tím nejlepším, co může naše značka nabídnout a bude dostupná od července za maloobchodní cenu 69.990 Kč s DPH u našeho partnera mall.cz,“ dodal Jiří Mrkvička.

Samozřejmostí je u této TV tzv. Inhome servis, v případě jakékoliv reklamacce navštíví zákazníka technici Changhong přímo doma.



VZP myslí na budoucí maminky i jejich miminka

Dárky na ně čekají na všech pobočkách



Čekáte miminko a jste pojištěná u VZP? Máme pro vás praktického průvodce těhotenstvím a po narození obdrží dárek i vaše miminko. Přijďte si na jakoukoliv z více než 180 poboček po celé ČR. Více informací najdete na www.klubpevnehozdravi.cz.





Do Jizerských hor za rozhlednami, Járrou Cimrmanem a Malou Jizerkou



Rozhledna Štěpánka

Kořenov | Příchovice v Jizerských horách, které se nacházejí jen pár kilometrů od krkonošského Harrachova, „skrývají“ dvě krásné rozhledny. V nedalekém Kořenově je nejstrmější železnice a malebná osada Malá Jizerka.

Pokud navštívíte horskou vesničku Příchovice, rozhodně zajděte do Cimrmanova, kde vás zaujme Cimrmanův Maják. Rozhledna byla dokončena v roce 2013 a stala se součástí Cimrmanova muzea. Její stavba je ukázkou přírodní architektury, budova je totiž z poloviny vrostlá do svahu a obložena kamenem, jež těžili přímo na místě. Samotná rozhledna, vybudovaná z borového dřeva s dubovým schodištěm, opravdu připomíná maják, ze kterého je nádherný výhled do širokého okolí. Jára Cimrman by možná dodal, že za zvláštních podmínek je z Majáku vidět až do San Francisca. Jen se nesmíte nechat vyvést míry tím, že se maják nahoře lehce vychýlí, je však naprosto bezpečný. V jeho těsné blízkosti se můžete ubytovat

TIP NA VÝLET

či občerstvit v penzionu U Čápa, kde vaří i vlastní pivo.

Další krásný výhled slibuje rozhledna Štěpánka, ke které vede z Příchovic turistická značka. Najdete u ní nejen občerstvení, ale i hřiště pro děti. Poblíž Štěpánky vás zaujme tajemné prostranství s kamenným křížem, jež patří od dob Pruska k nejvyšším vojenským vyznamenáním. Jedná se o symbolický německý hřbitov, co kámen to jedna vesnice a její padlí sudetští vojáci. I to patří k historii Jizerských hor. Výstup na samotnou Štěpánku není tak náročný jako na Maják, zato je odsud vidět na nedaleké Krkonoše i Jizerské hory. Milovníci vlaků si mohou

z nedalekého Kořenovského nádraží zajet přes Harrachov až do Polska, nebo to vzít zubačkou opačným směrem do Tanvaldu, přičemž se projedete nejstrmější a také jedinou ozubnicovou železnicí v České republice.

Z Kořenova už je to jen 7 km do osady Malá Jizerka. Původně sklářská osada se rozprostírá v malebném údolí říčky Jizerky a vypíná se nad ní kopec Bukovec (1005 m n.m.). Jizerka je ideální základnou pro pěší turistiku a horskou cyklistiku. Najdete zde desítky míst, která stojí za to vidět. Ať už se jedná o Safírový potok, rašeliniště, Bukovec, Pytlácké kameny, nebo horské chalupy jako Stará pila, Panský dům, Pyramida. V osadě je i několik restaurací vhodných k odpočinku a občerstvení.

Text a foto: Šárka Jansová



Maják Járy Cimrmana

NOVÉ BMW ŘADY 5 TOURING. PROSTOR NEJEN PRO VÁŠ BUSINESS.



Radost z jízdy

KOPECKÝ AUTO s.r.o.,
Přístavní 837/85
400 07 Ústí nad Labem
tel. 475 201 527
www.kopecybmw.cz

Kombinovaná spotřeba paliva v l/100 km 5,7 - 5,3. Emise CO₂ g/km 149 - 139.