

noviny

METROPOL

Pražský okruh je potřeba jako sůl

Tisíce aut denně, nadměrný hluk a prach provázejí na cestách řidiče, ale především obyvatele v okolí nedokončených úseků Silničního okruhu kolem Prahy. Jaká je aktuální situace kolem této stavby ve veřejném zájmu, na to se ptáme generálního ředitele ŘSD Ing. Jana Kroupy.

■ **Jaký je význam Pražského okruhu pro Českou republiku?**

Pražský okruh patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v České republice. Po svém dokončení vzájemně propojí celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony a státy. Zároveň rozvádí i tranzitní a příměstskou dopravu po okraji města. Jedná se v kontextu České republiky o výjimečnou stavbu. Očekávají ji Pražané, aby se odlehčilo dopravě v jejich městě, i řidiči ze všech ostatních regionů, kteří chtějí kolem Prahy pohodlně projíždět. Stavba je výjimečná jak dopravně, protože tvoří úplný obchvat kolem největšího a dopravně nejzatiženějšího města naší země, tak stavebně – obsahuje složitá křížení, tunely, dlouhé a vysoké mosty a celou řadu jiných inženýrských objektů, vyvolaných polohou Pražského okruhu v milionové aglomeraci ležící v členitém terénu podél řeky Vltavy.

■ **A co konkrétně úsek Běchovice – napojení na D1?**

V současné době neexistuje v České republice důležitější dopravní stavba, než je část Pražského okruhu v úseku Běchovice – D1 (tzv. úsek 511). Jeho neexistence přetěžuje pražskou Jižní spojku a vede tranzitní dopravu přes Prahu. Výstavba úseku 511 je důležitá z důvodu zvýšení bezpečnosti, zlepšení životního prostředí, snížení hluku pro obyvatele i zvýšení komfortu pro řidiče.

■ **Kudy by měla tato část Pražského okruhu vést?**



Stavba tvoří jihovýchodní část Pražského okruhu. Vzhledem k tomu, že předpokládané intenzity na trase jsou v roce 2040 až 80 tisíc aut za den, je stavba navržena jako šestipruh. Úsek 511 je veden na území hl. m. Prahy po katastrálních územích obcí Běchovice, Dubeč, Uhřetěves, Královice, Nedvězí, Kolovraty a na území Středočeského kraje po katastrech obcí Říčany a Nupaky. Jeho trasa pak zachovává odstup od obydlených sídel tak, aby v těchto obcích nedošlo k negativnímu ovlivnění životního prostředí. Technický návrh stavby také umožňuje dodržení příslušných hygienických norm. Tohoto cíle se dosahuje návrhem potřebných protihlukových opatření, tj. valů, protihlukových zdí a zelených pásů. V katastrech obcí Kolovraty a Dubeč je komunikace vedena v délce 384, resp. 275 metrů tunelem.

■ **O jiném trasování už v současné době ŘSD neuvažuje? Co tzv. Regionální varianta?**

Regionální varianta, jak byla zpracována za ministra Prachaře, byla posléze posouzena ve stupni „studie“ nezávislým subjektem, a to Fakultou dopravní ČVUT. Studie trpí technickými nedostatky a je značně komplikovaná především z časového hlediska, jelikož neexistuje podpora této trasy od Středočeského kraje ani příslušných obcí. Trasa této varianty je plně v rozporu se Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy i Středočeského kraje, stejně jako s územními plány dotčených obcí. Potřeba projednat nové územní plány a zásady územního rozvoje přes nesouhlas zástupců dotčených obcí dělá z Regionální varianty nerealizovatelnou akci.

Dalším argumentem, který hovoří v neprospěch Regionální varianty, je skutečnost, že oddálení Pražského okruhu od hranic Prahy by zapříčinilo přetížení Městského okruhu a dalších komunikací v hlavním městě.

■ **Jaká je tedy aktuální situace ohledně přípravy stavby?**

Stavba má v současné době souhlasné stanovisko EIA. V březnu pak souhlasné stanovisko obdržela i stavba čtyřpruhu silnice I/12 mezi Běchovicemi a Úvaly, která se bude budovat současně se stavbou 511, což je jedna z podmínek, kterou musíme v rámci výstavby 511 dodržet. Na základě vydaného závazného stanoviska k EIA jsme připravili novou dokumentaci k územnímu rozhodnutí. Koncept byl vydán v lednu. V současné době se projednává dokumentace s dotčenými obcemi a zahájena byla také inženýrská činnost. Získání pravomocného územního rozhodnutí předpokládáme v polovině roku 2019, kdy tento termín počítá i s vysoce pravděpodobným podáním námitek a odvoláním v rámci územního řízení.

■ **Jak se vůbec k dokončení Pražského okruhu staví Praha, respektive její městské části, kterých se stavba přímo dotýká?**

Praha i její jednotlivé městské části nám při přípravě stavby vycházejí vstříc, uvědomují si, jaký význam pro ně jihovýchodní část Pražského okruhu má. V současné době je podepsané Memorandum o spolupráci hl. m. Prahy a Ředitelství silnic a dálnic při přípravě stavby 511. Probíhají jednání ohledně spolupráce při majetkoprávní přípravě v období před vydáním pravomocného územního rozhodnutí. Jednoduše řečeno, Praha by pro nás začala vykupovat pozemky. Tato pomoc by mohla zkrátit období přípravy stavby o mnoho měsíců. ŘSD totiž s výkupy nemůže začít dříve, než bude mít k dispozici pravomocné územní rozhodnutí.

■ **Hrozí v současné době nějaké zdržení stavby?**

Výstavbu by mohla zdržet žaloba, kterou na stavbu k Nejvyššímu správnímu soudu poslali někteří majitelé pozemků pod budoucí dálnicí. Žalobci napadají pražské Zásady územního rozvoje, ve kterých je trasa okruhu vymezena. Jde už o několikátou podobnou žalobu. V minulosti už Nejvyšší správní soud v případě Pražského okruhu podobnou žalobu zamítl. Pokud by tato žaloba uspěla, příprava staveb Pražského okruhu by se vrátila téměř na začátek. Právě budoucí výkupy pozemků budou dalším problematickým bodem přípravy. V tomto ohledu by nám velmi pomohla novela zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, která se projednává v současné době v Poslanecké sněmovně a která obsahuje řadu ustanovení ke zrychlení přípravy staveb, mimo jiné tzv. mezitímní rozhodnutí pro urychlení majetkoprávní přípravy, kdy nedojde k dohodě s vlastníkem na vyšší kupní ceny za pozemek.

■ **Kdy bychom se tedy mohli dočkat zahájení prací na Pražském okruhu mezi Běchovicemi a D1?**

Výstavbu Pražského okruhu mezi Běchovicemi a dálnicí D1 bychom rádi zahájili nejpozději v roce 2021. Je však samozřejmě stále nutné počítat se standardními riziky investorské přípravy jako je majetkoprávní vypořádání nebo odvolání účastníků v rámci správních řízení. Dobudování Pražského okruhu je jednoznačně ve veřejném zájmu, neboť výrazně ulehčí život nejen statisícům obyvatel Prahy, ale i dalším milionům řidičů, kteří kolem Prahy projíždějí.

SLOVO ODBORNÍKA

Psycholog PhDr. Jiří Seidlic: Součástí přírody je i člověk

Jak už je v Česku obecným zvykem, zahajování dopravních staveb ve veřejném zájmu pozdíl, protože je různí lidé, většinou z osobních důvodů, rozporují, zatímco většina dotčených občanů mlčí. Vzpomenout můžeme například hradeckou D11 nebo severočeskou D8. Co na to říká renomovaný psycholog PhDr. Jiří Seidlic?

Již před osmi lety jsem se v tisku vyjadřoval k opoždění stavby D8 z hlediska nehod a náročnosti řízení pro řidiče, kteří jsou nuceni jezdit po objízdných

trasách. Propustnost dálnic a plynulost dopravy je nesporně výhodnější proti jízdě na silnicích I. a II. třídy, tedy na objízdných trasách. Potvrzuje to i srovná-

ní počtu nehod na objízdné trase z Lovosic do Ústí nad Labem na již dokončené D8. A týká se to i D11. Lidí, kteří rozporují stavbu dálnic, ať z důvodů ekologických nebo majetkových, je stále dost. Proto je nutná úprava zákona o líniových stavbách, který upřednostní veřejný zájem a urychlí stavbu.

K psychologickým aspektům tohoto problému: Ekologové zapominají na

to, že do přírody vedle fauny a flory patří i člověk, nejen jako ničitel, ale také jako tvůrce hodnot. Vlastníci pozemků, licitující mnoho let o cenu jejich majetku, musí rovněž přihlídnout k potřebám společnosti, k veřejnému zájmu. Optimalizace těchto problémů je ovšem obtížná a zákonodárci musí připustit kompromisní řešení. Ekologové nesmějí být „ekote-

roristy“. A vlastníci nesmějí být „ne-nažraní“. Ekonomický rozvoj státu, do kterého patří na předním místě rozvoj dopravy, musí být optimalizován ve vztahu k bezpečnosti dopravy, tedy i k propustnosti komunikací. Jízda po objízdných trasách je pro řidiče frustrující a stresogenní, vyvolává agresivitu a únavu, ztrátu pozornosti a zvýšení četnosti nehod.

Praha – Běchovice: Desetikilometrová trať vás prověří

Závod Běchovice – Praha je oficiálním mistrovstvím České republiky v silničním běhu na 10 km. Je to legendární běžecký závod s nejdelší historií v Evropě, který běžcům nabízí moderní zázemí.



Závod, který nadchne svou atmosférou a tradicí. Trať, která vás prověří. To vše poslední zářijovou nedělí již po 121. Specifická není jen historie běhového závodu, ale i samotná délka a náročnost trati. Měří o 31 metrů více než

je tradičních 10 kilometrů, ale ne vždy tomu tak bylo. V prvních letech měřila 10 kilometrů. Start byl u patníku s číslem 12 a cíl u patníku 2. Postupně se start posouval stále více směrem k Běchovicím a analogicky se tak měnilo

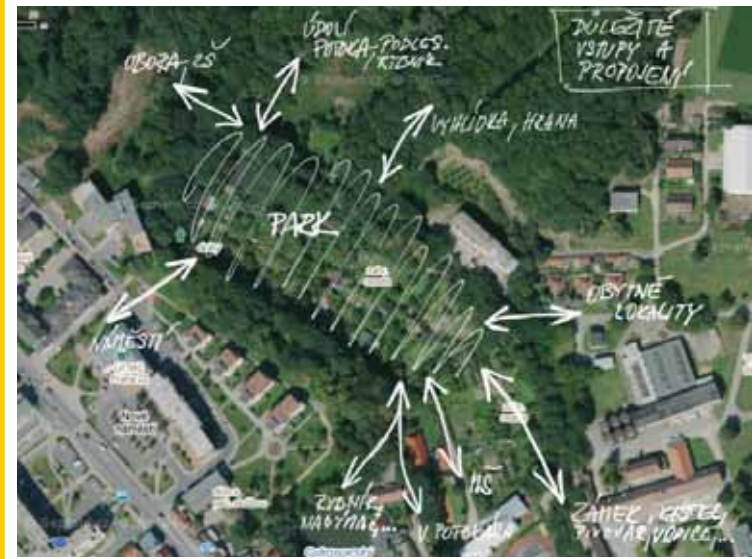
i místo cíle z Ohrady na Pražačku. Od legendárního patníku č. 13 se běželo poprvé až v roce 1911. Pořadatelem je Sdružení závodů Běchovice (Český atletický svaz, PSK Olymp, Sokol Běchovice). Zdroj: Oficiální stránky závodu

Otevřené zahrady Uhříněvsi

Pamětníci si vzpomenou, že podél potoka za Novým náměstím se rozprostíralo zahrádkářství. V 80. letech ho vystřídala zahrádkářská kolonie. V loňském roce se podařilo zakoupit pozemek, na kterém se zahrádky nachází, od majitele, který ho získal v restituci. Vzhledem k charakteru území, těsné blízkosti náměstí a přímému napojení na Oboru se naskytá jedinečná možnost vytvořit zde zelený prostor s různými aktivitami. A jaké prvky zde budou? Lidé v naší městské části se vyjádřili v anketě, co by zde chtěli, co se jim líbí v jiných parcích, co zde v trávní volného času chybí, a dali nám zpětnou vazbu nejen v anketě, ale i při procházce s architekty. Mladí architekti se nad obsahem par-

ku prozatím zamysleli komplexně v širších souvislostech celé Uhříněvsi a vytvořili prvotní skici. Nyní vstupují do další fáze - tvorbě studie, ke které se bude moci opět vyjádřit veřejnost. Z prvotních přání a diskuzí vyplývá vzájemná shoda ponechat území klidně se začleněním částí stávajících zahrádek. Děkuji všem za hojnou účast v anketě. I nadále budete mít jedinečnou možnost zapojit se do budoucího vzhledu místa, kde žijete.

Martin Turnovský, starosta



Investice na přání podruhé


Horní Počernice - Po loňském prvním úspěšném kole projektu Investice na přání zahájí Městská část Praha 20 druhé kolo. Rozpočet pro letošní akci už schválilo zastupitelstvo, na projekty občanů Horních Počernic uvolnilo 1.000.000 Kč, minimální hodnota projektu musí být 40.000 Kč, maximální 800.000 Kč.

Přihlásit se mohou občané Horních Počernic nebo organizace se sídlem v Horních Počernicích. Podmínkou je umístění projektu na pozemku ve vlastnictví nebo správě Městské části Praha 20, či na veřejně přístupných prostranstvích, která jsou veřejnosti otevřena alespoň část dne. O pořadí projektů k realizaci rozhodnou občané Horních Počernic ve veřejném hlasování na konci června. V loňském roce realizovala městská část z projektů občanů například Pumpťrekovou dráhu nebo Park Poznání. Pro inspiraci z prvního ročníku a pro potřebné formuláře navštivte stránky http://www.zdravehornipocernice.cz/?page_id=2069 Přihlášky projektů do 31. května 2018.

Zdroj: Lenka Tomsová



Společný projekt „Park Poznání“, který zpracovali v Základní škole Ratibořická za spolupráce s FZŠ Chodovickou a ZŠ Stoliňskou, se umístil v hlasování občanů Horních Počernic na prvním místě. Po zajištění všech příslušných souhlasů, mohly být jednotlivé interaktivní prvky objednané a na počátku prosince 2017 instalovány v parku před ZŠ Ratibořickou. Na věži poznání, pexesu nebo interaktivní tabuli je možné vidět mnoho informací o rostlinách i příslušnicích říše zvířat. Nejen, že se dozvíte zajímavé věci, prohlédnete si krásné ilustrace, ale ještě si mezi sebou můžete zasoutěžit.



Běchovice – Praha
již od roku 1897

Proč běžet Běchovice?

1. Závod s nejdelší tradicí v Evropě.
2. Závod běhaný nepřetržitě již od roku 1897.
3. Závod pro běžce všech výkonostních a věkových kategorií (od mistrovské po veteránskou).
4. Závod, kde se vyhlásuje celkem 26 kategorií.
5. Doprovodný program v cíli závodu.
6. Desetikilometrová TRÁŤ, CO VÁS PROVĚŘÍ.
7. Fotografie ze závodu zdarma.
8. Funkční tričko Nike a pamětní odznak v ceně startovného.
9. Nezapomenutelné běžecké zážitky.
10. Nově také týmová soutěž.

Hasiči mají nový vůz

Kolovraty | V pátek 20. dubna od 17 hodin se v hasičské zbrojnici konalo slavnostní předání nového zásahového vozu Scania CAS 30.

Pozvání na slavnostní předání přijali Bc. Libor Hadrava, radní Hlavního města Prahy pro bezpečnost a prevenci kriminality, mjr. ThDr. Jiří Ignác Laňka, Ph.D., SchLJ., jáhen v kostele sv. Karla Velikého a šéfinstruktor URNA, brig. gen. Ing. Roman Hlinovský, ředitel Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy, Mgr. Antonín Klecanda, starosta MČ Praha-Kolovraty a mnozí další. Slavnostnímu před-



ní přihlížely stovky spokojených návštěvníků. (od dop.)

V Lysé se dočkají

Lysá nad Labem | Město by se v roce 2020 mělo dočkat obchvatu, který bude navazovat na už hotovou komunikaci kolem obce Litol. Stavba, jejíž celkové náklady se předpokládají ve výši 577 milionů korun, bude po rozhodnutí Rady Středočeského kraje zařazena do tzv. zásobníku projektů spolufinancovaných z prostředků EU.

„Stavba jednoznačně výrazně zlepší životní prostředí ve městě. Kromě odvedení části dopravy z obytných částí města umožní optimální napojení výhledových komerčních ploch situovaných ve východním okraji města na silniční síť,“ uvedla hejtmanka Středočeského kraje Jaroslava Pokorná Jermanová. Novostavba silnice II. třídy II/272 odvede dopravu mimo střed města Lysá nad Labem na obchvatovou komunikaci. Silnice II. třídy číslo 272 bude přeložena podél východního okraje města. Tato etapa řeší část navazující na v současné době již vybudovanou a provozovanou I. etapu, tj. na obchvat obce Litol.



Celková délka nové komunikace bude zhruba 4,3 kilometru a bude zahrnovat tři mosty. Podle časového harmonogramu projektu by na počátku roku 2019 mělo proběhnout výběrové řízení na zhotovitele a samotné stavební práce by měly vypuknout v březnu 2019. Hotová stavba by měla být předána v listopadu roku 2020. Na financování by se měl z 85 procent podílet IROP (tzn. evropské fondy) a 5 procent nákladů by mělo být uhrazeno ze státního rozpočtu. (od dop.)

Dokončení Pražského okruhu má zcela zásadní význam

Středočeský kraj je z hlediska dopravy nejvytíženějším v České republice. Do Prahy a dál se přes něj valí auta ze všech směrů. Radního pro dopravu Františka Petrála se proto ptáme...

Kde je situace nejhorší?

Situace je nejhorší v okresech Praha východ a Praha západ, kde není dokončen Pražský okruh (dálnice D0). Řidiči si hledají přepravní trasu, která je převážně po silnicích II. a někdy i III. třídy. Tyto silnice nemohou dlouhodobě tuto intenzitu dopravy přenést a také se to podepisuje na jejich technickém stavu. Zmíněné silnice vedou centry obcí a měst, kde se nám mísí více druhů dopravy – motorová, pěší a cyklo doprava. To je z hlediska bezpečnosti nejhorší možná varianta vůči dálnici, kde je pouze motorová doprava. Velké intenzity dopravy jsou i v bývalých okresních městech, kde se v dopravních špičkách často tvoří dopravní kolony vozidel.



Jak by ji pomohlo řešit dokončení silničního okruhu kolem Prahy?

Dokončení Pražského okruhu (dálnice D0) má zcela zásadní význam pro Středočeský kraj a velmi výrazně by ulehčilo dopravě v místech, kde ještě dálnice D0 chybí, to znamená východně a severně od Prahy. Vybudováním okruhu – jihovýchod od Prahy (tzv. stavba C 511) by se ulevilo i občanům Prahy - Spořilova, kde je nyní oficiální objízdná trasa.

Jakým způsobem na zmírnění dopadů na obyvatele a životní prostředí v souvislosti s dopravou participuje Středočeský kraj?

Zmírnit dopady na životní prostředí jde několika způsoby. Jeden ze způsobů je snížit individuální dopravu a více podpořit hromadnou a veřejnou dopravu. Dalším alternativní dopravou je cyklo doprava. Zlepšení dopadů na životní prostředí je i plynulost dopravy. Právě dopravní kolony produkují nadměrné množství spalin z motorů vozidel. Plynulost dopravy zlepšujeme zvyšováním průjezdnosti úseků na silnicích II. a III. třídy. Středočeský kraj také snižuje hlukovou zátěž obyvatelstva pomocí výměny obrusných vrstev vozovky a v některých úsecích provádí výměnu obrusných vrstev vozovky za nové, zvukopohltivé vrstvy. Ty mají za účel snížit hlukovou stopu při valení pneumatiky po vozovce. Podporujeme také výstavbu protihlukových opatření (výstavba protihlukových stěn, výsadba zeleně apod.) všude tam, kde to pomůže zmírnit dopady dopravy na občany.

OTÁZKA PRO...

ministra dopravy Dana Ťoka:

Co brání dokončení silničního okruhu kolem Prahy a jaké máte s cestováním po něm osobní zkušenosti?

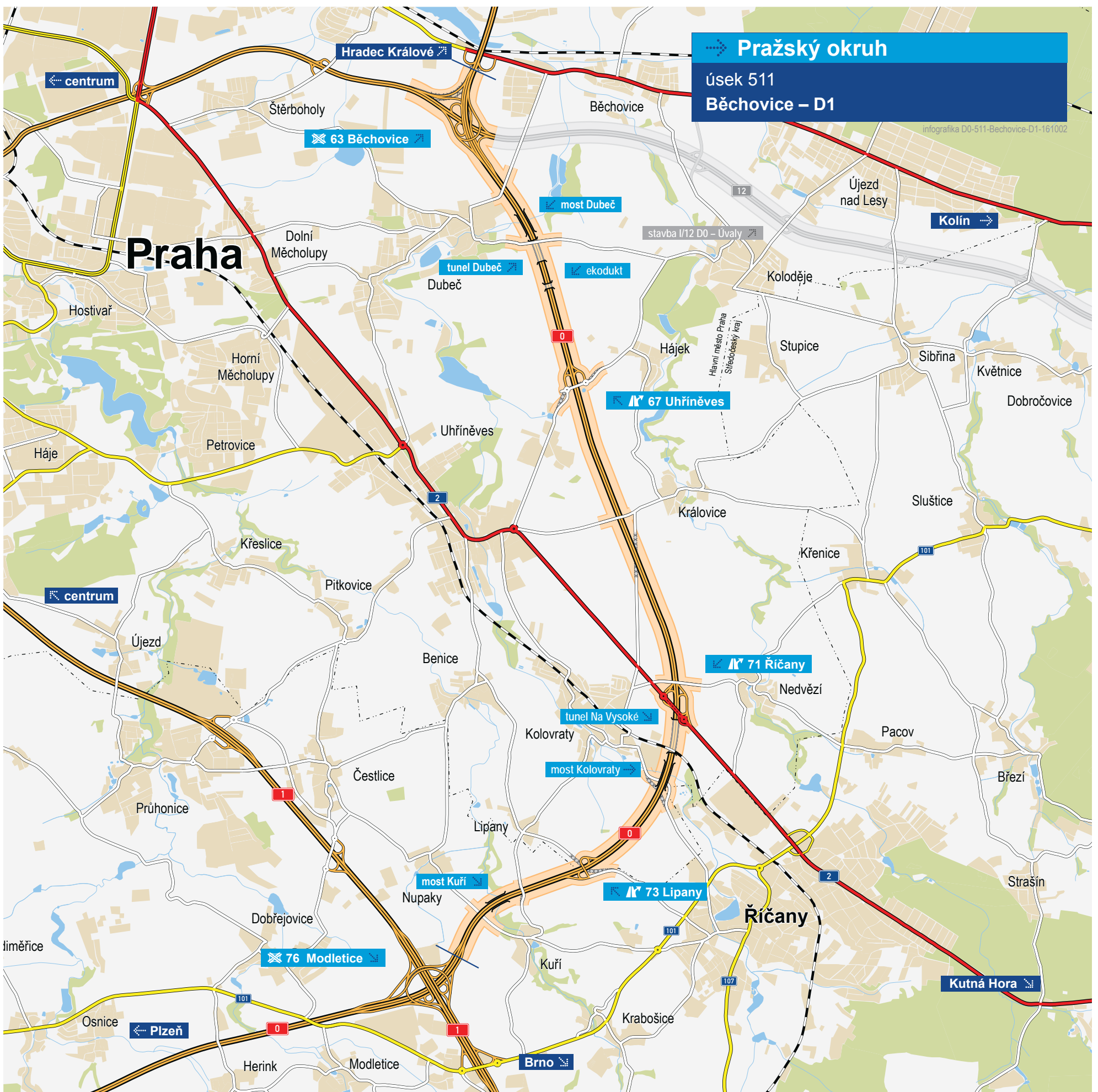


„Zdržení výstavby Pražského okruhu způsobily zejména dlouholeté spory o vedení trasy, problémy s posudkem EIA a četná odvolání pražských městských částí. S vedením Prahy nyní úzce spolupracujeme na urychlení jeho dostavby. Společně s paní primátorkou Krnáčovou a náměstkem pro dopravu Dolínkem se nám již podařilo získat pro klíčovou stavbu 511 posouzení vlivu na životní prostředí, tzv. EIA. Praha zároveň pokračuje v přípravě majetkoprávního vypořádání pozemků pro stavbu. Přestože se přípravu staveb snažíme maximálně urychlit, naposled i novelou zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, přípravu dopravních staveb v českých legislativních podmínkách stále nepostupují tak rychle, jak bych si přál,“ uvádí ministr dopravy Dan Ťok.





Dálnice D0 | úsek 5





Zdroj: <http://mapionet>

11 | Běchovice - D11

Pražský okruh stále není celý, a tak se městské části Běchovice, Horní Počernice, Uhřetěves i Kolovraty doslova topí v hustém silničním provozu. Starosty uvedených částí hlavního města jsme proto požádali o odpověď na anketní otázku „Jaké újmy to přináší obyvatelům, které zastupujete, a co podle vašeho názoru brání dokončení Silničního obchvatu kolem Prahy?“

ANKETA SE STAROSTY

Hana Moravcová,

starostka Horních Počernic

Nedokončený Pražský okruh má negativní vliv na Horní Počernice a to především z důvodu hluku a znečištění životního prostředí, zejména ovzduší. Tím se zhoršuje kvalita bydlení a také zdraví našich obyvatel. Nelze jen dokončit celý okruh v Praze, ale vybudovat i okruh ve Středočeském kraji, aby všechna auta z tranzitní dopravy nemusela projíždět hlavním městem, pokud se chce dostat na jinou dálnici. Dokončení okruhu brání dlouhodobá projednávání jednotlivých úseků a také absence spolupráce se Středočeským krajem. Je třeba koncepční řešení na celém území České republiky, rozptýlit dopravu a ne ji soustřeďovat pouze na jeden kraj.



Ondřej Martan,

starosta Běchovic

Městskou částí Praha – Běchovice projede v běžném provozu cca 30 tisíc vozidel za 24 hodin. Běchovice se tak stávají jednou z nejzatiženějších lokalit České republiky, a to i s ohledem na blízkost nejkapacitnější železniční trati v České republice Praha – Pardubice. Jakákoliv stavba, která pomůže převést dopravu intravilánu obce mimo něj, je proto městskou částí vítána. V případě Pražského okruhu se však nejedná o věc jednoznačně přínosnou, neboť s sebou nese krom úlevy provozu na Českobrodské ulici i plánované zvýšení provozu na Štěrboholské spojce. Jako zásadní v tomto ohledu vnímám 2 skutečnosti. Za prvé: Po letech se podařilo vyjednáváním dosáhnout kýženého cíle, tedy stanovit jako podmínku výstavby Pražského okruhu (úsek 511) i přeložku silnice 1. třídy 1/12, která slouží jako obchvat nejen pro Městskou část Praha – Běchovice, ale i pro Újezd nad Lesy, Úvaly a mnoho dalších. Součástí tohoto úspěšného vyjednávání jsou i zvýrazněná protihluková opatření v podobě zeminových valů, a to nejen podle plánované přeložky 1/12, ale zejména



podél křižovatky MUK Dubeč. Taktéž se podařilo úpravou projektu zmíněné křižovatky docílit stavu, kdy bude možnost z Českobrodské ulice najíždět na Štěrboholskou radiálu směrem do centra, ale i zpět z centra na Českobrodskou ul. Tato varianta byla v původním projektu zcela pomínuta. Za všechny zmíněné úpravy je třeba tedy poděkovat. Přesto si myslím, že pro danou lokalitu jsou všechna zmíněná opatření naprosto životní nutností vzhledem k objemu plánovaného dopravního zatížení. Druhý aspekt, který je potřeba brát

v potaz a který je třeba řešit, již dnes v kontextu plánované realizace stavby 511, je dokončení projektové dokumentace severní části okruhu v úsecích 518, 519 a 520. Tato část okruhu by měla převzít většinu dopravní zátěže vozidel směřujících z dálnic D11, D10 a D8 na dálnice D7, D6 a D5. Jedná se o desetitisíce vozidel, která do dokončení zmíněných úseků budou jezdit úsekem 510 a 511 i přes to, že by tudy vlastně vůbec jezdit nemusela. Dnes, kdy víme, že územní rozhodnutí na stavbu 511 nebude vydáno dříve než ve 4. čtvrtletí 2018 z důvodu neexistence potřebné změny ÚP s označením Z 2832, existuje více než 6 měsíců času na přípravu podkladů pro zažádání o vydání stanoviska EIA na všechny zmíněné úseky. Zahájení projednávání stavební dokumentace pro severní část okruhu tak vnímám jako zásadní a pro život v městských částech okolí Pražského okruhu jako naprosto nezbytné. Je naprosto nepřijatelné, aby u nově vznikajících projektů docházelo k disproporčním zatížením jedné části Prahy negativními vlivy ve prospěch těch, kteří v mnoha ohledech stavbě severní části Pražského okruhu účelově brání.

Martin Turnovský,

starosta MČ Praha 22

Každodenní těžkosti a újmy plynoucí z absence nedokončeného Pražského okruhu jsou notoricky známé. Každý zná Uhřetěves jako synonymum stojících kolon v ranních a odpoledních špičkách, číslo 24 300 automobilů projíždějících denně jeho centrem hovoří za vše. Negativa, týkající se účinku této porce převážně tranzitní dopravy na zdravotní a psychologický stav našich obyvatel, je též potřeba zdůraznit.

V poslední době jsem opatrným optimistou a po schválení nové dokumentace EIA se rozbíhá proces nového územního říze-

ní na stavbu 511, což konečně aspoň trochu vrací naději našim obyvatelům, kteří dobře vědí, že bez stavby 511 se vyřešit doprava jihovýchodu Prahy nedá. Pro zklidnění dopravy v Uhřetěvesi však nestačí samotná dostavba okruhu, ale je naprosto zásadní, aby současně byla zrealizována i Hostivařská spojka. Je to radiální komunikace, která svede cílenou dopravu z okruhu do centra Prahy mimo zastavěné území Uhřetěvesi. Prakticky se jedná o obchvat Uhřetěvesi. Investorem této pro nás stejně důležité stavby je hlavní město Praha, zatímco investorem okruhu je stát prostřednictvím ŘSD. Velice bedlivě sledujeme stav přípravy Hostivařské



spojky. Bohužel nejsme v zcela komfortní situaci a nemůžeme jednoznačně podívat stavbu 511 stavbou Hostivařské spojky právě z důvodů rozdílných investorů stát vs. obec hl.m.Praha. U přeložky komunikace 1/12 (Českobrodská) se obě stavby navzájem podmiňují díky jednotné investici státu.

Vydání pravomocného územního rozhodnutí bude nesmírně složitý proces, ve kterém bude hrát jednu z hlavních rolí právě Úřad městské části Praha 22, jehož odbor výstavby byl pověřen k vydání tohoto klíčového dokumentu. Jedná se o vysoce odbornou a náročnou činnost, kdy bude třeba komunikovat

se stovkami vlastníků pozemků a řešit námítky či připomínky dotčených osob a účastníků řízení.

Jednou z věcí, která proces zahájení územního řízení v této chvíli brzdí, je nutnost doprojednání změny územního plánu by tak měli tlačit všichni, komu stí. Očekává se, že na podzim bude toto splněno a územní řízení bude zahájeno. Do jaké míry budou následovat kvalifikovaná odvolání či žaloby odpůrců stavby, nechci hodnotit. Hlavní problém nespátují na straně financování okruhu nebo jeho technickým řešení, ale právě na straně destruktivních snah o zamezení výstavby okruhu.

Antonín Klecanda,

starosta Kolovrat

Kolovraty se v záplavě aut rozhodně netopí. Problém je pouze průjezd Uhřetěvesi, to však nevyřeší samotný okruh R511, ale Hostivařská spojka. A co brání výstavbě? Především nenaplněné sliby. Důkazem je nově vznikající Metropolitní plán. Dlouhou dobu se diskutovalo, kudy povede okruh kolem Prahy. Pro nás v Kolovratěch by byla ideální varianta JVK, ta však trápila jiné městské části. Nakonec se domluvilo, že okruh povede kolem nás a jako kompenzace bude vytvořen Zelený pás nad rámeček EIA (Zeleň odstíňující stavbu R511). S tím všichni souhlasili a celá tato



situace se promítla do současného územního plánu. V připravovaném Metropolitním plánu tato zeleň není! Jestli je myšlena stavba okruhu R511, musí na zelený pás tlačit nejen Kolovraty, nýbrž i ostatní městské části. Odstínění zelení je pro nás zásadní, obdobně jako pro Uhřetěves Hostivařská spojka. Na tvůrce Metropolitního plánu by tak měli tlačit všichni, komu pomůže stavba R511. Obdobně kdyby se přistoupilo k variantě JVK, tak bychom byli pro odstínění těch městských částí, které by okruh negativně zasáhl. Domnívám se, že když Praha splní sliby se zeleným pásem a ŘSD se všemi opatřeními, které slíbilo, může se okruh zanedlouho stavět.



Prof. František Lehovec: Prioritou jsou úseky u dálnic D1 a D11

Pustit se do jakékoli stavby veřejného významu není jen tak. Předchází tomu roky práce a příprav, která začíná u expertů. Jedním z nich v oblasti dopravy je Ing. František Lehovec, CSc., emeritní profesor na ČVUT.

Jak to bylo a je v případě silničního okruhu kolem Prahy?

Podíváme-li se do historie, silniční okruh kolem Prahy prochází určitým vývojem, většina řidičů jej zná pod názvem Pražský okruh, budeme tedy pro účely rozhovoru užívat tohoto označení. Sama myšlenka vybudovat kapacitní komunikaci mezi východem a západem hlavního města vznikla v letech 1934 až 1935, je tedy stará zhruba osmdesát let. První úseky Pražského okruhu se už tehdy rýsovaly a stabilizovaly tak, že nemají alternativu. Je to dáno i historicky - královské město Praha potřebuje radiálně okružní dopravní systém, který odvede všechna vozidla, jež nemají cíl v jeho centrální části, mimo toto území.

Podle některých „odborníků“ by byla lepší takzvaná regionální varianta. Co tomu říkáte?

Dopravní řešení takového významu jakým je Pražský okruh, přirozeně nemá jen jedno řešení. Nemůžeme však pominout čas jako důležitý parametr. Pražský kruh je víc než z poloviny hotový a jeho jednotlivé úseky na sebe musejí navazovat. Chápu, že některé další varianty mohou být pro dotčené obce pozitivní z hlediska vedení trasy o několik kilometrů dál, ale nejsou připravené a zpracované, a to ani z hlediska územních plánů, což by znamenalo odklad řešení o další desítky let. Dopravní výkony, efekt a přednosti v případě takzvané regionální varianty nejsou tak výrazné a navíc by znamenaly zbytečné a nežádoucí výkony.

Jak velké dopravní zatížení lze po dostavbě Pražského okruhu očekávat?

Když budu vycházet z posledního dokumentu, tak základní časová řada počítá s dopravním zatížením v ro-



ce 2040 průměrně 70 000 vozidel za 24 hodin. Největší zatížení se předpokládá kolem letiště Ruzyně z dálnic D5 a D7 – až 130 000 vozidel za 24 hodin,

se 120 000 vozidly v případě napojení dálnice D10 na Pražský okruh. Z ostatních směrů to bude kolem 80 000 až 90 000 vozidel za 24 hodin.

Jaké jsou tedy podle vašeho názoru současné priority dostavby?

Absolutní prioritu podle mne mají úseky navazující na dálnice D1 a D11, protože mají klíčové dopady na život obyvatel dotčených území. Proto pevně doufám, že nejpozději v roce 2019 zahájí vlastní stavbu úseku číslo 511 a na ni naváží poslední tři chybějící části Pražského okruhu. Vyžaduje to ale subsidiaritu všech zainteresovaných orgánů – hlavního města Prahy a ministerstev dopravy, místního rozvoje, financí i životního prostředí. To je jediná smysluplná cesta, jak se dostat z každodenních dopravních problémů uvnitř i vně našeho hlavního města.

Jak řeší situaci kolem metropolitní jinde v Evropě?

Jednotné řešení neexistuje. Vždy je třeba vycházet z historického a geografického uspořádání území, jak vést průniky komunikací zástavbou. U měst srovnatelné velikosti jsou použity, obdobně jako v Praze, radiálně okružní systémy. Jako příklad mohu uvést Paříž, Moskvu, Vídeň nebo Mnichov.

POSTŘEHY OD JINUD...

Jak řeší dopravní situaci v evropských metropolích

Mnichov

Mnichov má téměř dokončený radiálně-okružní systém rychlostních komunikací. Městský okruh (nazývaný Mittleren Ring) se stavěl od padesátých let, převážně v uliční úrovni a bez mimoúrovňových křižovatek. V roce 1966 bylo Mnichovu uděleno pořadatelsví olympijských her. Rada města rozhodla, že 28 km dlouhý městský okruh bude dokončen do roku 1972, k čemuž skutečně došlo. Od sedmdesátých let se doplňuje o tunelové úseky tam, kde měl původně úrovně křižovatky. V roce 1984 byl zahrazen do prvního tunelu Trappentreutunnel na západě a v roce 1987 do Brudermühlntunnelu na jihu. S volbami do rady města v roce 1990 se situace změnila. Zelení vytvořili koalici se sociálnědemokratickou stranou Německa SPD. Zasadili se o rozvoj veřejné dopravy a další výstavba městského okruhu byla zastavena. Referendem v roce 1996 byla výstavba tunelů na okruh obnovena.



Provoz na městském okruhu dosahuje v některých úsecích intenzity až 150 000 vozidel denně, což z něj činí nejvytíženější silnici ve městě a jednu z nejvytíženějších v Německu. Některý z úseků denně použije 700 000 vozidel, především dojíždějících z okolí Mnichova. Šest radiál je dokončených k městskému okruhu, další tři jsou po-

stavěny v částečné délce a parametrech. Z vnějšího okruhu byl v polovině sedmdesátých let postaven 29 km dlouhý úsek mezi křižovatkami München-Nord a München-Süd. Do roku 2006 byly postupně dostavěny další, celkem 24,5 km dlouhé úseky na severu a na západě.

Zdroj: Wikipedie

Moskva

Silniční doprava v Moskvě narostla hlavně v 90. letech 20. století. Přesto již v druhé polovině 20. století byly nové čtvrti (převážně sídliště na okraji města) připraveny na nápor automobilismu. Urbanistický plán města zohlednil mnoho dopravních toků; radiální třídy dlouhé několik kilometrů spojují centrum města s jeho okrajem doplňují silniční okruhy (například Sadovoje kolco, MKAD). I přesto musely být některé komunikace na konci minulého století rozšířeny, jedná se hlav-

ně o nejbližší městský okruh. Do budoucna se plánuje vybudování dalšího okruhu (CKAD), umístěného již ryze v Moskevské oblasti o délce 442 km.

V současnosti je Moskva napojena na rozsáhlý systém silnic a dálnic (okružní MKAD, M2 přes Tulu do Voroněže, M7 do Nižného Novgorodu, M8 do Jaroslavi, M9 do Rževu); radiální pojetí hlavních komunikací vybihajících z centra Moskvy pokračuje dále do moskevské oblasti a zbytek země.

Zdroj: Wikipedie



Paříž

Boulevard périphérique (česky obvodový bulvár) je městský okruh kolem Paříže. Zkráceně se nazývá též Périphérique. Rozlišuje se na Boulevard périphérique intérieur - vnitřní obvodový bulvár (jízdni pruhy ve směru hodinových ručiček) a Boulevard périphérique extérieur - vnější obvodový bulvár (jízdni pruhy proti směru hodinových ručiček). Byl postupně vystavěn v letech 1954-1973. Jeho celková délka činí 35 km a zastavěná plocha je 1,38 km². Na dvou místech překračuje Seinu (přes mosty Pont aval a Pont

amont). V roce 2002 činil denní provoz 1,1 až 1,2 miliónu vozidel, z čehož bylo 89 % osobních automobilů, 7 % nákladních automobilů a 4 % motocyklů. Périphérique má místy až osm jízdni pruhů v obou směrech, přesto je během dopravní špičky pravidelně přetížen. Na tento obchvat jsou napojeny všechny dálnice vedoucí do hlavního města, což jsou skoro všechny hlavní francouzské dálnice. A1 vede z Lille, A4 z Remeše a Štrasburku, A5 z Dijonu, A6 z Lyonu, A77 z Nevers, A10 z Orléans, A13 z Rouenu a A16 z Amiens. Každá hlavní křižovatka nese označení podle bývalé brány (Porte), která byla součástí starých hradeb. Périphérique obepíná celé hlavní město a v podstatě kopíruje hranici města. Výjimku tvoří pouze Vincennský lesík na jihovýchodě a Boulogneský lesík na jihozápadě, které sice leží až za ním, ale jsou administrativně součástí Paříže. Až na několik výjimek samotný Périphérique neleží na území Paříže.

Zdroj: Wikipedie

Zdroj: Wikipedie



ASISTENČNÍ SLUŽBA

800 280 281

ŘSD ČR
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Dominanta Horních Počernic

První písemné zmínky o malém opevněném feudálním sídle, Chvalské tvrzi, pocházejí ze začátku 15. století.

Po dvě staletí měnila tvrz často majitele až do roku 1652, kdy byl ve značně zpustlém stavu postoupen jezuitské koleji u sv. Klimenta. V tomto období byla někdejší tvrz stavebně upravena do podoby renesančního zámku, který se s řadou architektonických detailů uchoval dodnes. V souvislosti s renesanční přestavbou bylo vybudováno sklepení, částečně vytesané v pískovcovém podloží. Po raně barokní přestavbě získal zámek podobu, ve které se prakticky dochoval až do současnosti. Prvního května 2008 byl zámek Chvaly slavnostně otevřen pro veřejnost.

TIP NA VÝLET

A nyní vás srdečně zveme na kulturní akce:

Pro děti: Pravidelné pohádkové víkendy s princeznami (Popelka, Šípková Růženka, Zlatovláska), s rytířem Janem ze Chval i vilou Ohnivkou. Jedná se o komentované prohlídky celého zámku včetně výstav na objednávku. Připravujeme také výstavy, výtvarné dílny, soutěže, divadélka, koncerty či přednášky pro školy. Bude mít vaše dítě narozeniny, svátek, výročí či čekáte pěkné vysvědčení? Radi byste uspořádali oslavu,



kteřá opravdu stojí za to, a nechcete s ní mít žádnou práci? Pomůžeme vám. Objednejte si zámeckou oslavu, na které se dětem plně věnuje

jedna z postav ze zámecké družiny podle vašeho výběru.

Pro veřejnost: Společenské, kulturní i tradiční akce (Čarodějnice, Živý betlém, Závěšení Vánoc), trhy (Svatoludmilská pout, Adventní trhy), koncerty na nádvoří, výstavy moderního umění v galerii zámku,

pronajímáme prostory pro firemní akce, konference a večírky i svatby.

Kontakt: recepce, tel. 281 860 130
infocentrum@chvalskyzamek.cz

Zdroj: Webové stránky zámku



Lipany



Uhřetěves



Kolovraty



Běchovice