

noviny METROPOL

Olga Lounová je všestranně nadaná mladá žena. Kromě zpěvu, skladatelské činnosti, herectví a moderování se věnuje i mnoha sportovním disciplínám včetně téměř ryze mužského sportu – jezdí soutěže rallye. Obdivuhodné.

Nebojím se jezdit svižně

■ **To chce pořádnou odvalu. Co vás přivedlo k rychlým kolům?**

Určitě rodiče, hlavně tatka, brávil nás na závody. Ale první příležitost jsem dostala až po natáčení filmu Tacho. Teď už tomu jdu hodně naproti sama. Nejprve jsem začala jezdit rally. A teď nově i závody v řízeném smyku, takzvaném driftu.

■ **Jak se cítíte jako řidič i navigátor?**

Jako navigátor jsem jezdila pouze první rok, teď už jezdím jen jako řidič a své místo bych nevyměnila. Baví mě to, baví mě řídit.

■ **Kterých úspěchů v tomto oboru si nejvíc vážíte?**

Úspěchem je každý dokončený závod. Ale i každé malé zlepšení je pro mne velký úspěch. Jinak jsem moc ráda, že jsem vyhrála několik pohárů. Například za nejlepší dámskou posádku na Barum Rally 2016.

■ **Máte před startem strach? Na co myslíte?**

Strach před startem rally určitě mám, nebo je to spíš takové napětí než strach. Snažím se soustředit na erzetu a vytěsnit myšlenky na případné nepříjemnosti.

■ **Kolik času zabere příprava na závody?**

Přípravy na závody jsou podle toho, jak je závod sám o sobě dlouhý. Například když jedete velký mistrák, takzvané vel-

ké Mistrovství České republiky, tak se tři dny trénuje a pak se tři dny závodí. Zábere to dost času, ale jinak času na testování moc nemám.

■ **A co na při jízdě na silnicích a dálnicích? Jste vždycky ukázněná řidička?**

Snažím se být ukázněným řidičem, ale nebojím se jezdit svižně. Rozhodně si ale držím odstup, protože nikdy nevíte, co daný vůz před vámi udělá nečekaného.

■ **Jak jste trávil letošní horké léto?**

Většinou na pódiích. A občas na nějakých těch závodech. Byla jsem v Las Vegas na pět dní točit videoklip a taky pět dní v Chorvatsku na freedivingu, potápění na nádech za sestrou a jejím přítelem Martinem Cheničkem, kteří pořádají kurzy.

■ **Kde vás fanouškové uvidí v nejbližší době?**

Asi nejdůležitější podzimní událostí je můj koncert v pátek 19. října ve Fóru Karlín, na který všechny srdečně zvou. Moc si přeju, aby právě na tenhle koncert, kde pokřtím novou desku a zároveň spolu prožijeme, jak doufám, krásnou show, dorazili moji optimističtí fanouškové. Už několik měsíců se na to připravuji, trénuji akrobacii, zahrajeme i písničky, které obvykle na koncertech nezazní, ale i ověřené hitovky. Budu tam mít také několik hostů.

■ **Co vás čeká do konce letošního roku?**

Mám především ten velký koncert, ke kterému samozřejmě všechno směřuju a občas nějaké vystoupení nebo závody. Ještě odehrají také několik představení Mýdlového prince a jinak se chystám na tři měsíce do USA.

Rozmlouvala: L. Richterová
Foto: Michal Skramusky



Olga Lounová

je česká zpěvačka, skladatelka, herečka, závodnice rallye. Pochází z Osečné v Libereckém kraji. Vystudovala Pedagogickou fakultu v Liberci a poté získala absolutorium na Konzervatoři Jaroslava Ježka v Praze v oboru muzikál, herectví, tanec. Má i bohaté sportovní aktivity, mezi něž patří akrobacie na šálách a hrazdě, potápění a thajský box. Známa je i její účast v soutěžích rallye. Věnuje se sportovnímu a mentálnímu koučinku v zátěži.

ÚVODEM

Vážení a milí čtenáři,

noviny METROPOL se již dlouhodobě na svých tematicky zaměřených stranách věnují dálniční a silniční síti v ČR. Z hlediska dopravy a infrastruktury je důležitým propojením cestování a podnikání nejen v rámci našeho státu, ale patří i do mezinárodní evropské sítě. Postupně jsme se věnovali D1, D3, D8, D11, D49 a dnes se vracíme k dálnici D0, neboli Silničnímu okruhu kolem Prahy, zkráceně Pražskému okruhu. Co se dnes můžete dočíst?

- » 2. strana – slovo ministra dopravy Dana Ťoka, rozhovor s radním pro dopravu Stč. kraje Františkem Petřýlem, harmonogram oprav na D11
- » 3. strana – na otázky Metropolu odpovídá generální ředitel ŘSD Ing. Jan Kroupa, mapa Pražského okruhu
- » 4. a 5. strana – strana jsou věnovány představitelům MČ hl. m. Praha Haně Moravcové (Horní Počernice) a Antonínu Klecandovi (Kolovraty) i názorům občanů
- » 6. strana – mýty a fakta o Pražském okruhu včetně mapy intenzity dopravy
- » 7. strana – o významu okružní komunikace nejen pro Prahu hovoříme s docentem ČVUT Tomášem Rotterem, harmonogram jednotlivých staveb Pražského kruhu
- » 8. strana – tipy na výlet do okolní krajiny



METROPOL SE PTÁ...

ministra dopravy Dana Ťoka:

■ **K dokončení Pražského okruhu zbývají 4 z 11 úseků. Co brání jejich zahájení, aby se lidem, žijícím v okolí i motoristům konečně ulevilo?**

„Zdržení výstavby Pražského okruhu způsobily zejména dlouholeté spory o vedení trasy, problémy s posudkem vlivu stavby na životní prostředí, tzv. 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. 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, přípravy dopravních staveb v českých legislativních podmínkách stále nepostupují tak rychle, jak bych si přál. Koridor Pražského okruhu je v každém případě platně vymezen v Zásadách územního rozvoje Prahy ve znění jejich Aktualizace č. 1. (varianta J).“



Nový most u Brandýsa bude hotov v říjnu

Doprava po silnicích v hlavním městě a jeho okolí má především pro Středočechy zcela zásadní význam. V současné době jí na plynulosti nepřidá zbourání mostu přes dálnici D10 u Brandýsa nad Labem. Musel padnout do doby dovolených, když lidé jezdí za odpočinkem? Odpovídá radní pro dopravu Středočeského kraje František Petřtyl.



■ **Proč padl termín demolice mostu právě do doby dovolených?**

Demolice mostu byla provedena již v březnu tohoto roku. Od března probíhá výstavba mostu nového, který bude dokončen v říjnu letošního roku. Rekonstrukce takto velkého mostu přes dálnici D10 byla stanovena na osm měsíců, proto je prováděna i v termínu dovolených.

■ **Jaké objízdné varianty nabízte motoristům?**

Objízdná trasa je vedena po dálnici D10 na exit 14, kde se motoristé mohou vydat po silnici č. 610 do Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi. Pokud chtějí motoristé jet od obce Zápy do Prahy, vydají se směrem Mladá Boleslav z exitu 10 na exit 14, kde sjedou a opět se vrátí zpět na D10 směrem Praha.

ci D10 na exit 14, kde se motoristé mohou vydat po silnici č. 610 do Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi. Pokud chtějí motoristé jet od obce Zápy do Prahy, vydají se směrem Mladá Boleslav z exitu 10 na exit 14, kde sjedou a opět se vrátí zpět na D10 směrem Praha.

■ **Jak dlouho potrvá, než bude hotové nové přemostění?**

Nové přemostění bude dokončeno podle Smlouvy o dílo v říjnu letošního roku.



dálnice D11

úsek Praha–Sadská

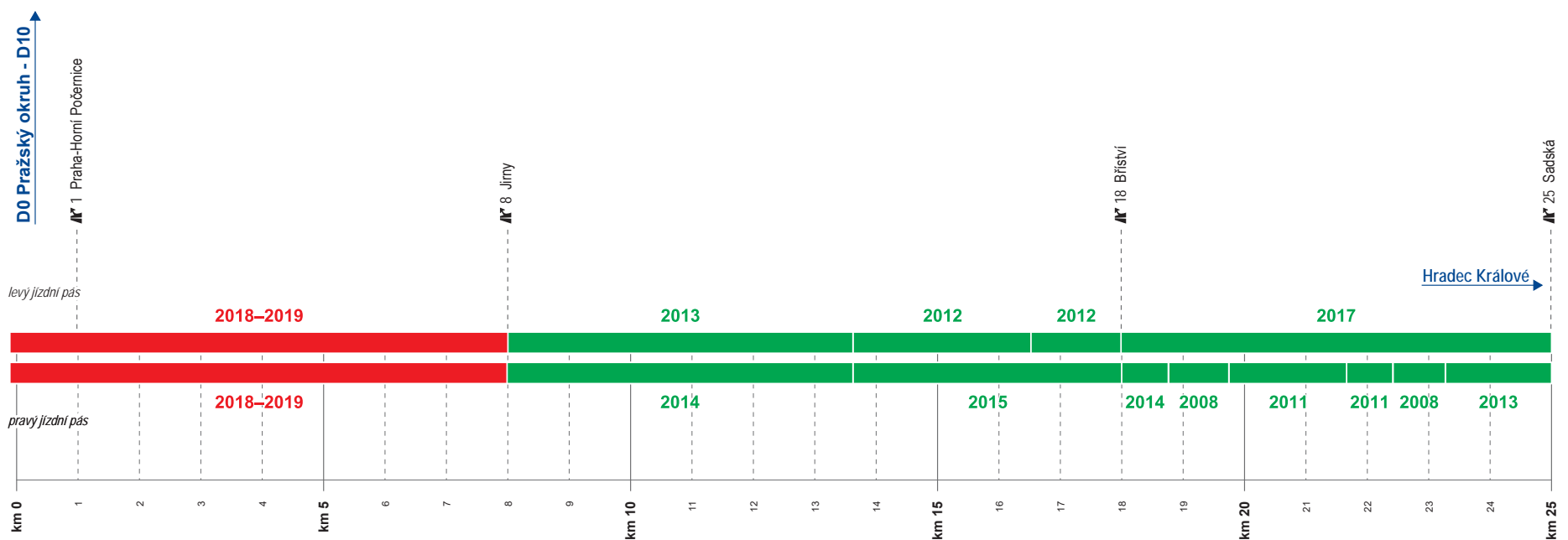
2012–2018

Přehled oprav dálnice

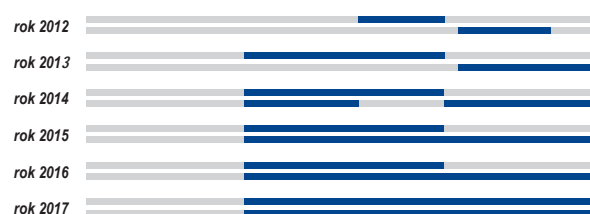


Legenda

- dokončené opravy
- opravy v přípravě
- plánované opravy



Postup oprav (jednotlivé roky)



ROADMEDIA

Pražský okruh je klíčová stavba

Co nového se připravuje na dálnicích D11, D10 a D0 (Pražský okruh)? Ptáme se šéfa Ředitelství silnic a dálnic ČR Ing. Jana Kroupy.

■ V letošním roce byla zahájena velká oprava na dálnici D11 u Prahy. Jak práce pokračují a jak dlouho ještě budou trvat?

Kompletní modernizace prvních osmi kilometrů dálnice D11 od Prahy až k obci Jirny byla zahájena letos na jaře a je naplánována na dvě stavební sezóny. Jedná se o jednu z našich největších oprav s hodnotou téměř 800 milionů Kč. Kromě rekonstrukce stávajících vozovek obou jízdních pásů opravíme také křižovatkové větve s Pražským okruhem a další související zařízení dálnice. Práce postupují dle stanoveného harmonogramu a do konce roku bude dokončena rekonstrukce pravého dálničního pásu, tedy toho, který veze z Prahy. V příštím roce následně zmodernizujeme levý jízdní pás.

■ V souvislosti s dálnicí D11 se hovoří také o jejím rozšíření na šest jízdních pruhů. Kdy by se ho mohli řidiči dočkat?

Příprava na rozšíření dálnice D11 na šest jízdních pruhů probíhá souběžně se současnou rekonstrukcí. Vzhledem k tomu, že rozšíření dálnice je bráno jako nová stavba, je třeba získat veškerá standardní povolení. V rámci přípravy jsme již obdrželi kladné stanovisko EIA o vlivu stavby na životní prostředí. V současné době pracujeme na dokumentaci pro územní rozhodnutí, dále bude třeba získat stavební povolení, vypsat soutěž a vybrat zhotovitele. Výstavbu bychom mohli zahájit během tří let, tedy v roce 2021.



Součástí rozšíření dálnice bude samozřejmě i výstavba nových protihlukových stěn, případně prodloužení těch stávajících, bez kterých není možné D11 provozovat v režimu 3+3 jízdní pruhy.

■ O jak dlouhý úsek by se mělo jednat?

V této první fázi se rozšíření týká prvních osmi kilometrů dálnice D11. Vzhledem k neustále se zvyšujícím intenzitám dopravy je však zřejmé, že

v dlouhodobějším výhledu bude třeba rozšířit dálnici na šest jízdních pruhů až do Poděbrad, a proto jsme navrhli Ministerstvu dopravy začít se zkapačnitěním D11 zabývat a posoudit jeho ekonomickou návratnost.

■ Letos se hodně pracuje také na dálnici D10. Jaká je zde situace ohledně oprav v blízkosti Prahy? A plánuje se i zde případné rozšíření na šest pruhů?

Dálnice D10 je další komunikací, kde registrujeme výrazné zvýšení dopravních intenzit, což samozřejmě vede ke zhoršení jejího technického stavu. Rekonstrukci tak již nebylo možné odkládat a během letošní stavební sezóny se nám podaří opravit téměř celý úsek mezi Prahou a Benátkami nad Jizerou ve směru z Prahy. V následujících letech samozřejmě opravíme i druhou polovinu.

Co se týká rozšíření dálnice na šest jízdních pruhů, je jisté, že s neustále narůstající dopravou k němu dojde i na dálnici D10. V tomto ohledu zadáváme studii, která určí neefektivnější způsob zkapačnitěnění dálnice D10. Předpokládáme její rozšíření od Prahy až po Mladou Boleslav.

■ Pro východ Prahy je ovšem nejdůležitější stavbou dokončení Pražského okruhu mezi Běchovicemi a dálnicí D1. Jaká je aktuální situace ohledně této stavby?

Stavba má v současné době souhlasné stanovisko EIA, na jehož základě jsme připravili novou dokumentaci k územnímu rozhodnutí. Aktuálně se projednává dokumentace s dotčenými obcemi a probíhá inženýrská činnost. Získání pravomocného územního rozhodnutí předpokládáme v polovině roku 2019, kdy tento termín počítá i s vysokou pravděpodobným podáním námitek a odvoláním v rámci územního řízení. Máte pravdu, že se jedná o klíčovou dálniční stavbu, jejíž neexistence přetěžuje pražskou jižní spojku a vede tranzitní dopravu přes hlavní město. Její dokončení je důležité také z důvodu zvýšení bezpečnosti, zlepšení životního prostředí, snížení hluku pro obyvatele i zvýšení komfortu pro řidiče.

Výstavbu Pražského okruhu mezi Běchovicemi a dálnicí D1 bychom rádi zahájili nejpozději v roce 2021. Velkou pomocí, kterou vítáme a které si ceníme, nám přislíbila Praha, ať již se jedná o výkupy pozemků ještě před vydáním územního rozhodnutí nebo vybudování zelených pásů kolem námi připravované stavby. Je však samozřejmě stále nutné počítat se standardními riziky investorské přípravy jako je majetkoprávní vypořádání nebo odvolání účastníků v rámci správních řízení.





Jak byste řešil urychlení dokončení Pražského okruhu jako politik a jako občan?

Jako občan bych se domáhal toho, aby vstoupila do hry varianta JVK (jihovýchodní krátká) s tím, že by na většině území vedla v tunelech. Nejen v západních zemích, ale i například v Chorvatsku a Slovinsku, bylo vystavěno mnoho dálnic, a když se nacházejí v blízkosti obydlí, jsou v tunelech. Příkladem z Rakouska může být tunel kolem města Graz. U nás je projekt desítky let starý a nyní se má stavět něco, co už dnes víme, že by mělo vypadat jinak.

Ve stávajícím okruhu (část R511) je zbytečně velké množství mostů, které jsou pozdějším zdrojem hluku a problémů. Víme, že velké množství mostů v ČR i ve světě není v dobrém stavu, tak proč nevyprojektovat okruh tak, aby minimalizoval počet mostů a maximalizoval zahloubení a tunely. Nyní má R511 platnou EIA a v nejbližší době bude projednáváno územní rozhodnutí, občanům byl slíben tzv. zelený pás kolem okruhu R511. Přestože se jím Magistrát Hlavního města Prahy zabýval, neprošel zatím zelený pás radou a zastupitelstvem. Ředitelství silnic a dálnic vybuduje nanejvýš velmi úzký zelený pás, který rozhodně prachové části neodstíní. Jako občan bych chtěl tedy po Praze, aby zahájila výkupy pozemků a výsadbu zeleně u okru-



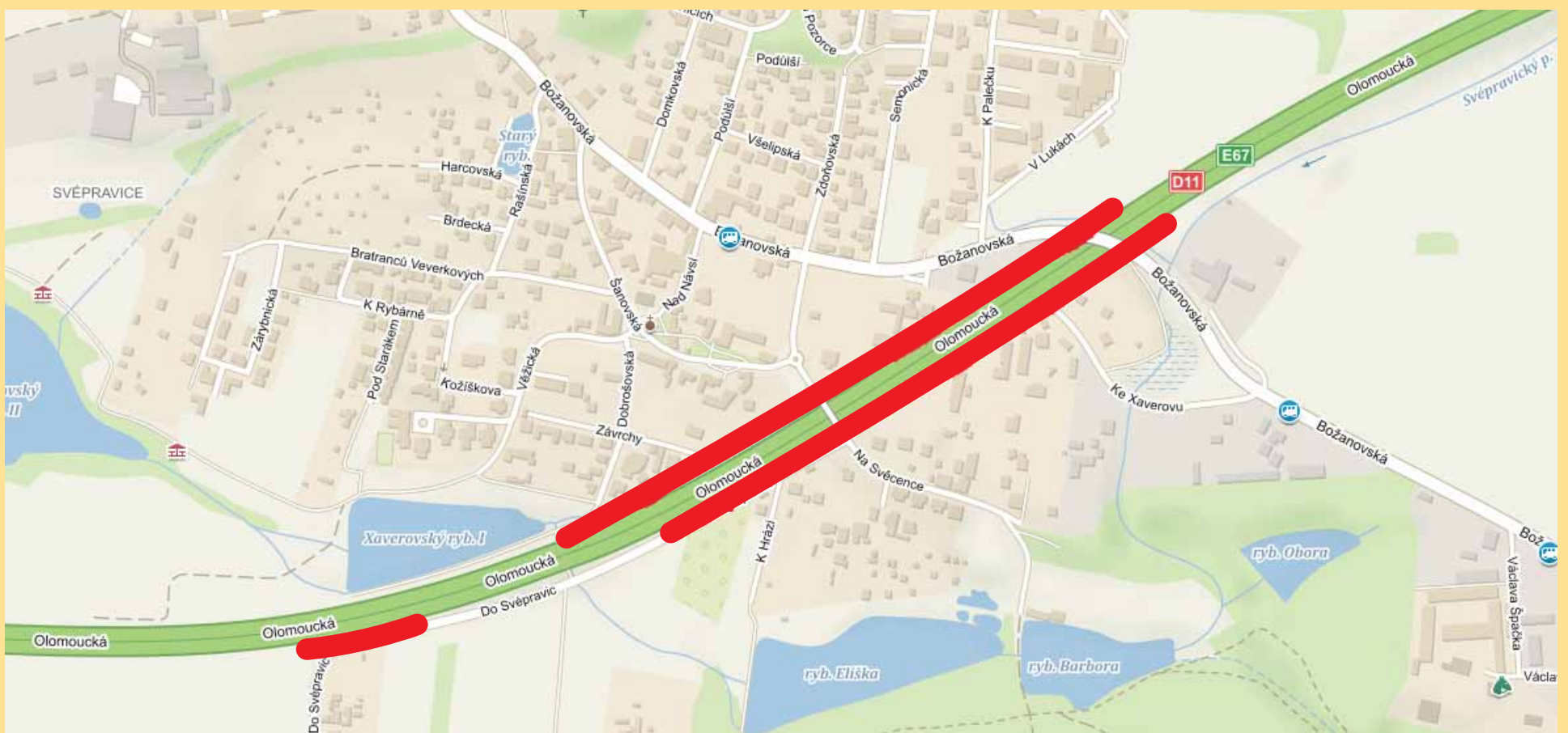
hu R511. Jen v tomto případě budou zmírněny negativní dopady a bude méně těch, kteří proti okruhu protestují.

Z pohledu politika vím, že varianta JVK je nyní neprůchodná a úvahy, že by ŘSD přeprojektoval R511 do tunelů, jsou bohužel v ČR také stále nereálné. Aby byla průchodná varianta R511, je nutné vybudování zeleného pásu a paralelní příprava Hostivařské spojky. Chceme-li snížit počet automobilů na jihovýchodě Prahy, musí být způsob, jak se dostanou nákladní automobily na překladiště Metrans. Samotné vybudování R511 by například Uhřetěvesi neodlehčilo od nákladní dopravy bez Hostivařské spojky. Jelikož je Hostivařská spojka dost nákladná a zásadní stavba, měl by ji budovat stát ideálně společně s R511. Zastupitelé Prahy by pak neměli jen hovořit o potřebě okruhu, ale i být aktivní a začít budovat zelený pás kolem Prahy. Tento zásadní krajinnotvorný prvek již byl několikrát ve hře, ale postupně od něj politici vždy ustoupili. Dnes

z něj zbývá právě zelený pás kolem R511 a ještě několik dalších výsadeb. Chceme-li někam přivádět statisíce aut, musí dojít jak k odhlučnění, které poměrně zdatně řeší ŘSD, tak k odstínění škodlivých látek. K jejich potlačení pomůže právě vysazená zeleň u okruhu. Bez výsadby zeleného pásu bychom zásadně zhoršili životní podmínky lidem v Kolovratech, Lipanech, Hájku, Nedvězí a Dubči. Zelený pás bude prospěšný i Uhřetěvesi, Říčánům a Běchovicím, tam však pomůže odlehčení dopravy především Hostivařská spojka. V delším horizontu pak považují za nutné vytvořit i paralelní regionální okruh, který by urychlil dopravu ve Středočeském kraji a umožnil, aby auta z Říčán do Mladé Boleslavi nemusela jezdit přes Prahu. Jako politik se tedy budu zasazovat o co nejrychlejší budování zeleného pásu kolem R511 a přípravu Hostivařské spojky.

Mgr. et Mgr. Antonín Klecanda,
starosta MČ Praha-Kolovraty

Poznámka redakce: Stejnou otázku s prosbou o vyjádření dostali také starostové MČ Praha – Běchovice a MČ Praha – Uhřetěves a také radní pro dopravu hl. m. Prahy, poslanec Petr Dolínek. Bohužel ani po urgencích do uzávěrky novin neodpověděli.



Uvažovaná protihluková opatření

V rámci připravovaného rozšíření dálnice D11 na 3+3 jízdní pruhy je nezbytné vybudovat také nová protihluková opatření, aby byli obyvatelé přilehlých nemovitostí dostatečně chráněni před hlukem. Ředitelství silnic a dálnic tedy provede hluková měření u objektů, které přiléhají k dálnici, jak je vidět z přiložené mapy. První měření budou probíhat v rámci přípravy dokumentace k územnímu rozhodnutí. Na základě výsledků těchto měření budou příslušná protihluková opatření nedílnou součástí výstavby rozšíření dálnice. Další měření budou provedena ještě před kolaudací stavby, kdy mohou být na základě výsledků těchto nových měření protihluková opatření dále doplněna.



Zdroj: http://mapionet

Chybí komunikace mezi krajem a městem

Na jaře letošního roku jsme ho-vořili se starostkou městské části hlavního města Prahy 20 Hanou Moravcovou. Horní Počernice tehdy právem označila jako „dopravní trychtýř“ z důvodu nedokončeného Pražského okruhu (dálnice D0).

■ Paní starostko, nastal nějaký posun vedoucí k zahájení stavby úseku Pražského okruhu číslo 510, na který jsou napojeny dálnice D10 a D11?

Propojka mezi D11 a D10 je silniční okruh 510. V současné době se podává dokumentace pro územní řízení k vyjádření a následuje územní rozhodnutí. Pokud bude vše probíhat bez odvolání, může být pravomocné rozhodnutí v květnu 2019.

■ Jak vám může pomoci Ředitelství silnic a dálnic?

Ředitelství silnic a dálnic s námi celou záležitost koordinuje a hlavně s námi komunikuje. To je velký posun oproti



roku 2014. Potkáváme se s projektanty a ještě při zpracování dokumentace upřesňujeme naše požadavky, takže šetříme čas i finanční prostředky.

■ Jste nedílnou součástí Prahy. Co konkrétně může dělat magistrát hlavního města, aby se občanům nejen Horních Počernic, ale také Běchovic a Uhřetěvesi ulevilo od permanentních dopravních zácp?

Magistrát by měl naslouchat požadavkům jednotlivých městských částí. Teď před volbami se tam nic moc neděje, nikdo moc nerozhoduje.

■ A konečně: Jak k této problematice přistupuje Středočeský kraj?

Středočeský kraj vůbec nekoná. Snažili jsme se opakovaně v roli prostředníka zajistit komunikaci mezi Prahou a SČK, ale marně. To je obrovská chyba nejen kvůli dopravě, ale koordinaci a spolupráci u všeho. Pokud chceme docílit toho, že výstavba ve SČK bude koordinována s dopravou v Praze, musí spolu mluvit.

■ Jak byste řešila tuto situaci vy, jako laik zdravým selským rozumem?

Není třeba vymýšlet nic komplikovaného. Jednoduchým řešením, jak odklonit dopravu z našich komunikací, je svedení této dopravy na nadřazené komunikace anebo ji vůbec nepustit do města. Ne zákazem, ale komfortem parkoviště P+R na okrajích Prahy a napojení na metro.

Z REAKCE NA DOPIS STAROSTKY

Vážená paní starostko,

reaguji na Váš dopis ze dne 11. 6. 2018, ve kterém mne žádáte o zaslání studie proveditelnosti na zakrytí úseku SOKP 510 za účelem snížení dopadů narůstající dopravní zátěže.

ŘSD ČR momentálně zpracovává dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí na stavby „D0 510 Satalice-Běchovice, zkapacitnění“ a „D11, 1101 Praha-Jirny, modernizace“. Navrženy jsou protihlukové stěny v násypovém úseku SO 761 a v MÚK Olomoucká 762 podél větve z D11 na D0 směr Satalice a podél větve z D0 510 na D11 směr Běchovice.

ŘSD ČR nechalo v minulosti zpracovat akustickou studii pro stavbu 510, jejíž součástí bylo posouzení různých variant protihlukových opatření. Následně byla tato opatření hodnocena z hlediska jejich účinnosti a zvolena optimální varianta. Mezi hodnocenými opatřeními bylo i zakrytí stavby 510. Výslednou optimální variantou je realizace protihlukových stěn podél komunikace s doplněním také do středního dělicího pásu. Tato varianta se v současnosti připravuje.

Podepsán Ing. Jan Kroupa,
generální ředitel ŘSD ČR

A co na to lidi...

Je středa, 22. srpna, dopoledne. Teplota už překročila tropickou třicítku. Vyrážím na cestu. Zajímá mne, zda od minulé cesty letos v dubnu nějak pokročila dostavba Pražského okruhu na východě hlavního města. Po dálnici D8 z Ústí nad Labem jedu bez problémů. Ty nastávají až, když se začínám plazit do Horních Počernic. Tedy žádná změna. Nedá mi to, sjíždím do boční ulice, zastavuji a jdu zpátky na hlavní tepnu, abych se zeptala kolemjdoucích lidí a popojíždějících řidičů, co si o tom myslí.

Vzhledem k zákonu o GDPR (ochrana osobních údajů) nemohu zveřejnit fotografie ani celá jména těch, kteří by



li ochotni se o své pocity podělit. Někteří jen mávli rukou, jakože stěžovat si je absolutně zbytečné... Přeci jen se mi daří posbírat několik postřehů.

„Přejít na druhou stranu silnice je děs, kolony se táhnou od začátku Počernic až nakonec. A to za chvíli začne škola!“
Další: „Vypadá to, že se snad klidu nikdy nedočkáme. Ať si to jdou odpovědní vyzkoušet...“
A ještě: „Jako by nestačilo tohle. K tomu je zavřená Českobrodská, sjezd na Jirny, na Mladou Boleslav. Jedním slovem bordel, ani se nedokážou dohodnout!“

Mají pravdu. Do Běchovic se kvůli objížďkám trefím až na potřehtí. Tady je to s názory lidí podobné. A v Uhřetě-

vesi jakbysmet. Nekončí kolony. Vracím se ještě jednou do Horních Počernic a ptám se paní starostky Hany Moravcové, zda by situaci nepomohlo vyřešit Metro. Dozvídám se, že vlastní pozemek pro stanici i velké parkoviště městská část má. Stejnou otázku jsem už v dubnu položila radnímu pro dopravu Magistrátu hlavního města Praha, poslanci Petru Dolínkovi. Cituji: „V tuto chvíli je nejbližší realizaci trasa D do Písnice a máme již studii také na prodloužení trasy C do Čakovic. Osobně jsem ale velkým zastáncem i prodloužení trasy A ze stanice Depo Hostivař dále na východ do Horních Měcholup a Petrovic. S paní starost-

kou Horních Počernic průběžně řešíme i možnost prodloužení trasy B z Černého mostu. Dokud budu pražským radním pro dopravu, jsem připraven tyto projekty maximálně podporovat, stejně jako i rozvoj tramvajových tratí. Ovšem musíme si realisticky říci, že se bavíme o vzdálenější budoucnosti“. Jak vzdálená bude, ví jen Bůh. Není moudřejší co nejdříve dokončit započatý okruh, aby se lidem konečně ulevilo? Podle měření intenzity dopravy v Praze řidiči, kteří denně ve špičkách dojíždějí do práce, stráví za rok na cestách o 114 hodin více (cca 10 dní), než kolik by jim trvala cesta po volně průjezdných komunikacích.

Prioritou jsou úseky navazující na D1 a D11

Pustit se do jakékoli stavby veřejného významu není jen tak. Předcházejí tomu roky práce a příprav, která začíná u expertů. Jedním z nich v oblasti dopravy je Ing. František Lehovec, CSc., emeritní profesor na ČVUT., s kterým jsme hovořili na jaře letošního roku. Z rozhovoru vyjímáme.

■ **Podle některých návrhů 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

FAKTA

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 roce 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 nejspíše 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 ministerstva 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.**

Dostavba okruhu? Ano, ale promyšlená!

Na území Horních Počernic jezdí v současnosti více než 200 000 vozidel denně, včetně těžkého tranzitu. Podle oficiálních prognóz TSK, ČVUT a IPR by na území naší městské části po dostavbě okruhu jezdilo více než 350 000 vozidel denně! Především, že naše městská část je obklopena dálnicemi ze tří stran, jejím středem vede železnice a prostředí zatěžuje i rozsáhlý logistický park. Regionální varianta Silničního okruhu kolem Prahy je pro nás proto jediná možnost, jak přežít.



MÝTY

V souvislosti s dostavbou Silničního okruhu kolem Prahy se často objevují zavádějící tvrzení, že dostavba regionální varianty bude trvat 50 a více let. Odborníci, kteří se dostavbou okruhu zabývají, přitom jasně uvádějí, že pokud by došlo v dohledné době k politickému rozhodnutí, tak dokončení regionální varianty proběhne v několika etapách v časovém rozmezí 10 – 15 let.

Měla by nás určitě zajímat i finanční náročnost obou variant okruhu. Regionální varianta je více než o 20 mld levnější než plánovaná dostavba SOKP podle Zásad územního rozvoje (nižší technická náročnost a nižší ceny pozemků) a je možné na ni získat dotace EU.

V případě SOKP dle ZÚR celou částku zaplatí občané ČR ze svých daní, protože tato varianta je v rozporu s nařízením 1315/2013/EU (zavádí tranzitní kamionovou dopravu na zastavěném území Prahy).

Přijde nám proto absurdní, aby Pražanům byla vytrvale vnucována zastaralá koncepce okruhu. Vznikala za úplně jiné geopolitické situace a pro zcela jinou intenzitu dopravy a odlišnou zátěž, než je tomu dnes. Vnímáme proto, že je nutné, aby došlo k přehodnocení funkcí úseků 510 a 511 jako městské komunikace a ne jako transevropské dálnice.

Vytvořit si přímo v metropoli největší křižovatku kamionů v celé Evropě je nejen bezohledné vůči lidem, kteří v hlavním městě žijí, ale především neprozíravé. S ohledem na budoucnost a zdraví nejen nás samotných, ale i těch, kteří přijdou po nás.

Alena Štrobová,
zastupitelka MČ Praha 20
za Hnutí občanů Počernic
s podporou Pirátů

Nenechte se strašit intenzitami dopravy! Jsou jen tvrdá data...

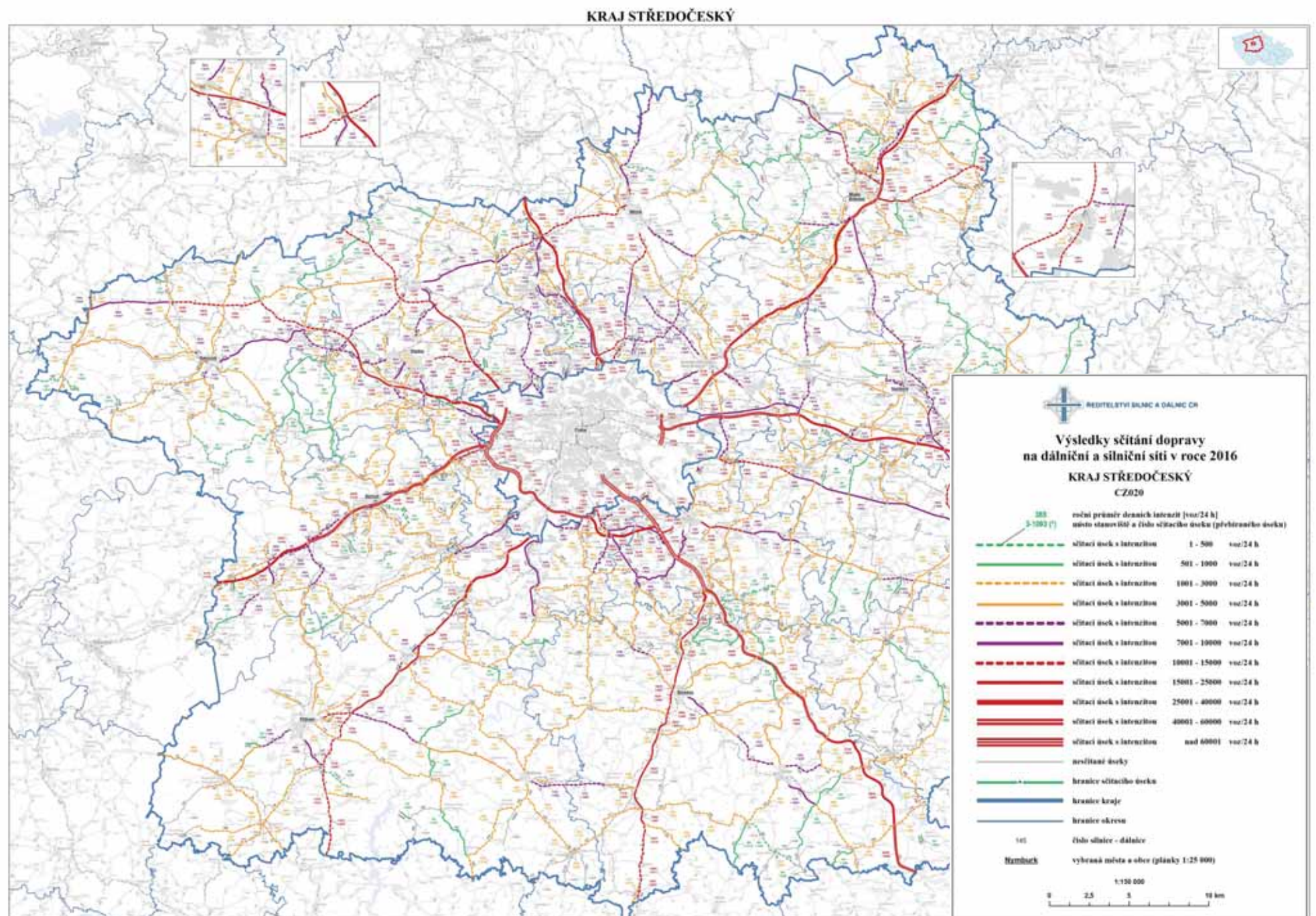
Sčítání intenzit dopravy, tedy lidově kolik a jakých aut projede zvoleným úsekem dálnice, silnice či městského okruhu za 24 hodin, nařizuje zákon. Sčítači a statistici se proto objevují na silnicích nejméně jednou za pět let. Na klíčových místech jsou ale častěji. A díky tomu vznikají naprosto přesné mapy, ze kterých je jasné, kolik kde aut skutečně jezdí. A nejen to. Díky porovnávání s údaji z měření a počítání klidně desítky let nazpět je i možné dost přesně dovidět, jak bude kde doprava narůstat i kam se kamiony a auta přelijí, až se postaví ta která spojka, dálnice, kus okruhu nebo obchvat.

Tuhle mapu uvádíme níže, je aktuální a platná. Mimo jiné z ní vyplývá jasně, že na těch suverénně nejzatíženějších úsecích projedou denně desítky tisíc aut. Žádné statistice.

Například tvrdit, že Horními Počernicemi projede v budoucnu denně 350 tisíc aut, by bylo možné, pouze pokud by dálnice D10 a D11 a Pražský okruh byly třípátrové. Takové dopravní intenzity totiž neunesou ani osmipátrové dálnice v okolí Los Angeles, Moskvy nebo Paříže. Čím víc se navíc dálniční okruhy vzdalují od metropole, tím méně řidičů je využívá, protože je od jejich cílů spíše vzdalují. Nejvyšší dopravní zatížení v ČR jsou na D1 kolem Brna, na příjezdu do Prahy a na Pražském okruhu mezi D1 a Letištěm Václava Havla. Tady se denní průměrné intenzity blíží 100 tisícům aut denně.

Chcete tedy po pravdě vědět, kolik a kde projede v Praze a okolí aut? Najděte si bod svého zájmu v mapě intenzit. Ta nelže.

MAPA INTENZIT DOPRAVY



Tomáš Rotter: Za osm let ani kilometr...

Docent Ing. Tomáš Rotter, CSc. přednáší na Fakultě stavební ČVUT. Jako odborníka i občana-motoristu jsme jej požádali o stanovisko k významu Pražského okruhu, kterému do plnosti chybí ještě čtyři úseky.

■ **Pane docente, myšlenka vybudovat radiální kapacitní komunikaci mezi východem a západem hlavního města je stará víc než 80 let a dosud není hotová. Řekněte, je tak dlouhý časový úsek u stavby veřejného zájmu obvyklý i v ostatních evropských metropolích?**

Je všeobecně známou skutečností, že většina velkých evropských metropolí má kapacitní okružní komunikace už z druhé poloviny minulého století. Pro život velkých měst, do kterých směřuje paprskovitě několik dálnic, jsou okružní komunikace nutností. Myšlenka na vybudování okružní komunikace kolem Prahy je skutečně stará více než 80 let. Již v 30. letech minulého století byla předpokládána stavba okružní komunikace kolem Prahy. Tato koncepce zůstala stejná i po válce. V západní polovině zůstala trasa stejná, jako ji známe dnes, ve východní části se posunula směrem východním. V roce 1974 byl schválen Základní komunikační systém, který obsahoval vnější okruh v délce cca 70km velmi podobný dnešnímu Pražskému okruhu. V roce 1983 byl zprovozněn první úsek 515 Slivenec – Třebonice, v roce 1993 úsek 510 Satalice – Běchovice. Další dva úseky byly zprovozněny až počátkem nového století, v roce 2000 úsek 516 Třebonice – Řepy a úsek 517 Řepy – Ruzyně v roce 2001. Výrazný posun nastal v roce 2010, kdy byly zprovozněny tři úseky: 512 D1 – Vestec, 513 Vestec – Lahovice, 514 Lahovice – Slivenec. Od té doby uplynulo 8 let a Pražský okruh se neprodloužil ani o kilometr. Stále zbývá více jak polovina celkové plánované délky. Nejpotřebnější v současné době je úsek 511 Běchovice – D1. Všechny kamiony přijíždějící po D1 a mířící na D11, D10 a D8 jedou po D1 až na Spořilov a pokračují dále po místních komunikacích. Je téměř

restuhodné, že jsou stále předkládány nové připomínky, které stavbu 511 oddalují, i když už většina obcí dotčených stavbou 511 vyjádřila s touto stavbou souhlas.

■ **Co je podle vašeho názoru nutné zlepšit v české legislativě i v přístupu zainteresovaných organizací, územní plány dotčených měst a obcí nevyjímaje?**

Česká legislativa by měla umožnit podstatně rychlejší přípravu a projednávání liniových staveb. Jedná se o stavby potřebné z celospolečenského hlediska. Legislativa by měla řešit proces odvolání soukromých majitelů pozemků, odvolání obcí a hlavně odvolání ekologických aktivistů. Největším škůdcem jsou ekologičtí aktivisté, kteří se odvolávají ke všem liniovým stavbám. Výsledkem jejich protestu je prodloužení stavební přípravy a v důsledku toho zvýšení stavebních nákladů. Soukromí vlastníci pozemků a dotčené obce by měli svoje připomínky uplatnit při projednávání územních plánů a ne až při projednávání projektové dokumentace pro územní řízení.

■ **Jaký může být reálný letopočet dokončení celého Pražského okruhu, kdyby se se stavbou zbývajících úseků začalo v roce 2019, aby si pro obyvatelé hlavního města i motoristé konečně trochu oddechli?**

V odpovědi na první otázku jsem uvedl, že zprovoznění 7 úseků Pražského okruhu v celkové délce 40,8km trvalo 35 let. Zbývají dokončit 4 úseky v celkové délce 41,2km. Nedomnívám se, že by dokončení zbývajících poloviny Pražského okruhu byla zapotřebí stejně dlouhá doba. I když na zbývajících 4 úsecích je 18 dálničních mostů, z nichž je jeden velký - most přes Vltavu u Suchdola o délce 476 m, a 6 tunelů, z nichž dva jsou dlouhé - 855 a 1774 m. Stavba úseku 511 Běchovice – D1 by mohla být zahájena v roce 2019. Stavba zbý-



vajících tři úseků 518, 519 a 520 by mohla být zahájena nejdříve po roce 2020, resp. 2023. Protože se jedná o úseky, na kterých jsou náročná inženýrská díla, stavba každého z nich bude otázkou několika let.

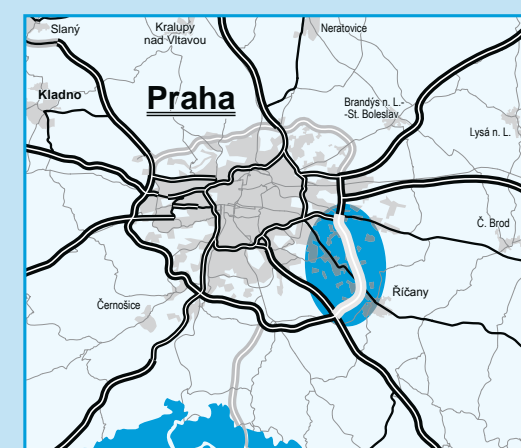
■ **Víme o vás, že jste vynikajícím „mostařem“, neodpustím si proto na závěr otázku v souvislosti s italským Janovem: V jaké kondici jsou naše dálniční mosty?**

Dálniční mosty a mosty na silnicích I. třídy jsou ve správě ŘSD ČR. Z údajů uvedených v materiálu „Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti v ČR“, k datu 1. 7. 2017, který vydává ŘSD ČR, Odbor silniční databanky, vyplývá, že na dálnicích je celkem 1644 mostů a na silnicích I. třídy je 3355 mostů. Mosty byly dříve navrhovány na 90 let života. Na dálnicích a silnicích I. třídy se nachází 246 mostů, které byly postaveny před rokem 1930, jsou to tudíž mosty, které již dosáhly nebo překročily svoji plánovanou životnost. To ovšem neznamená, že všechny tyto mosty jsou ve špatném technickém stavu. Pro zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích existuje systém prohlídek mostů. Je povinností vlastníka mostu nebo jeho správce tyto prohlídky vykonávat. Stavební stav mostu je výsledkem hlavní prohlídky, jejíž četnost je 2 až 6 let. Výsledkem hlavní prohlídky je nejen zjištění stavu mostu a zařazení do klasifikačního stupně, ale také upozornění pro správce, jak má provádět údržbu a opravy, případně návrh na okamžitá

opatření, kterým může být návrh na uzavření mostu nebo jeho části, osazení značek snižující zatížitelnost, provedení provizorního podepření apod. U ŘSD tento systém funguje dlouhodobě bez problémů. V roce 2017 bylo na dálnicích a silnicích I. třídy v bezvadném stavu 966 mostů, ve velmi dobrém stavu 1297, v dobrém stavu 1216, ve stavu uspokojivém 951 mostů, ve stavu špatném 386 mostů, ve stavu velmi špatném 78 a v havarijním stavu 14 mostů. Mosty, které byly před rokem v havarijním stavu, jsou již letos buď odstraněny, nebo jsou rekonstruovány. Ale i mosty, které jsou ve stavu špatném nebo velmi špatném, jsou opravovány, aby byla zajištěna bezpečnost provozu. Havárie dálničního mostu v Janově celkem logicky nastolila otázku, zda se něco podobného nemůže stát u nás. Most v Janově byl z hlediska konstrukce mostu specifický, žádný most podobné konstrukce se u nás nevyskytuje. S ohledem na výše uvedené jsem přesvědčen, že havárie dálničního mostu v České republice nehrozí.

HARMONOGRAM VÝSTAVBY...

STAVBA	EIA	Stanovisko MZP	DÚR	ÚR	DSP	SP	možné zahájení výstavby
SOKP 510/I Satalice - Horní Počernice							provoz od 1984
SOKP 510/II Horní Počernice - Běchovice							provoz od 1993
SOKP 511 Běchovice - D1	04/2017	11/ 2017	05/2018	06/2019	06/2019	12/2020	2021
SOKP 512 D1 - Vestec	02/2001	12/ 2002	03/2005	09/2007	11/2007	10/2008	provoz od 09/2010
SOKP 513 Vestec - Lahovice	04/2000	04/ 2001	04/2002	11/2004	2005	06/2006	provoz od 09/2010
SOKP 514 Lahovice - Slivenec	08/1998	03/ 2001	12/1999	02/2004	2005	03/2006	provoz od 09/2010
SOKP 515 Slivenec - Třebonice							provoz od 1983
SOKP 516 Třebonice - Řepy	12/1992	04 / 1995			1996		provoz od 08/2000
SOKP 517 Řepy - Ruzyně	12/1992	06 / 1995	1996	07/1997	1998		provoz od 10/2001
SOKP 518 Ruzyně - Suchdol	02/2020	10/ 2020	03/2021	03/2022			2025
SOKP 519 Suchdol - Březiněves	02/2020	10/ 2020	03/2021	03/2022			2025
SOKP 520 Březiněves - Satalice	03/2020	11/2020		06/2022			2025/2026



řešená stavba
jiné stavby



0 1,5 3 km
Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2008



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Pojďte s námi na výlet

Odpočinek by měl patřit do pravidelného rozvrhu každého jedinice. Nabrat síly lze v přírodě, u vody nebo při poznávacích výletech. Dnes jsme vybrali tipy z východní části od hlavního města.



Hitlerova dálnice

Abychom zůstali věrni dnešnímu dopravnímu tématu, přesuneme se o kousek dál na západ. Hitlerova dálnice se říká nedostavěnému mostu u vesničky Borovsko. Most se nachází v 1. ochranném pásmu Želivky. Dostat se na něj není úplně snadná záležitost. Je třeba bez žebříku vyšplhat na cca 180 cm vysokou první část mostu. Proto je tento výlet vhodný spíše pro dobrodružné povahy.



Lipany

Památník byl postaven roku 1881 jako památka na bitvu konanou dne 30. 5. 1434 a tragický konec husitských polních vojsk, která byla vylákána purkrabím Krchlebcem ze svých pozic za vozovými hradbami a husité se pak stali snadnou obětí panské jízdy. Rozhodující byly boje v okolí dnešní hlavní silnice, kde byla definitivně zničena husitská vojska. Padl zde kněz a vojenský vůdce Prokop Holý.

Zámek Loučeň

Romantický barokní zámek, který je obklopen rozlehlým anglickým parkem, je ideálním místem pro zábavu, odpočinek, načerpání nové energie nebo zkrátka je pro klidnou procházku. Výlet na zámek Loučeň si užijí nejen děti, ale i rodiče. Park láká malé i velké nejen k toulkám v přírodě, ale i k pořádné legraci v 11 labyrintech a bludištích. Komorníka, nadlesního, nebo dokonce samotného knížete s kněžnou návštěvníci potkají, pokud se rozhodnou poznat všechny krásy zámku.



Hrobka rodiny Ringhofferů

Najdete ji v Kamenici u Prahy. Její dominantou je socha „Ukřižovaný“ od nejvýznamnějšího českého sochaře přelomu 19. a 20. století Josefa Václava Myslbeka, která získala řadu ocenění na výstavách v tuzemsku i zahraničí. V hrobce je 27 úložných prostor, kde byli pohřbíváni členové rodu až do 40. let minulého století. Areál hrobky je oplocen a jen příležitostně bývá zpřístupňován veřejnosti, můžete si ho ale prohlédnout od vstupní brány.



Vodní svět Kolín

Je zde vnitřní tobogán, venkovní tobogán, plavecký vnitřní bazén 25 m, venkovní bazén 50 m, skluzavka, dětské bazény a brouzdaliště, relaxační bazén, vlnobití, dětské skluzavky, viřivky, večerní plavání s hudbou, kabina s párou, fitness, tenis, plážový volejbal, solná jeskyně, sauna, solárium, masáže, také plavecká škola pro kojence a batolata, restaurace, kavárna, cukrárna, bar.



Čtyři hřiště pro sportovce

Ideální podmínky získají koncem září amatérští sportovci všech věkových kategorií v Horních Počernicích. Radnice pro ně nechala přes léto, kdy byli lidé na dovolených, kompletně zrekonstruovat hned čtyři sportovní hřiště. Zváni jsou i přespolní.

Naučná stezka Dubeč-Uhřetěves

Fyzicky nenáročná trasa začíná v historickém centru městské části Prahy 9 - Dubčů a je dlouhá 5,5 kilometrů. Vede převážně přírodním terénem a lze ji projet za sucha se sportovním kočárkem. Je zaměřena na přírodovědu a historii této lokality. Pro cestu tam nebo zpět lze využít MHD.



Stará pošta Běchovice

Je po rekonstrukci novou místní chloubou. Historie této kulturní památky sahá hluboko do 17. století. „Stará pošta v Běchovicích byla původní stanice poštovních vozů mezi Prahou a Kolínem, kdy koně, kteří tahali těžký poštovní vůz, museli být postupně střídáni, takže Běchovice byly jedním z těch dvorů, kde se koně nechávali unavení a brali se čerství, zapřáhli se a mohli pokračovat dál v cestě,“ řekl Ondřej Martan, starosta MČ Praha - Běchovice. Sedmdesát z osmdesáti milionů korun za opravy zaplatil Magistrát hl. m. Prahy a k návštěvě tohoto nového kulturního a společenského centra jste srdečně zváni i vy, vážení čtenáři.