

noviny METROPOL



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 zlepši 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 silnici I/3, s ohledem na opakovaně naměřené vysoké intenzity provozu, je již v krátko-

dobém výhledu nutno považovat za nepřipustný. 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 Mirošovice - 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 musí ho zpracovat do svých územních plánů. Díky této aktualizaci jsme mohli zahájit intenzivní přípravu D3. V současné

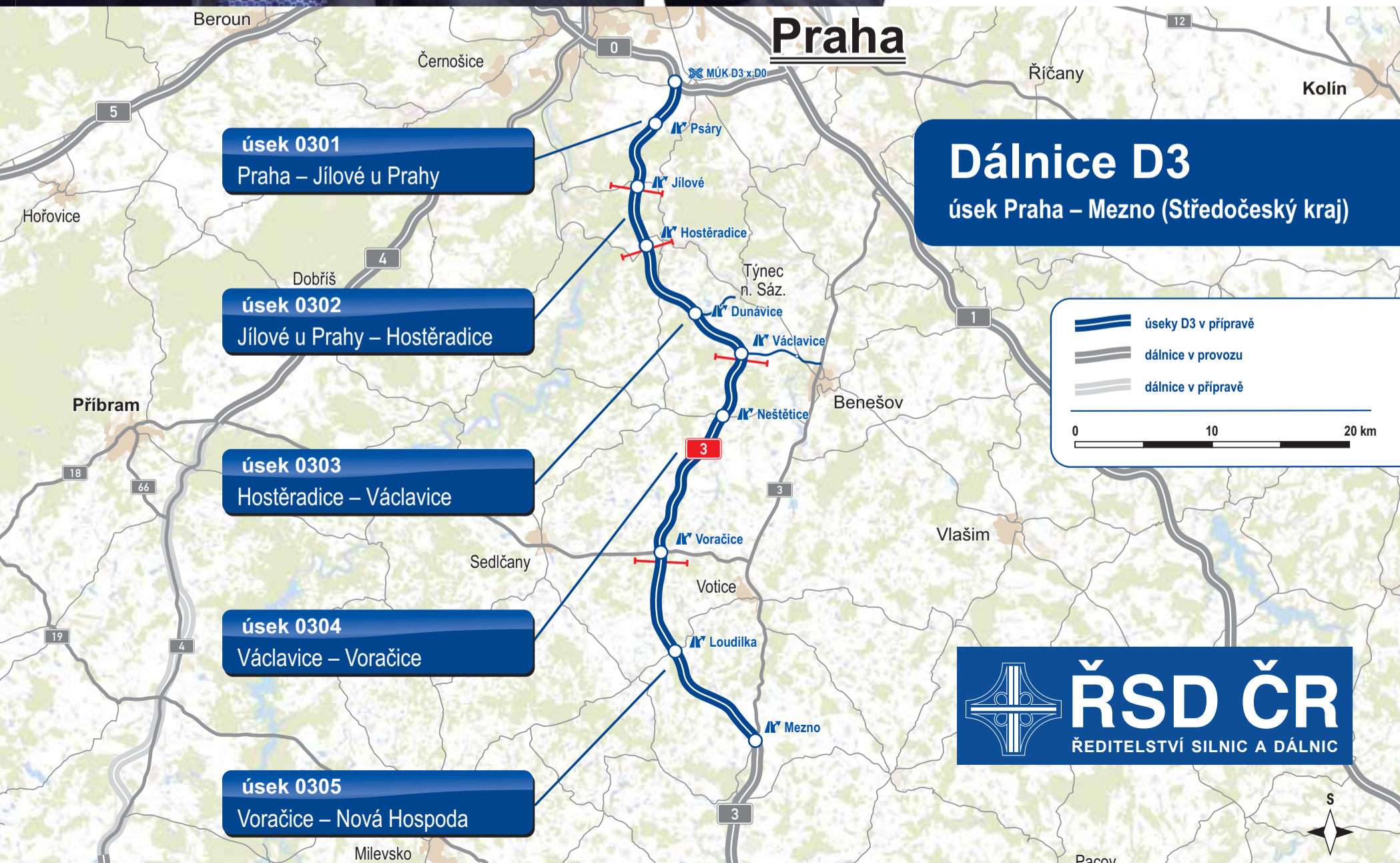
době probíhá zajištění posledních chybějících závazných stanovisek k územnímu řízení a příprava podání žádosti o územní rozhodnutí. Dále provádíme doplňující podrobné hydrogeologické průzkumy a probíhá příprava pro další etapu průzkumných prací, a to na podrobný geotechnický průzkum.

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

Abychom předešli 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 nezhydří, 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 vypořádání 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.



Vlakem, metrem, lanovkou, na kole i přívozem

Praha | Evropský týden mobility letos představí nejlepší kombinace způsobů dopravy. K využívání rozmanitých způsobů dopravy bude Pražany motivovat bohatý program Evropského týdne mobility, který se uskuteční ve dnech 16. až 22. září.

Letošní téma Kombinuj a jeď lidem přiblíží, jak jednoduše a rychle zvládnout trasy skrz českou metropoli využitím více způsobů dopravy najednou. Na rizika automobilové dopravy upozorní Evropský den bez úmrtí na silnicích či Den bez aut. Pražskou cyklistickou infrastrukturu představí několik skupinových vyjížděk a veřejnosti se otevrou i dveře řady institucí podílejících se na zkvalitňování hromadné dopravy. To vše pro rozvoj udržitelné dopravy s pozitivním dopadem na prostředí, v němž žijeme.

Dopravit se v Praze z bodu A do bodu B je možné mnoha způsoby. S kolem se dnes již každý pohodlně dostane do metra, s koloběžkou do tramvaje a i vlakové stanice jsou často pěším zónám blíže, než si mnozí myslí. „Snažíme se Pražanům dopravu zjednodušit a zpřístupnit. Posílili a zlevnili jsme hromadnou dopravu, opravujeme chodníky a navýšili jsme také investice do stavby cyklostezek,“ upozorňuje náměstek primátorky a radní pro dopravu Petr Dolínek.

„K Evropskému týdnu mobility se každým rokem připojuje čím dál tím víc organizací a iniciativ. Letos se nám například sešly dva krásné dlouhodobé projekty, které jsou jakousi výzvou pro Pražany, aby nechali stát auta v garážích a raději pravidelným pohybem udržovali své zdraví a přispěli ke zlepšení svého města. Jde o kampaň Pěšky do školy a zářijovou výzvu Do práce na kole,“ vyzdvihuje dvě z mnoha



chystaných akcí Sylva Švihelová, specialista rozvoje dopravy hlavního města Prahy.

Pro nadšené cyklisty je během týdne nachystáno hned několik aktivit. Projížďka po Sluneční trase EuroVelo7 s odborníkem na dálkové cyklotrasy, Velká studentská cyklojízda zkoumající pražskou cyklistickou infrastrukturu a v sobotu 22. září také Pražské cyklozvonění. To bude zakončeno na Dni bez aut, který představuje vyvrcholení celého týdne mobility.

„Letos se také Praha 8 připojila k Evropskému týdnu mobility a je mi ctí pozvat Pražany k nám do Karlína na akci Den bez aut. Prostor v úseku od křižovatky na Florenci po Karlínské náměstí bude v sobotu 22. září otevřen

lidem, a to jak pro jejich každodenní, tak i zcela netradiční aktivity,“ popisuje akci starosta městské části Praha 8 Roman Petrus.

Myšlenku udržitelné dopravy tu svým vystoupením podpoří například skupiny The Tap Tap a Pískomil se vrací nebo kytarista a zpěvák Jan Ponocný alias Circus Ponorka. O nastolení příjemné atmosféry v ulicích se mimo Dne bez aut postarají v sobotu 15. září i oblíbené sousedské slavnosti Zažít město jinak, které zaplní ulice, parky i nároží místními umělci, kuchaři, pekaři i lokálními spolky.

Evropský týden mobility však není pouze o autech a cyklistech. Na výhody železnice upozorní například Pražský železniční den či Snídaně na peróně.

Mluvit se bude i o budoucím vývoji trati v rámci diskuse Plány rozvoje městských linek S. Diskutovat bude také odborná veřejnost a experti v oblasti dopravy na odpolední mikrokonferenci na téma intermodalita. Problematikou odstraňování bariér ve veřejném prostoru se budou v sérii přednášek zabývat zkušení konzultanti z řad neziskových organizací i veřejné správy při příležitosti Dne bez bariér. Účastníci získají aktuální informace o dotačních programech a navážou kontakty s vhodnými institucemi řešícími potřeby vozíčkářů či nevidomých. Zároveň se zde každému naskytne jedinečná možnost vyzkoušet si na vlastní kůži pohyb na invalidním vozíku či s pomocí bílé hole.

Program myslí i na rodiče s dětmi, kteří mohou v tomto týdnu zdarma navštívit Muzeum MHD a prohlédnout si současné i historické modely tramvají a autobusů. Dále mohou zajít na Den otevřených dveří Dopravního podniku hl. m. Prahy, kde budou pro děti nachystány zábavné soutěže a hry. Ve středu 19. září se pro školáky i předškoláky uskuteční v areálu Muzea Policie ČR Den dopravní výchovy pro chodce a cyklisty. Ten je součástí osvětového projektu EDWARD (European Day Without a Road Death) neboli Evropského dne bez úmrtí na silnicích. „Cílem tohoto projektu je zvýšit povědomí o následcích dopravních nehod a přimět co nejvíce lidí k podpisu a dodržování slibu bezpečnosti, který lidi motivuje k ohleduplnějšímu chování v silničním provozu a přispívá ke snížení počtu vážných a smrtelných nehod. V Praze se totiž jen během loňského roku stalo přes dvacet tři tisíc nehod, při nichž přišlo o život sedmáct osob a dalších sto padesát šest bylo těžce zraněno,“ říká Edita Kleckrová, koordinátorka projektu EDWARD v Praze. Vedle dopravní výchovy bude při příležitosti tohoto dne zahájena i veřejná výstava sedmácti andělů, které zpracovali studenti Střední průmyslové školy dopravní. Tito andělé jsou symbolem počtu zemřelých účastníků silničního provozu na území hlavního města Prahy v roce 2017. Výstava bude umístěna v jižní části Karlova náměstí až do 18. listopadu 2018. Pražané se mohou symbolicky připojit k těm, kterým záleží na bezpečnosti silničního provozu, složením elektronického slibu zde: www.projectedward.eu/cs.

Všechny informace týkající se Evropského týdne mobility 2018 naleznete na webových stránkách www.etm.praha.eu.



PROGRAM EVROPSKÉHO TÝDNE MOBILITY 2018

sobota 15. 9.	Pražský železniční den
sobota 15. 9.	Zažít město jinak
neděle 16. 9.	Projížďka po Sluneční trase EuroVelo 7
pondělí 17. 9.	Slavnostní odhalení totemu – sčítače chodců a cyklistů
pondělí 17. 9.	Zdarma vstup do Muzea MHD
úterý 18. 9.	Den bez bariér – série přednášek na téma odstraňování bariér ve veřejném prostoru
úterý 18. 9.	Mikrokonference na téma intermodalita
středa 19. 9.	EDWARD – Evropský den bez úmrtí na silnicích; zahájení veřejné výstavy 17 andělů
středa 19. 9.	Den dopravní výchovy pro chodce a cyklisty
čtvrtek 20. 9.	Snídaně na peróně
čtvrtek 20. 9.	Plány rozvoje městských linek S
pátek 21. 9.	Studentská cyklojízda
sobota 22. 9.	DEN BEZ AUT
sobota 22. 9.	Pražské cyklozvonění
sobota 22. 9.	Den otevřených dveří Dopravního podniku hl. m. Prahy

16. – 22. 9. Pražské matky – kampaň Pěšky do školy
16. – 22. 9. Zářijová výzva – Do práce na kole



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 vedoucí úseku výstavby dálnice D3 Mgr. Zuzany Urbančové.

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

Já jsem převzala vedení přípravy projektu v roce 2017. V té době již měla příprava středočeské D3 za sebou čtyři roky složitých procesů v rámci přípravy dokumentace DUR a podkladů pro samotné podání žádosti o územní rozhodnutí. Zásadním momentem pro zahájení prací na dokumentaci DUR byla v roce 2013 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, která definitivně stanovila koridor pro vedení dálnice D3 na území tohoto kraje.

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

Je dokončena dokumentace ke stupni DUR a probíhá, v rámci inženýrské činnosti, zajištění chybějících závazných

stanovisek a shromažďování podkladů pro podání žádosti o územní rozhodnutí. V rámci inženýringu bylo projednáno umístění stavby se všemi dotčenými orgány státní správy a proběhlo seznámení vlastníků pozemků se záměrem stavby. Dále probíhají doplňující hydrogeologické průzkumy a příprava na zahájení podrobného geotechnického průzkumu.

■ **Co bude následovat v horizontu tří let?**

Největším úkolem příštího roku bude získat územní rozhodnutí pro stavbu dálnice. Po umístění se rozběhne majetkoprávní příprava stavby a na základě výsledků podrobného geotechnického průzkumu se začne projektovat stavba do technických detailů v dokumentaci pro stavební povolení.



■ **Kdy předpokládáte zahájení a dokončení dálnice D3?**

Dle aktuálního harmonogramu je předpokládáno zahájení stavby nejpozději v roce 2024, zprovoznění dálnice je pak plánováno na rok 2028. Od novely Zákona č. 416/2009 Sb. O urychle-

ní výstavby dopravní infrastruktury si však slibujeme, že přinese zkrácení doby potřebné pro zajištění vstupů na pozemky pro provádění průzkumných prací a pro zajištění pozemků pod stavbou, a umožní zahájit stavbu dálnice dříve, ještě před rokem 2024.

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

Nebojte se dálnice D3 a podpořte její výstavbu!!! V rámci přípravy projektové dokumentace a jejího projednávání s dotčenými obcemi vyšlo ŘSD ČR v rámci svých možností maximálně vstřícné požadavky obcí a projekt připravilo tak, aby byly v souladu s dokumentací EIA a požadavky obcí, a byly v maximální možné míře eliminovány případné negativní dopady z výstavby a samotného provozu dálnice. Z důvodů minimalizace hlukového zatížení je trasa navržena na několika úsecích v tunelech a jsou navržena další protihluková opatření, jako jsou protihlukové stěny a valy. Došlo na základě požadavků obcí k odklonu trasy od stávající zástavby a rekreačních objektů.

Jsem častým uživatelem silnice I/3 z Prahy na Benešov a jako řidička se v některých úsecích necítím vůbec

bezpečně, zvláště pak při páteční a nedělní odpolední dopravní špičce. Statistiky nehodovosti mluví za vše, v letech 2009 – 2016 zemřelo v důsledku dopravních nehod 50 lidí a 91 lidí bylo při dopravních nehodách těžce zraněno. V roce 2017 patřila silnice I/3 ve Středočeském kraji k pěti nejrizikovějším silnicím z hlediska nejčastějšího výskytu dopravních nehod, v jejichž důsledku došlo k vážným a smrtelným zraněním. Dálnice vedená v samostatném koridoru s napojením na pražský silniční okruh přinese rychlé a bezpečné dopravní spojení občanům Středočeského kraje, rychlé a bezpečné dopravní spojení do Prahy, Tábora a Českých Budějovic. Doprava po dálnici je jednoznačně mnohem bezpečnější a rychlejší, a počet dopravních nehod je tu nižší. Kolik lidských životů musí ještě být zmařeno, aby současné trasování dálnice D3 a její dosavadní příprava přestala být zpochybňována, komplikována a účelově napadána občanskými spolky a sdruženími, které požadují namísto nové, moderní a bezpečné dálnice pouze modernizaci současné komunikace I/3 ve stávající stopě...

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 s oslovovacím dopisem požádán o předběžný souhlas s daným zábohem 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 veřejné 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 nepřihlídně 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 nemovitosti.

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 takovou 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?**



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

ni 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 přilehlých 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/I). 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 dvojitmu 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 přívaděče 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 Sázava (vizualizace na panoramatické fotografii), který přemostuje údolí Sázaavy 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:

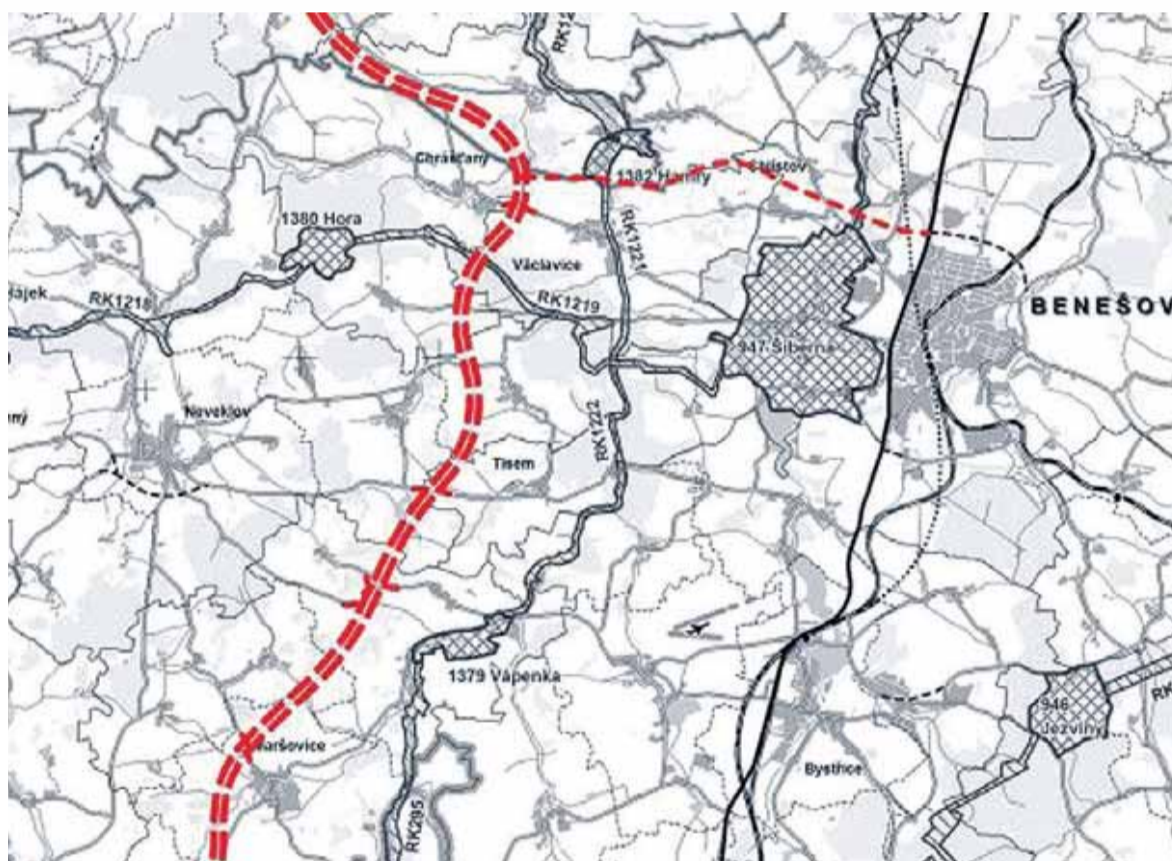
- most Záhořany – dálniční most délky 571 m
- most Krňany – dálniční most délky 245 m
- most Maskovice – dálniční most délky 470 m
- most Netvořice – dálniční most délky 720 m
- most přes údolí Janovického potoka – silniční most délky 245 m
- most přes údolí Konopištského potoka – silniční most délky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

Vrchotovy 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 zkracují

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 obyvatele ve všech směrech. Naše stanoviska bude vždy projednávat a rozhodovat zastupitelstvo města na veřejných zasedáních.

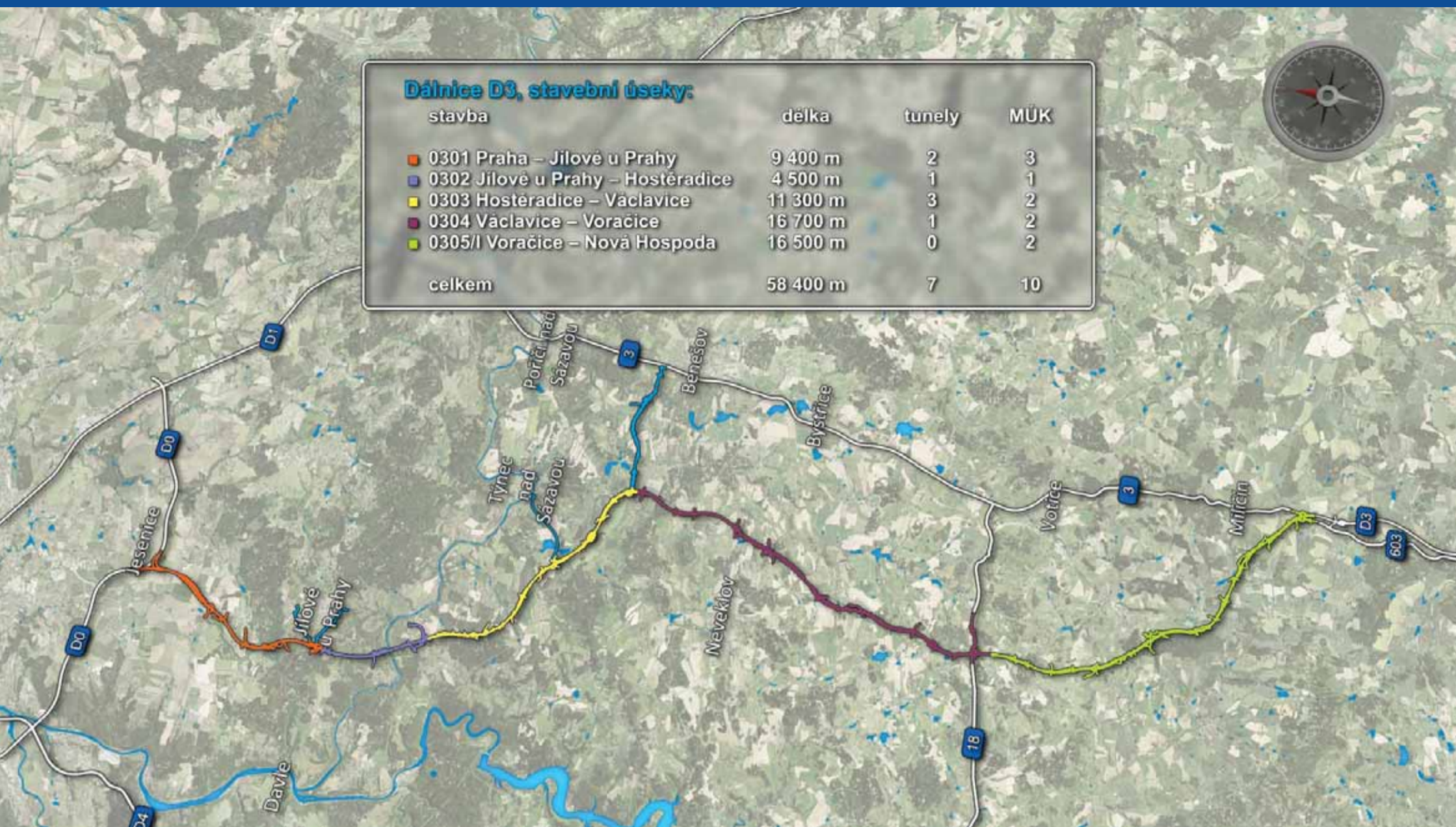
Ing. Petr Hostek, MBA,

starosta města Benešov:

Vzhledem k tomu, že dálnice D3 začala být budována v roce 1987, je snadně otázkou: „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. Tu 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 stabilizace 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 současněmu 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. Mimoto 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 partneři.

Jarmila Trachtová,
starostka obce Heřmaničky:

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



Jiří Zika,

starosta obce Miličín:

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 příznivci 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 pro stávajících komunikacích přes města a obce, budou mít lidé blíž k pra-

covním příležitostem, zhodnotí se soukromé i obecní pozemky, a tak bych mohl ve výčtu pozitiv pokračovat.

V sousední obci Tíseň jsem starostu nezaštíhl. Ptala jsem se občanů, oslovení ale anketu odmítli. Za Neveklovské odpověděl **Jana Pužejová**, prodavačka obuvi, takto: „Stavba za humny je vždycky složitá, někdo je pro, jiný má námitky, že se stavbou se zvýší hluknost a prašnost. Doprava houstne, dálnice se staví všude v civilizovaném světě, tak co se s tím dá dělat?“ Hovornější byl **Aleš Černý**, podnikatel z Pyšel, který na náměstí Jana Heřmana v Neveklově provozuje pekárnu a kavárnu: „Já to vítám, bude to paráda, až se po detrojce 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“.

Extrémní sucho stromy podél silnic nezlikvidovalo

Extrémní sucho se negativně podepsalo na zeleni kolem stře- dočeských silnic. Tamní silničáři nyní začínají sčítat škody, které však díky novým postupům výsadby a její druhové skladby ne- budou fatální, jak tomu průběh léta nasvědčoval.



„Středočeský kraj má ve vlastnictví podél 8 625 kilometrů silnic více než 600 000 ks stromů a téměř 1 000 000 m² keřů. Správu a údržbu této doprovodné vegetace zajišťuje Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje. Z uvedeného množství a při uvědomění si rozdílnosti umístění doprovodné zeleně je zřejmé, že způsob péče je nepochybně odlišný od péče, kterou mohou obecní vegetaci poskytovat města a obce,“ uvedl Jaroslav Hudec, dendrolog Krajské správy a údržby Středočeského kraje.

K úhynům jednotlivých stromů a další zeleně nedochází v nijak zvýšené míře ve srovnání s předchozími lety. Je však patrný úhyn stromů především starších výsadeb stáří 3 až 10 let, u kterých se již neprovádí závlivka. Ta je dnes zadávána jako součást následné péče o nové výsadby. Přestože nelze tyto úhyny přičíst výhradně na vrub suchu – svou roli zde sehrává nepříznivé stanoviště, vlivy dopravy a okolního prostředí, nehody apod. – je zřejmé, že dopady sucha se projevují výrazněji, než tomu bylo v uplynulých letech. Úhyny se projevují ztrátami ve výši kolem 5000 ks stromových jedinců ročně a dosavadní praxe spočívá v náhradě těchto odumřelých stromů novými výsadbami, případně doplňováním stro-

mů v souvislých alejích. Množství nově vysazených stromů početně zcela nahrazuje počty úhynů.

„Často se hovoří o nutnosti zvýšit závlivku a její četnost. To však v současných podmínkách není možné, nehledě ke skutečnosti, že silniční zeleň plní mimo jiné doprovodnou funkci a prioritním posláním KSÚS SK je údržba vozovek, mostů, odvodnění, značení a především zajišťování bezpečnosti provozu a péče o vegetaci je činností doplňkovou, kterou jsou zabezpečovány role silniční zeleně,“ vysvětlil Zdeněk Mečtář, inspektor silniční sítě KSÚS Středočeského kraje.

Silničáři pro další období chystají při nových výsadbách změnu druhové skladby silniční vegetace. V praxi tedy hodlají ustoupit od dříve preferovaných ovocných stromů a vybírat více dolnější dřeviny, například rodu Acer, Quercus sp. Také postupy ve způsobu výsadby se mění, běžnou součástí zakázek na výsadby je dnes následná péče o mladé porosty v délce 3 až 5 let, spočívající nejen v závlivce v době přísušku, ale zahrnující i přihnojování, výchovný řez a další činnosti.

„Mnozí lidé se snaží porovnávat údržbu zeleně ve městech a podél silnic mimo zastavěná území. Zde je třeba zdůraznit, že metody vhodné ve městech a obcích při péči o zeleň, soustředěnou na jejich území nelze uplatnit na rozlehlou silniční vegetaci v rámci téměř 9 000 km,“ doplnil dendrolog Hudec.

Cestující v pražské a regionální dopravě čeká revoluce

Praha | Od posledního srpno- vého týdne obyvatelé a návštěv- níci Prahy a Středočeského kra- je jednodušeji cestují městskou hromadnou dopravou v hlavním městě a příměstskou dopravou ve Středočeském kraji. Cestující budou mít díky novému regi- onálnímu dopravnímu systému PID Lítačka rozšířenou možnost výběru nosičů svých dlouhodo- bých časových kupónů Pražské integrované dopravy na webu www.pid.litacka.cz.

Nová mobilní aplikace PID Lítačka zase cestujícím umožní zakoupit jednotli- vě jízdné pro všechna pásma v Pražské integrované dopravě. Nový regionální dopravní systém PID Lítačka, který bude mít dopad na cestování až tři mili- onů cestujících, je v českém prostředí ojedinělým projektem, který se vyzna- čuje propojováním a digitalizací odbavovacích systémů mezi Středočeským krajem a hlavním městem.

„Moc mě těší, že Pražanům a Středoče- chům se usnadní cestování prostředky veřejné hromadné dopravy. Jsem ráda, že jsme se konečně vydali cestou digitali- zace a zavádění technologií 21. století do odbavování cestujících v hlavním městě a ve Středočeském kraji, a definitivně tak uzavíráme nechvalně proslulou kapi- tolu karty Opencard,“ okomentovala nový regionální dopravní systém PID Lí- tačka pražská primátorka Adriana Kr- náčová.

S nově spouštěným systémem tak do- chází k liberalizaci nosičů dlouhodo- bých jízdních kupónů. Do budoucna bude ambicí města vyvinout chytrou kartu, která bude vázána na nejružně-

ší aplikace, provozní služby a benefiční programy pro občany Prahy a Středo- českého kraje. Právě zde město vnímá veliký potenciál pro rozvoj PID Lítačky. Díky novému dopravnímu systému

PID Lítačka bude na cestujících, zda si dlouhodobé kupóny jako doposud bu- dou nahrávat na kartu Lítačka či nově na In Kartu Českých drah nebo bezkon- taktní bankovní karty.

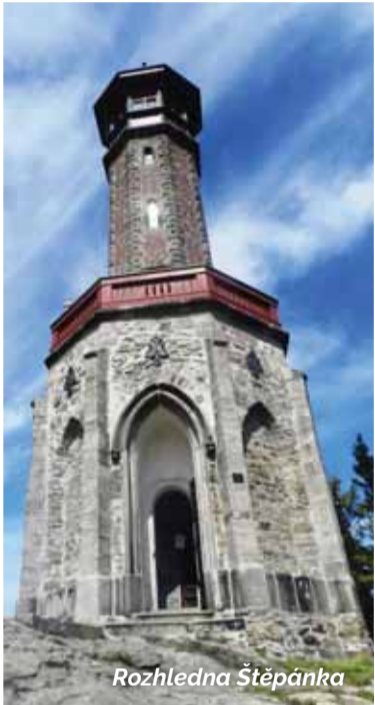
OBJEVUJTE.
BMW X1 JIŽ OD 8 999 Kč BEZ DPH MĚSÍČNĚ.
WWW.KOPECKY.CZ

Kombinovaná spotřeba v l/100km 6,0–5,9. Emise CO₂ v g/km 139–136.
Tato nabídka operativního leasingu je kalkulována na vůz BMW X1 sDrive 18i s JOY paketem (musí obsahovat automatickou převodovku a parkovací senzory, zbytek výbavy dle přání klienta, pořízovací cena vozu 800 700 Kč vč. DPH) za podmínek 0% akontace, 48 měsíců, 15 000 km/rok, obsahuje povinné ručení, havarijní pojištění, GAP, pojištění skel a balíček servisních služeb BMW Service Inclusive obsahující servisní prohlídky po dobu 5 let nebo do najetí 100 000 km. Splátka s DPH činí 10 888 Kč. Nabídka je určena pro plátce DPH. Kalkulace pro neplátce bude zpracována na požádání. Nabídka platí do odvolání. Služby BMW Financial Services v České republice jsou nabízeny prostřednictvím UniCredit Leasing CZ, a.s., a UniCredit Fleet Management, s.r.o.

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



Do Jizerských hor za rozhlednami, Járou 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 Franciska. Jen se nesmíte nechat vyvést z míry

TIP NA VÝLET

tím, že se maják nahoře lehce vychylnuje, je však naprosto bezpečný. V jeho těsné blízkosti se můžete ubytovat 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 suďetští vojáci. I to patří k historii Jizer-



Maják Járy Cimrmana



Muzeum Járy Cimrmana

ských 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 vztít 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 Sařirový 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: Sárka Jansová

Vysvětlovací kampaň přináší lidem potřebné informace

Praha | Informace o budování či renovaci dálnic, silnic I. třídy, obchvatů, tunelů, zmírnění jejich dopadů na konkrétní lokality a s tím související nápravná opatření, stav legislativních změn probíhajících stavebních projektů – to vše se snaží zástupci Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) občanům dotčených obcí či měst trpělivě vysvětlovat a pravidelně tyto informace aktualizovat.

„Lidé se na nás často obracejí s dotazy, že třeba u chystaných dopravních projektů nenastal žádný posun, nic se tam neděje. Opak je ale často pravdou a my se nyní kontaktními vysvětlovacími kampaněmi, podpořenými třeba i speciálním vydáním novin o konkrétní stavbě a další medializací, snažíme těmto dotazům či výtkám předcházet,“ vy-

světřil mluvčí ŘSD Ing. Jan Rýdl. Tyto kampaně mají kromě jiného také za cíl logicky vysvětlit stav projektu, jeho časové osy, případné možné ekologické zátěže a dalších změn tak, aby informace nevyznívaly pro cílovou skupinu z řad laické veřejnosti odborně či nesrozumitelně. S občany tak diskutují přímo odborníci zainte-



resování na projektu, tedy projektanti, stavbyvedoucí a další specialisté. „Tyto kampaně spojené s interaktivními infostánky se nám osvědčily třeba na náměstích měst, ať už šlo o D3, D7, D11 či další dopravní stavby. Ti lidé tam žijí a logicky chtějí vědět, co se kolem nich děje nebo co se teprve chystá. Součástí vysvětlovacích kampaní jsou i dny otevřených dveří na těchto stavbách spojené s kulturním či gastronomickým programem, aby se lidé seznámili se stavbou, po níž za několik dní jen projedou a již nikdy nebudou mít možnost tak podrobně prohlídky,“ říká Jan Rýdl. Informace ŘSD určené občanům, ze-

mědělcům či majitelům pozemků se tak opírají o „tvrdá data“ a fakta prezentovaná na reálných situacích. „Vykomunikovat projekt ve výstavbě je samozřejmě jednodušší. Jsem ale přesvědčen, že z reakcí starostů obcí, aktivistů či samotných občanů, jichž se stavby dotýkají, vyplývá, že umíme osvětlit praktický dopad projektů na konkrétní území a negativních reakcí je pak skutečně minimum. Se všemi dotčenými subjekty proto probíhá pravidelná komunikace, jsou zásobovány aktualizovanými materiály, dokumentujícími v číslech, tabulkách a textech konkrétní opatření,“ dodává Jan Rýdl.