



Dostavba dálniční sítě se urychlí

Nový ministr dopravy Vladimír Kremlík má za sebou sto dní ve funkci. Na tiskové konferenci při této příležitosti uvedl, že od roku 1989 poprvé existují díky týmové práci vlády, Parlamentu i Ministerstva dopravy ČR podmínky pro výraznou expanzi projektů dopravní infrastruktury v oblasti silniční, drážní i vodní dopravy. Pomůže tomu také připravovaná transformace ŘSD na akciovou společnost.

■ V jakém stavu je dostavba naší dálniční sítě a jaký je výhled jejího dokončení?

Naprostá většina zbývajících staveb pro dokončení dálniční sítě ČR bude zahájena v nejbližších pěti letech. Víím, že takové prohlášení zní v kontextu stagnace minulých let odvážně, ale opírám se o reálná fakta: Poprvé od roku 1989 existuje díky zákonu o urychlení výstavby dopravní infrastruktury legislativa, která zrychluje proces přípravy nových silničních projektů. Česká republika prosperuje a díky vlastním i evropským zdrojům může do dopravní infrastruktury poměrně masivně investovat. Současně ŘSD výrazně pokročilo v přípravě klíčových

projektů výstavby zbývajících dálnic. Letos je ve výstavbě 243 kilometrů silničních komunikací, z toho „na zelené louce“ je 131 kilometrů dálnic a 60 kilometrů silnic I. třídy. V roce 2020 má být zahájeno 194 km a v roce 2021 to bude 134 km. V letech 2022 až 2024 bude zahájena výstavba většiny zbývajících úseků dálniční sítě. Za horizontem roku 2025 je zahájení jen malé části dálničních staveb, zejména severní část Pražského okruhu.

■ Jak bylo dosaženo tohoto pokroku?

Je to výsledek týmové práce, v níž je vidět silná vůle vlády, zákonodárců i mravenčí práce zaměstnanců ŘSD a dalších organizací v resortu dopra-

vy na přípravě silničních, železničních i vodních staveb. Symbolickým příkladem pokroku ve výstavbě je, že dálnice D3 vedoucí převážně Jihočeským krajem, bude dokončena až k hranici dřívě, než tomu bude u navazující dálnice na rakouské straně.

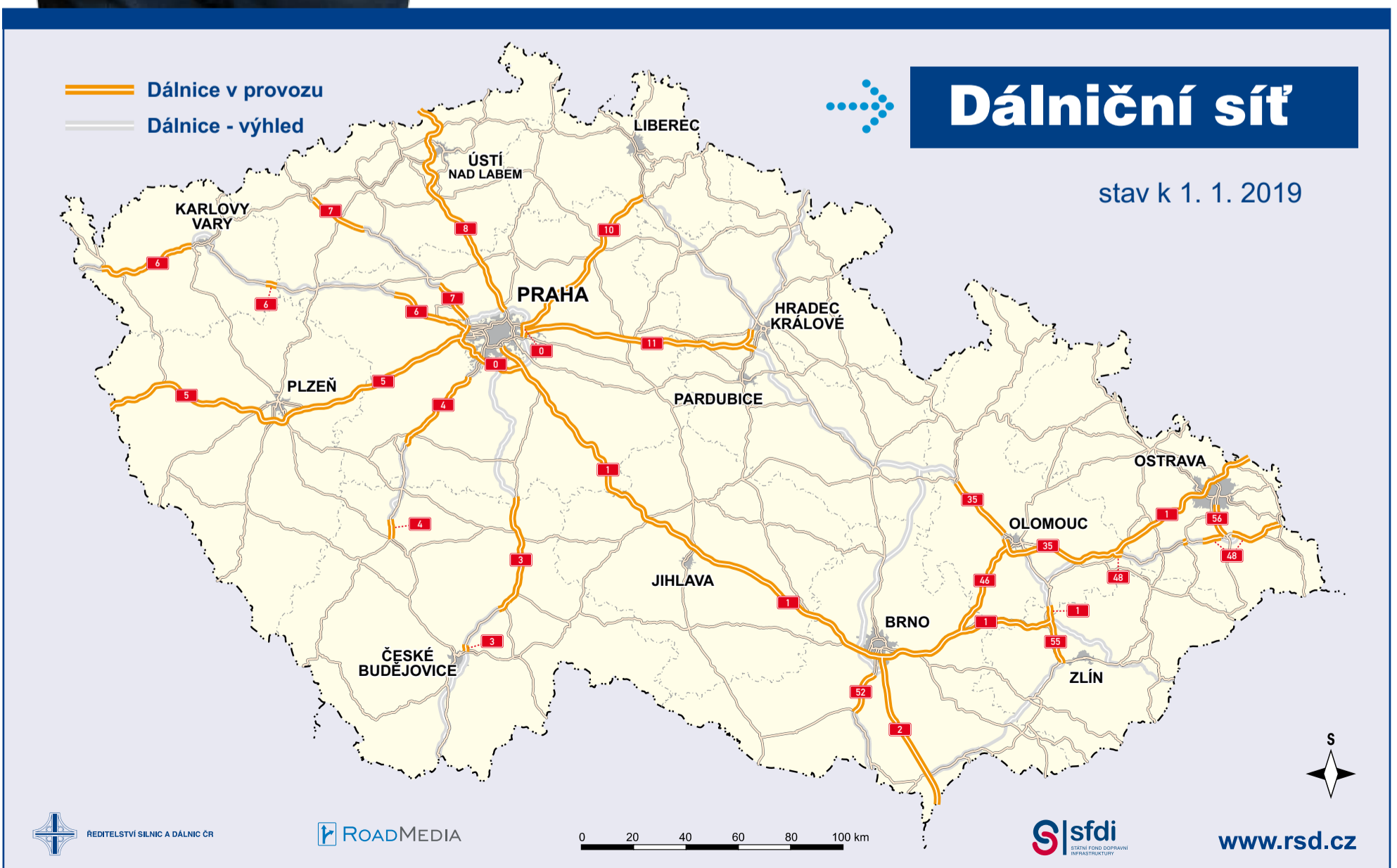
■ Proč by mělo ŘSD přejít na flexibilnější a finančně nezávislý subjekt?

Transformaci ŘSD na akciovku považuji za nutný a současně zcela logický krok vedoucí k urychlení a zefektivnění fungování tohoto klíčového subjektu. Činnost transformovaného ŘSD již nebude svazována limitující nestabilitou financování či nedostatečnou autonomií v rozhodování a odměňování zaměstnanců. Výsledkem transformačního procesu bude nové ŘSD s vyšší organizační flexibilitou a podstatně nižší finanční závislostí na státním rozpočtu. Naší ambicí je, aby se ŘSD stalo samostatnou prosperující společností a zároveň vyhledávaným zaměstnavatelem pro odborníky z oblasti stavebnictví či stavebního práva.

JUDr. Vladimír Kremlík

Narozen 9. prosince 1972 v Čáslavi, absolvent Právnické fakulty Univerzity Karlovy, působil před jmenováním do pozice ministra dopravy ČR jako náměstek pro Právní služby a hospodaření s majetkem na Úřadě pro zastupování státu ve věcech majetkových. Má zkušenosti i z komunální politiky a advokacie.

pokračování na 2. straně



Dostavba dálniční sítě se urychlí

dokončení z titulní strany

Chci, aby tato změna, kterou Ředitelství silnic a dálnic podporuje, proběhla v rozumném časovém rámci a s co nejmenšími legislativními změnami. Taktéž musí být zachována nezbytná kontinuita ve vztahu k výstavbě. Cílem je mít efektivní podnik pro výstavbu a údržbu dálnic, který je konkurenceschopný na pracovním trhu. Chystaná transformace by měla umožnit lepší přizpůsobivost „nové“ společnosti na změnou situaci v oblasti dostupných zdrojů (národních i evropských) zejména co se týká využívání financování ze soukromých zdrojů a dalších soukromých i veřejných finančních nástrojů jakým má být například připravovaný Národní rozvojový fond. V personální oblasti by změna měla dát větší prostor pro manažerské řízení organizace a umožnit ještě větší variabilitu pro odměňování zaměstnanců a získání dalších odborníků. Ředitelství silnic a dálnic musí být atraktivním zaměstnavatelem, který bude konkurenceschopnou volbou oproti stavebním a projektovým společnostem, na jejichž práci má dohlížet.

V jakém časovém horizontu by se měla transformace uskutečnit?

Nyní musí na Ministerstvu dopravy proběhnout proces, kdy posoudí-



me jednotlivé možné varianty právní formy nově vznikajícího subjektu a připravíme materiál, s nímž na podzim seznámíme členy vlády. Cílem je najít optimální organizační strukturu

systému plánování, financování, údržby, obnovy a výstavby dopravní infrastruktury, která umožní hospodárně, účelně a efektivně využívat doporučený a dlouhodobě udržitelný mix fi-

nancních zdrojů a jejich výši přizpůsobovat požadavkům na budování nové infrastruktury. Transformovaná organizace musí být procesně řízena a projektově orientována.

Jaké jsou vaše priority v oblasti silničního hospodářství?

Naprostou prioritou je bezpečnost řidičů i pasažérů, komfort pak přidanou hodnotou. Kromě přípravy nových dopravních projektů Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s ŘSD intenzivně pracuje na operativních opatřeních ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Celkově je na dálničních sjezdech i samotných dálnicích instalováno 62 značek STOP-PROTISMĚR. Klíčové dopravní tahy jsou monitorovány nejen dálkovými kamerovými systémy, ale i kontrolními vozidly ŘSD. Na D1 zavádíme bezpečnostní opatření v koordinaci s Policií ČR a složkami IZS. Bezpečnost a plynulost provozu na dálnicích zlepšuje ŘSD prostřednictvím informačních tabulí s aktuálními daty pro řidiče. Zvýšíme také odstavné plochy pro kamiony - do října 2019 rozšíříme například odpočívadlo na dálnici D1 v Humpolci. Do konce roku přibude celkem 207 nových stání pro kamiony a od listopadu 2019 budou na exitu 90 dálnice D1 u Humpolce připraveny non-stop dva posypové vozy.

Připravila: L. Richterová, foto: archiv MD

ŘSD uzavřelo dodatek ke smlouvě o dodávce a provozování mýtného systému se společnostmi CzechToll a SkyToll

Ředitelství silnic a dálnic ČR uzavřelo dne 6. 8. 2019 dodatek ke smlouvě o dodávce a provozování mýtného systému se společnostmi CzechToll a SkyToll v hodnotě maximálně 14,9 mil. Kč bez DPH, na základě kterého bude nahrazen původní datový sklad stávajícího mýtného systému novým technickým řešením. Datový sklad slouží pro následné analytické zpracování mýtných dat a je nenahraditelným zdrojem informací např. pro dopravní inženýry.

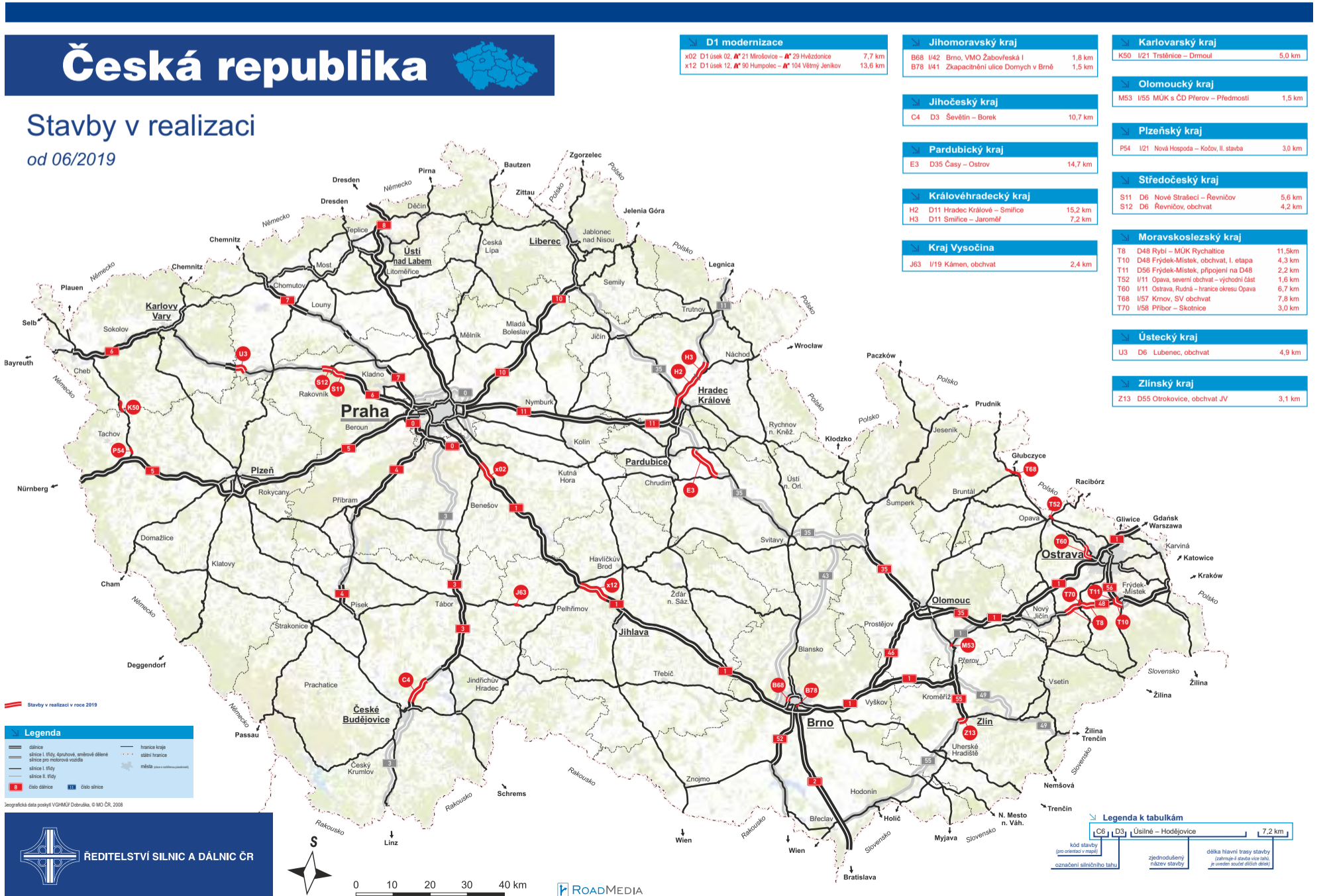
Původním záměrem Ministerstva dopravy bylo využít existující datový sklad vybudovaný firmou Kapsch a v plném rozsahu jej začlenit do nového mýtného systému. V tomto smyslu byla také ve smlouvě se společnostmi CzechToll a SkyToll

sjednána potřebná součinnost, ve které se stát zavázal poskytnout dodavateli včas potřebnou dokumentaci, software a data. Tento záměr státu se nepodařilo naplnit, přestože si uzavřením dodatku z roku 2016 v této věci předem smluvně



zajistil potřebnou technickou podporu ze strany původního dodavatele Kapsch a nyní k poskytnutí této podpory řádně a včas původního dodavatele vyzval.

Důsledkem neposkytnutí řádné součinnosti původním dodavatelem Kapsch a průtahy s nápravou zjištěných nesrovnalostí bylo ohrožení termínu uvedení nového mýtného systému do provozu a proto bylo rozhodnuto nahradit původní datový sklad Kapsch novým technickým řešením dodavatele CzechToll a SkyToll. Na původním dodavateli bude uplatněna náhrada škody v plném rozsahu.



Elektronická dálniční známka



Vláda schválila jejich platnost od roku 2021!

- » placení i kontrola elektronicky
- » cena po dobu modernizace D1 stejná
- » větší komfort pro řidiče
- » úspora až 100 milionů ročně

Osm nových dálničních a silničních staveb

Ředitelství silnic a dálnic má připraveno osm nových dálničních a silničních staveb, na které v průběhu srpna zahájí zadávací řízení pro výběr zhotovitele stavby. Jejich celková hodnota je téměř 10 miliard Kč bez DPH.

Jedná se o poslední dva úseky modernizované dálnice D1, dálnici D48 v úseku Běloutín – Rybí, přeložku I/27 Šlovice – Přestice, přestavbu MÚK Rádelský Mlýn na silnici I/35, dokončení obchvatu Chrudim, zkapacitnění ulice Žabovřeská v Brně a obchvat Karviné.

„V posledních dobách se nám postupně daří dokončovat přípravu řady klíčových staveb. Ve výběrových řízeních na zhotovitele budou do konce srpna stavby až za 10 miliard korun a na podzim zahájíme další tendry. Na realizaci těchto staveb budeme potřebovat v následujících letech dostatek investičních peněz a kapacit stavebních firem,“ říká Radek Mátl pověřený řízením ŘSD ČR.

Název stavby	Předpokládané stavební náklady bez DPH (mil. Kč)	Délka stavby (km)
D1 mod., úsek 12, EXIT 90 Humpolec – EXIT 104 Větrný Jeníkov (dostavba)	1 346	13,6
D1 mod., úsek 23, EXIT 168 Devět křížů – EXIT 178 Ostrovačice	1 503	10,3
D48 MÚK Běloutín – Rybí, I. etapa	2 704	13,2
I/27 Šlovice – Přestice, přeložka	986	6,3
I/35 MÚK Rádelský Mlýn	395	0,7
I/37 Chrudim obchvat, úsek křiž. I/17 – Slatiňany	571	4,6
I/42 Brno, VMO Žabovřeská I – etapa II	1 500	1,0
I/67 Karviná – obchvat	916	3,0
Celkem	9 921	52,7

Pozor na končící řidičáky!

Do konce letošního roku propadne řidičský průkaz ještě 268 tisícům řidičů. Od začátku roku si o výměnu řidičského průkazu požádalo celkem 164 tisíc motoristů. Pro nový průkaz si tak přišlo jen 38 procent řidičů z celkových 433 tisíc, kterým v letošním roce platnost průkazu končí. Jedná se o průkazy vydané v roce 2009 s dobou platnosti na deset let. Přesvědčte se, jak jste na tom vy.

Co mít v autě pro případ kolony



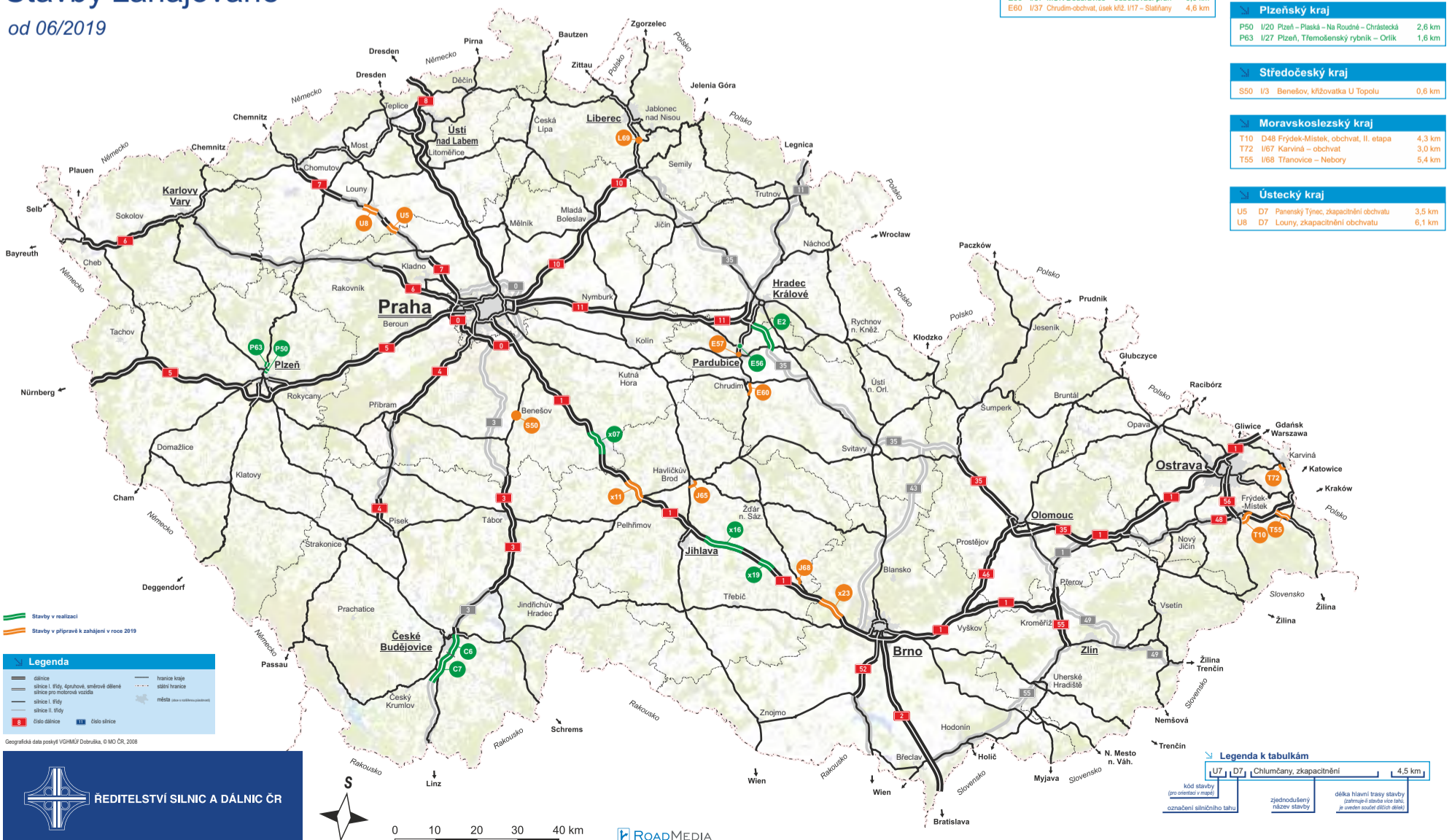
1. dostatek **pohonných hmot**
2. **nezbytné léky**
3. **vodu, svačinu**
4. **nabíječku na telefon, svítilnu**
5. **hračku pro děti**
6. **aplikaci Záchranka**

Maličkovská doprava



Česká republika

Stavby zahajované od 06/2019



Jak se staví dálnice a jaké

METROPOL SE PTÁ...

Co všechno obnáší příprava stavby dálnice a kolik to zabere času?

Odpovídá Ing. Zuzana Urbancová, přípravitelka stavby dálnic ŘSD

Příprava staveb dálničního typu v legislativních podmínkách ČR je z důvodu zajištění velkého množství správních procesů časově velmi náročná. Prodlužuje ji odpor různých aktivistů, problémoví vlastníci pozemků a proces přípravy stavby od vzniku samotného záměru do zahájení vlastní realizace tak trvá průměrně 12 let, někde i déle.

Stručně řečeno zahrnuje zakotvení staveniště v Zásadách územního rozvoje příslušného kraje, orientační geotechnický průzkum a technickou studii s návrhem optimálního průchodu trasy daným územím, získání stanoviska EIA, pravomocného územního rozhodnutí, podrobný geotechnický výzkum a majetkoprávní přípravu. Pokud nedojde k dohodě s vlastníkem, zahajuje vlastňovací proces. Teprve po získání stavebního povolení, zajištění pozemků a vybraného zhotovitele můžeme konečně začít stavět. I když se ŘSD snaží lhůty urychlovat a zkracovat technickou přípravu stavby „překrýváním“ jednotlivých etap, vedou správní orgány některá řízení přes rok a harmonogram se prodlužuje. Napříč celým rezortem dopravy je však v posledním období zřejmá velká snaha ve spolupráci s dalšími za-



interesovanými rezorty a organizacemi o změnu příslušné legislativy, která má přinést další zefektivnění a zjednodušení povolovacích procesů v rámci přípravy stavby.

Stavba dálnic má přísné parametry

Jaké parametry musí splňovat dálnice v ČR a čím se řídí? Odpovídá Ing. Jiří Hlavatý, ředitel úseku kontroly kvality staveb ŘSD.

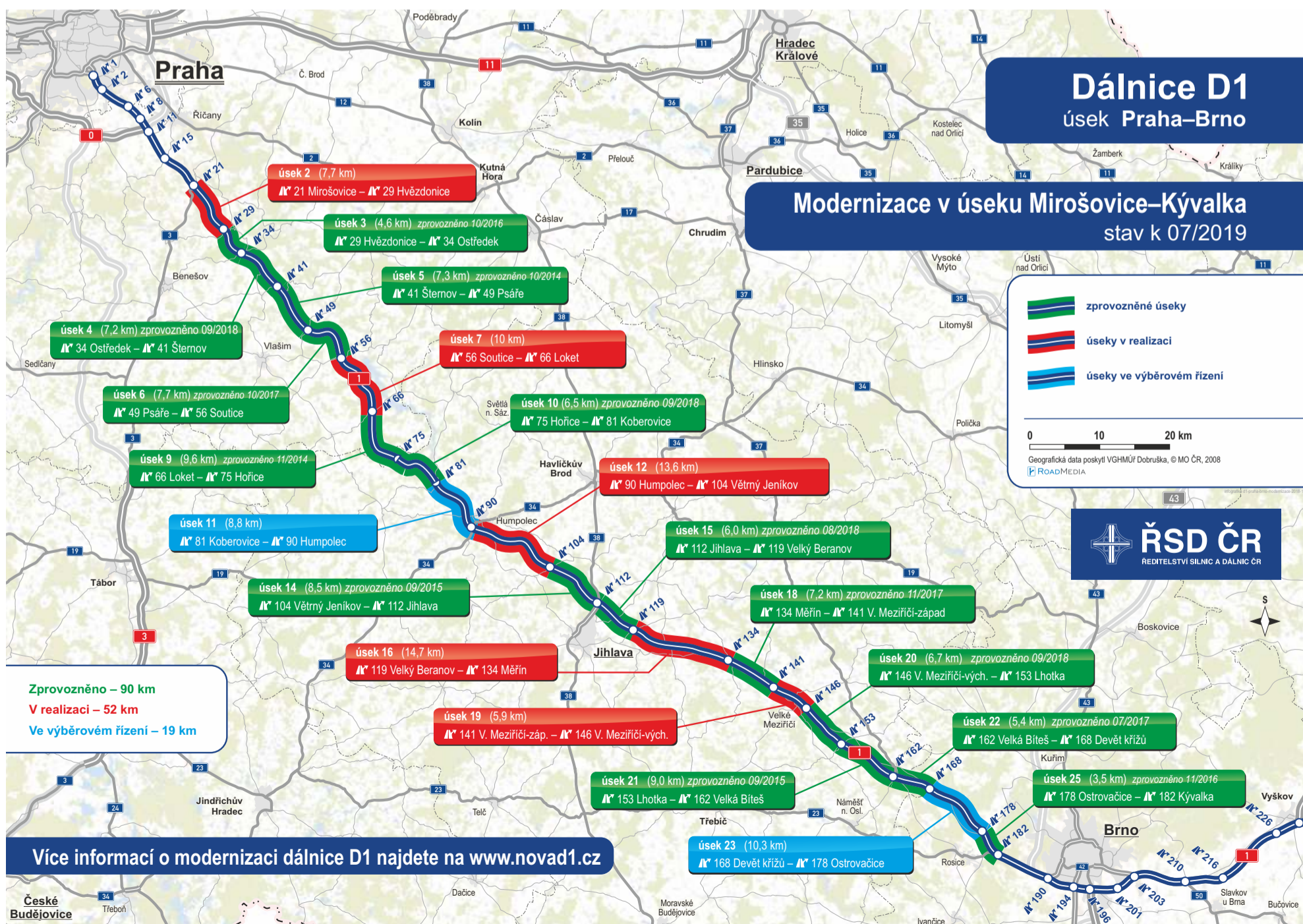
Parametrů, které musí splňovat dálnice, je velké množství. Daly by se rozdělily na parametry návrhové (např. směrové a výškové vedení, šířkové uspořádání, vybavení dálnice, apod.) a parametry stavebně-technické (požadavky na materiály, technologie provádění prací, požadavky na jednotlivé konstrukční celky, apod.). Parametry jsou definovány v návrhových normách (např. ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6201 – Projektování mostních objektů), technických předpisech Ministerstva dopravy (Technické podmínky, Technické kvalitativní podmínky, Vzorové listy, apod.)

a nakonec v interních předpisech ŘSD ČR (např. soubor předpisů Požadavky na provedení a kvalitu).

Když se zaměříme na parametry, které může vnímat běžný uživatel, pak oproti běžným silnicím mají dálnice mnohem větší poloměry oblouků, navrhují se s menšími podélnými sklony, všechna křižení s ostatními komunikacemi jsou mimoúrovňová s odbočovacími a připojovacími pruhy pro bezpečné odbočení a připojení. Dálnice jsou oproti ostatním silnicím také lépe vybaveny, ať už se jedná o telematické systémy, SOS hlásky, meteorostanice a kamery nebo vybavení s bezpečnost-

ní funkcí jako silniční záchytné systémy (svodidla, tlumiče nárazu), dopravní značení, apod. Pro dálnice platí i přísnější požadavky na kvalitativní parametry, používají se výrobky a materiály těch nejvyšších kvalitativních tříd, využívají se pokročilé technologie a moderní stroje. Výsledný povrch konstrukce vozovky dálnice tak kromě geometrické přesnosti a požadavků na únosnost vůči zatížení dopravou musí splňovat i parametry související s komfortem a bezpečností jízdy jako je rovinnost (sledují se podélné a příčné nerovnosti) a drsnost (součinitel podélného tření).

Nejvytíženější a také nejstarší dálnici v České republice je D1, která prochází nutnou modernizací



musí splňovat parametry?



Řídíte se hesly na informačních tabulích?

- » **Dodržuj rychlost**
/ Avoid speeding
- » **Udržuj odstup**
/ Keep distance
- » **Jezdi vpravo**
/ Keep right
- » **Odpočíň si**
/ Take a Rest
- » **Připoutej se**
/ Use Seat Belt

Po dálnici D7 pojedou auta v roce 2025

Obnova přípravy zkapacitnění silnice I/7 na dálnici D7 byla obnovena Ministerstvem dopravy v roce 2015. V současné době chybí dostavět celkem sedm úseků dálnice D7. Jedná se o 35,6 km z celkové délky 80,7 km dálnice z Prahy do Chomutova. Posledním zprovozněným úsekem byla stavba Postoloprty – MÚK Bitozeves, která byla zprovozněna v roce 2018.

Nejrychleji postupuje výstavba D3, D11, D35 a D7. Za všechny jmenované se ředitele ŘSD správy Chomutov Ing. Martina Vidimského ptáme: Jaký je aktuální stav dostavby D7 a kdy se po ní pojedou první auta?

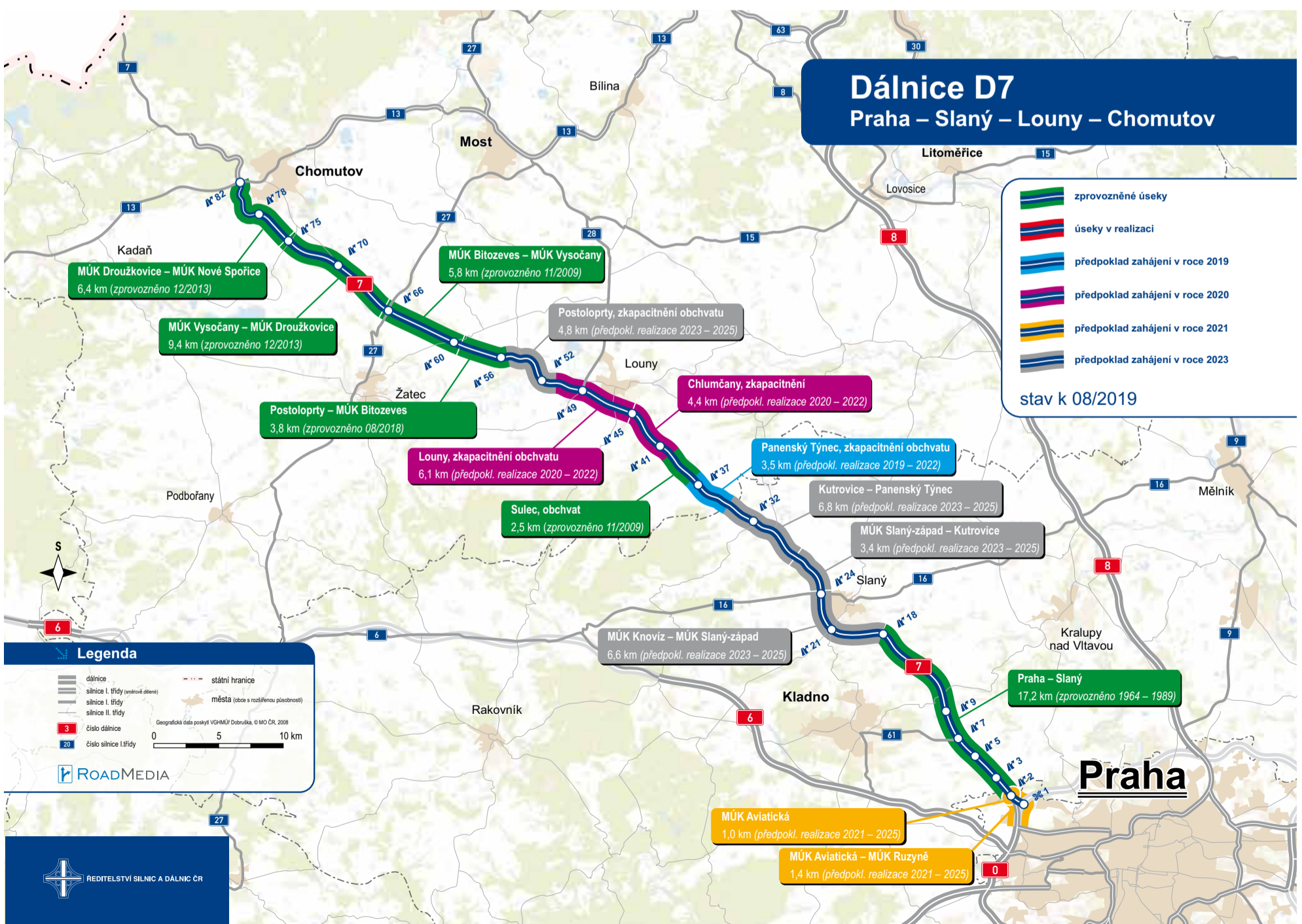
Následovat budou zahájení realizace úseků u Panenského Týnce (09/2019) a v roce 2020 stavby obchvatů Louna a Chlumčany. Tyto tři úseky budou dokončeny do roku 2022. V letech 2022-23

budou zahájeny práce na zbývajících čtyřech úsecích, a to na stavbě Postoloprty, Kutrovice - Panenský Týnec, Slaný-západ - Kutrovice, Knovíz - Slaný-západ.

Celá dálnice D7 by tedy dle současných předpokladů a stavu přípravy měla být dokončena a uvedena do provozu v roce 2025.

Součástí nové dálnice bude i vybudování nových odpočívek u Smolnice a Všehrd, spolu se zkapacitněním stávajících odpočívek u Netovic. Dále budou vybudována dvě střediska správy a údržby dálnic.

Název akce	Termín realizace	Délka v km	Náklady vč. DPH (mil Kč)	Aktuální stav
D7 Panenský Týnec, zkapacitnění obchvatu	2019-2021	3,5	0,685	ŘSD byla odeslána zhotoviteli výzva k předložení smlouvy. 17. 9. 2019 proběhne slavnostní zahájení stavby.
D7 Louny, zkapacitnění obchvatu	2020-2022	6,1	0,977	Bylo zahájeno zadávací řízení. Předpokládaná lhůta pro podání nabídky 02.10.2019.
D7 Chlumčany zkapacitnění	2020-2022	4,449	1,148	Pracuje se na PDPS. Zadávací řízení - na Zhotovitele stavby: 03/2019 - 09/2019
D7 Kutrovice - Panenský Týnec	2023-2025	6,764	1,497	Vydáno ÚR, zahájeny práce na DSP
D7 MÚK Slaný - západ - Kutrovice	2023-2025	3,4	1,205	Vydáno ÚR, zahájeny práce na DSP
D7 MÚK Knovíz - MÚK Slaný - západ	2023-2025	6,49	1,580	Vydáno ÚR, zahájeny práce na DSP
D7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu	2023-2025	4,805	2,590	DUR, nutná změna kvůli Q100



Co považují za nejdůležitější představitelé krajů ČR

Ministerstvo dopravy a ŘSD mění pod novým vedením strategii v organizaci, přípravě, modernizaci a dostavbě dálniční a silniční sítě. Týká se i propojení krajských měst. Představitelům krajů jsme proto položili otázku: Co v této oblasti považujete ve svém kraji za nejdůležitější a proč?

ANKETA

Jana Mračková Wildumetzová,
hejtmanka Karlovarského kraje
Karlovarský kraj vítá jakoukoli aktivitu Ministerstva dopravy i ŘSD, která povede ke zkvalitnění přípravy a urychlení dostavby dálniční a silniční sítě. Propojení krajských měst by samozřejmě mělo být jednou z priorit státu. Náš kraj ovšem nemá ještě ani plnohodnotné napojení na českou dálniční síť směrem k hlavnímu městu Praze, protože zatím nedokončil tolik očekávanou dálnici D6. Je pravda, že se v současnosti budují tři nové úseky, ale byli bychom velmi rádi, kdyby příprava dalších staveb zejména v části od Karlových Varů ze strany ŘSD pokračovala mnohem rychleji. Dlouhodobě také voláme po přestavbě I/13, což je právě propojení dvou krajských měst, tedy Karlových Varů a Ústí nad Labem. Jedná se o komunikaci, která je v úseku na hranici obou krajů velmi nebezpečná, s častými dopravními nehodami a intenzivním provozem kamionů projíždějících obcemi na tra-

se. Právě tato klíčová dopravní infrastruktura zásadně ovlivňuje potřebný rozvoj kraje, plynulost provozu a bezpečnost obyvatel.

Jaroslav Komínek,
náměstek hejtmána Ústeckého kraje pro dopravu a silniční hospodářství
Pro Ústecký kraj bylo zásadní dokončení dálnice D8, které zajistilo rychlé a komfortní spojení krajského města s Prahou. Další důležitou komunikací, která propojuje Liberec přes Ústí nad Labem s Karlovarským krajem, je silnice I/13 a ta si určitě zaslouží velkou pozornost. V ideálním stavu by měla být v celé své délce vedena jako čtyřpruh, ale k tomu má hodně daleko. Jsem rád, že se řeší některá místa v našem kraji, ale za jeho hranicemi je to práce ještě na roky. Přesto oceňuji, že se ŘSD hodlá i těmito silnicemi zabývat.

Jaroslava Pokorná Jermanová,
hejtmanka Středočeského kraje
Středočeský kraj považuje za naprosto prioritní dobudovat kompletní dlouhodobě plánovanou dálniční síť, tj. do-



končit investorskou přípravu a realizaci dálnice D0, D6, D7 a především dálnice D3, které vymístí transnitní nákladní dopravu mimo přetížené silnice I., II. a III. tříd. Současně Středočeský kraj usiluje o urychlení přípravy a realizace obchvatů obcí a měst souvisejících přeložek silnic I. tříd, a to zejména obchvatu Olbramovic, Mělníka, Byšic, Příbrami a dalších. Pro bezproblémové zajištění objízdných tras v rámci realizace novostaveb a rekonstrukcí je bezpodmínečně nutná vzájemná koordinace přípravy realizace těchto staveb tak, aby nedocházelo k závažným dopravním komplikacím v rámci uzavírek na silnicích I., II. a III. tříd, popř. dálnic. Proto je nutné zvýšit vzájemnou komunikaci a koordinaci mezi investory.

Ing. Pavel Čížek,
náměstek hejtmána Plzeňského kraje pro dopravu
Za Plzeňský kraj vítáme důraz na modernizaci silnice I/20 – směr České Budějovice a Karlovy Vary, ale chybí nám větší snaha o modernizaci silnic, směřujících k hranici se SRN – Svobodným státem Bavorsko. Zde je nutné nejen brzké provedení obchvatů Přestic a Klatov na silnici I/27, ale především je potřebná celková modernizace silnice I/26 Plzeň – Domažlice – státní hranice. Tato silnice by měla být řešena ideálně jako tři pruhová, s mimoúrovňovým křížením a obchvaty obcí.

Bude totiž navazovat na bavorskou silniční síť obdobných parametrů. Jedná se o celostátně významný silniční tah, neboť největší obchodní výměna má Česká republika se SRN, zejména s Bavorskem. Modernizace silnice I/26 Plzeň – státní hranice by měla jednoznačně velký pozitivní dopad na ekonomický rozvoj České republiky.

PhDr. Jiří Štěpán, Ph.D.,
hejtmán Královéhradeckého kraje
Za Královéhradecký kraj bych si dovolil připomenout, že se nic nezměnilo na potřebě dostavby úseku dálnice D11 na hranici s Polskem a D35 ve směru na Jičín.

MUDr. Jiří Běhounek,
hejtmán Kraje Vysočina
Považuji za nejdůležitější otevřenou komunikaci kraj versus ŘSD, shodu na prioritách jednotlivých úseků a rekonstrukce dálnice D1 a pro Kraj Vysočina zásadní vazba silnic I/34, I/19 a I/38 na obchvat Havlíčkova Brodu, Pelhřimova, Jihlavy a dokončení spojení Jihlava - Znojmo - státní hranice po silnici I/38!

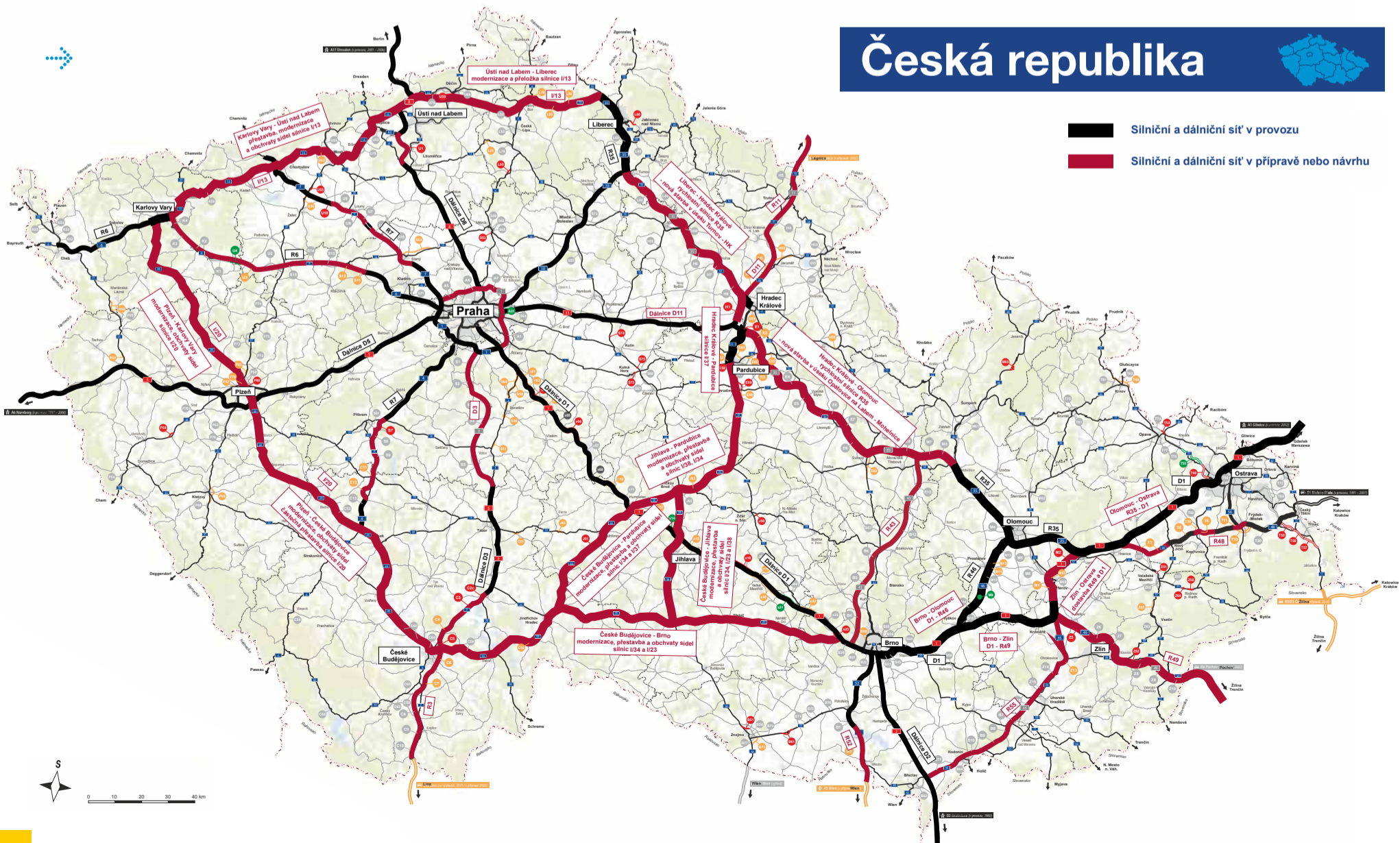
JUDr. Bohumil Šimek,
hejtmán Jihomoravského kraje
Za Jihomoravský kraj jsou to jednoznačně dvě páteřní komunikace, a to D52, tedy dálnice na Vídeň a R43, hlavní spojnice jihu a severu Mora-

vy. Jihomoravský kraj do svých Zásad územního rozvoje, jakéhosi krajského územního plánu, převzal závěry z celostátní Politiky územního rozvoje. Tim došlo ke stabilizaci koncepce dopravní infrastruktury. Z hlediska celostátních a nadnárodních vazeb sleduje kraj jako prioritu dokončení dálnice D52, která s navazující rakouskou dálnicí A5 zabezpečí rychlé, kvalitní a bezpečné spojení s Vídní. Nikoliv jako tranzitní komunikaci sledujeme záměr rychlostní silnice D43, která napojí Brno a kraj na okolní regiony a zejména odsune na nižší funkci dnešní silnici I/43, nebezpečnou jak pro její uživatele, tak pro obyvatele obcí, jimiž prochází.

Ladislav Okleštěk,
hejtmán Olomouckého kraje
V Olomouckém kraji máme o prioritách naprosto jasno. Nutně potřebujeme dostavět průtah Přerovem a také dálniční obchvat Přerova, čímž dokončíme poslední chybějící úsek D1. Je třeba začít už konečně stavět obchvat Bludova a další prioritou je dokončení hradecké D35. Prosazují myšlenku, aby se začalo stavět z obou směrů, tedy i od Mohelnice. Nesmíme rozhodně zapomenout ani na potřebu vybudovat východní tangentu Olomouce a dostavět dálnici D55, která spojí Přerov s Olomoucí.



Propojení krajských měst dálnicemi, rychlostními silnicemi a silnicemi I.tříd



Co silničáře zdržuje

Například blokování některých úseků dostavby dálnice a silnic. Není to nic neobvyklého, v minulosti například podaly Děti země z Brna proti dostavbě dálnice D8 z Prahy na hranici s Německem přes 20 žalob. A výsledek? Celá D8 v délce 94 kilometrů byla dokončena za 31 let!



I teď aktuálně mají silničáři vynucené přestávky. Jednotlivci či lokální iniciativy blokují dostavbu D1 u Přerova, na městském okruhu kolem Brna, odvolání na D52 u obchvatu Mikulova má 250 stran a rozklad čítající 800 stran, nebo na D3 u Tábora, kde se nemožno dohodnout s majiteli motocentra, kteří zamítli všechny dosavadní návrhy na vykoupení pozemku a snaží se šroubovat cenu k astronomickým částkám. Slovy klasika zvolíme: Je něco shnilého ve státě českém! Snad už se ale v tomto směru blýská na lepší časy a legislativa se brzy změní.



Obchvaty měst a obcí jsou stejně důležité

Stejně důležité jako jsou pro bezpečnost a plynulost provozu dálnice, jsou pro lidi i obchvaty měst a obcí, které odvádějí dopravu mimo jejich obydlí. Všude tam, kde už je doprava odvedena mimo jejich intravilány, je veřejnost ušetřena výfukových zplodin a nadměrného hluku, děti i dospělí mohou bez obav přejít vozovku a oddat se povinnostem i volnočasovým aktivitám. ŘSD má v plánu vybudovat další, jak ukazuje mapa.

Zpomalte, budete rychlejší

Ač se na první pohled zdá, že věta nemá logiku, opak je pravdou. Platí obecně, zvláště za volantem. Ředitelství silnic a dálnic o prázdninách zavedlo na modernizované dálnici D1 čtyři měřené úseky rychlosti. Proč? Na to odpovídá tiskový mluvčí ŘSD Ing. Jan Rýdl.

Ano, v provozu jsou na jedničce čtyři měřené úseky, kde je snížena rychlost na 80 km/hod. Přesně se jedná o kilometry 21-29, 56-66, 90-104 a 141-146. Cílem není zbohatnout na pokutách, ale zabezpečit plynulý a bezpečný provoz s ohledem na řidiče, pasažéry i dělníky na stavbách. Statisticky je z roku 2018 doloženo, že 95 až 96 procent řidičů jezdí podle předpisů a je velká pravděpodobnost, že se budou správně chovat i na úsecích s omezenou rychlostí. Pro plynulou a bezpečnou jízdu platí tři pravidla: rychlost, pozornost a rozestup vozidel. Kromě D1 jsme k měření rychlosti museli přistoupit ještě na silnici I/52 z Brna do Vídně v blízkosti Novomlýnských nádrží, kde jsme postavili mostní provizorium, na opravu se chystáme v roce 2020. Na dálnici D11 v úseku kilometrů 0-8 už jsme s rekonstrukcí hotovi, a tak už tu neměříme. Rád bych ubezpečil řidiče, že měření probíhá prostřednictvím kamerových systémů, nikoli radarů, a tak jim žádné rušičky nepomohou. Doporučuji proto: Raději zpomalte, budete rychlejší!



Česká republika

Plánované obchvaty měst a obcí

stav k 06/2019



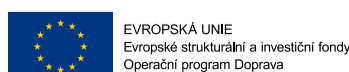
Legenda

- dálnice
- silnice I. třídy, 4pruhové, smíšené dálnice
- silnice pro motorová vozidla
- silnice I. třídy
- číslo dálnice
- hranice kraje
- státní hranice
- městský územní plán

Geografická data poskytl VGHMČF Dobruška, © MO ČR, 2008



0 10 20 30 40 km



Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury



Inzerce

Radek Mátl: Se všemi je třeba hovořit

Pověřeným generálním ředitelem ŘSD je Ing. Radek Mátl, kterého se ptáme...

■ **Co je z vašeho pohledu největší problém výstavby dálnic u nás? Povolení staveb, protesty odpůrců, výkupy pozemků, veřejné zakázky, nedostatek dělníků, nedostatek peněz nebo ještě něco jiného?**

Samozřejmě, že se všechno se dá takto vyjmenovat. Procesů v rámci povolování staveb je ohromné množství a byrokracie je poměrně rozsáhlá. Za krátkou dobu, co na ředitelství pracuji, jsem přesvědčen o tom, že základním problémem je složitost jednotlivých procesů. Tím nechci tvrdit, že my sami nemůžeme zefektivnit naši činnost.

■ **Některé spory se vlečou léta. Není trošku chyba na straně státu, respektive ŘSD, že není vstřícnější vůči těm, kterých se stavba dotýká?**

Myslím, že Ředitelství silnic a dálnic se snaží být poměrně vstřícné v diskusi s občany. Rozlišil bych dva druhy odpůrců. Ten první chce diskutovat, hledat řešení a minimalizovat vliv stavby na životní prostředí. Pak existuje cesta hledat kompromis a dohodnout se.



Druzí naopak kategoricky prohlásí, že tady nikdy. V tomto případě není žádná možná dohoda, protože nemáte co nabídnout.

■ **Když se konkrétně zastavíme třeba u dálnice D3 ve Středočeském kraji, kde jsou lidé z principu proti? S každým je třeba se bavit. Dělán to**

i s lidmi z Alternativy D3. I když nabízíme kompromisní řešení a jsem přesvědčen o tom, že dokumentace územního rozhodnutí je navržena velmi

nadstandardně, jsou tam tunely, dálnice je zahlobena a tunelové úseky mají zemní zelené valy. Přesto trvají na svém a chtějí jinou variantu.

■ **Co si slibujete od transformace ŘSD na obchodní společnost?**

Především zlepšení a zrychlení procesů obecně a možnost přivést k nám nové odborníky, konkurovat soukromému sektoru.

■ **To znamená, že teď nejste schopni zaměstnat odborníky?**

Říkám další odborníky. U nás pracuje řada velmi šikovných lidí se srdcem na pravém místě, i když je konkurence na trhu velká a s větším finančním ohodnocením.

■ **Znamená to, že jim dnes nemůžete nabídnout adekvátní plat?**

Prostě jsme státní příspěvková organizace, která se řídí státními tabulkami.

■ **Kdy by měla změna proběhnout?**

Nyní jsme ve fázi příprav tohoto procesu. Probíhají konzultace s Ministerstvem dopravy a předpokládáme, že by se transformace mohla uskutečnit v roce 2021.

 **Dálnice v provozu - výhledový stav**



Dálniční síť

Výhledový stav



 **ROADMEDIA**



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

0 20 40 60 80 100 km



www.rsd.cz