

### ÚVODNÍ SLOVO PŘEDSEDY SPOLKU PRO ROZVOJ DOPRAVY

Milí a vážení čtenáři, fanoušci dopravy ve všech jejích podobách.

Právě držíte v rukou třetí vydání naší pravidelné dopravní ročenky, kterou jsme společně pojmenovali Spolkoviny. I letos jsme pro vás připravili přehled dopravního dění ve všech myslitelných podobách. A že je o čem psát! Správa železnic mohutně finišuje s rekonstrukcí železničního uzlu Pardubice a aktuálně počítá ekonomiku vysokorychlostní tratě do Pardubic a Hradce Králové. Kolegové z ŘSD v létě získali stavební povolení na většinu úseků D35 v Pardubickém kraji a v těchto měsících směřují k zahájení skutečné výstavby v celé délce trasy. Po koronaviru se konečně daří letecké dopravě a sám vidím, že velký zájem je i o vodu. Zatím ve formě rekreační, která se ale jednou může rozrůst mnohem více.

V minulých letech se české vládě povedlo rozjet ohromné množství projektů. Ty nyní vidíme v terénu na každém kroku ve formě běžících staveb. Je to důkaz toho, že velké dopravní investice jsou během na více volebních období a že u nás v ČR mají kontinuitu. Vyhráno

však nemáme. Dostavba dálniční sítě a zahájení zcela nového projektu vysokorychlostní železnice bude stát ohromné finanční prostředky. A stát zatím nemá jasno, kde je vzít. I proto Ministerstvo dopravy testuje zapojení soukromého kapitálu formou PPP. Po dobrých zkušenostech z D4 bychom tuto výstavbu chtěli vyzkoušet i na východočeské D35 a stejně tak na pilotních úsecích vysokorychlostní železnice.

S velkými změnami přichází náš Spolek. V létě jsme se rozhodli, že z původního zaměření na dálnice D35 a D43 se pustíme do všech dopravních módů. Vždyť vše souvisí se vším a my chceme být u novinek a moderních trendů. Přicházejí autonomní vozidla i vlaky, bohužel se blíží konec spalovacích motorů a Evropa sleduje nové formy pohonu. Nově se jmenujeme SPOLEK PRO ROZVOJ DOPRAVY a těšíme se na nové výzvy. Budeme řešit nejen výstavbu a její financování, ale chceme vést odbornou debatu o ekologii i o potřebě strategických staveb pro stát. Chceme pomáhat uvádět nové technologie do života a ano – máme chuť podporovat Českou repub-

liku tak, aby se z ní stala země pro budoucnost. Chceme, aby Česko bylo lídrem a novátorem v celé Evropské unii a aby se stalo opravdovou křižovatkou nejen dopravních, ale také telekomunikačních a případně energetických sítí.

Přeji Vám krásné čtení a těším se na Vaše reakce. Náš Spolek pro rozvoj dopravy je otevřen všem bez ohledu na věk, odbornost a politickou příslušnost. Vždyť doprava se týká každého z nás.



*Ing. Martin Kolovratník*

PŘEDSEDA SPOLKU PRO ROZVOJ DOPRAVY  
VÁŠ POSLANEC A PARDUBICKÝ ZASTUPITEL

### Pardubický kraj investuje do oprav silnic miliardy korun a hodlá s tím pokračovat, říká náměstek hejtmána pro dopravu Michal Kortyš



Michal Kortyš, první náměstek hejtmána pro dopravu a dopravní obslužnost.

„Pokračujeme ve velkých investicích do rekonstrukcí a modernizací silniční sítě. Nezajímá nás „pouze“ počet a kvalita opravených kilometrů. Dáváme důraz i na inovativní postupy a technologie,“ říká Michal Kortyš, první náměstek hejtmána pro dopravu a dopravní obslužnost.

**Naposledy jsme společně hovořili před rokem. Nabízí se proto otázka, jak byste zhodnotil rok 2022 z pohledu dopravy?**

Minulý rok byl z hlediska oprav a rekonstrukcí bohatý. V roce 2022 Pardubický kraj z vlastních zdrojů investoval do silnic ve svém majetku 936 milionů korun. Z evropských dotačních titulů se nám podařilo získat půl miliardy a ze státních prostředků 445 milionů. Suma sumárum, celkové investice dosáhly výše téměř 1,9 miliardy korun.

**Je to hodně, nebo málo?**

Je to méně, než bychom chtěli, ale stále je to obrovská suma. Obzvláště když vezmeme v potaz, jak je Pardubický kraj bitý na rozpočtovém určení daní a jeho roční rozpočet je lehce nad pět miliard

korun. Z toho se samozřejmě musí financovat i další oblasti. Proto finální částku beru jako kompromis a relativní úspěch. Důležité pro nás je být aktivní a úspěšní v dotačních výzvách Integrovaného regionálního operačního programu a SFDI.

**Jak vidíte letošní rok?**

Ani letos nechceme polevit. Není to v současné ekonomické situaci snadné, ale snažíme se. Platí většina bodů jako v roce 2022. Důležité pro nás je, abychom mohli využívat zdrojů z evropských a státních fondů. Omezení alokací či programů by se negativně podepsalo na celkovém objemu našich projektů. V roce 2023 Pardubický kraj z vlastních zdrojů plánuje investovat do silnic ve svém majetku 829 milionů korun. Z evropských dotačních titulů žádáme o 485 milionů

a dalších 681 milionů jsme získali ze státních prostředků. Plánované investice by měly dosáhnout téměř dvou miliard.

### Co za ně budujete?

Jedná se o modernizace silnic II/322 Kojice, II/322 Komárov, II/315 Hrádek – Ústí nad Orlicí, II/298 Rokytno, osazení mostního provizoria Řečany nad Labem, dokončení rekonstrukce III/35724 Borová – Oldřív a přívaděč II/360 Ústí – Litomyšl.

**Dočkáme se i v příštím roce podobného úspěchu?**

S čistým svědomím mohu říct, že chceme pokračovat v nastoleném trendu. Aktuálně jednáme o zahájení následujících akcí a zvažujeme jejich ekonomické dopady a možnosti financování: rekonstrukce mostu Pavla Wonky, modernizace silnic II/324 Staré Hradiště, II/337 Třemošnice, II/362 Jedlová, dokončení obchvatů Dašic a Rokytna, průtah Lukavic II/310 a další.

**V letošním roce jste spustili dopravní portál [doprava.pardubicky-kraj.cz](http://doprava.pardubicky-kraj.cz). Můžete ho čtenářům blíže představit?**

Na novém dopravním portále občané naleznou ucelené informace na jednom místě, například k přípravě a realizaci dálničních přívaděčů. Inspirovali jsme se platformou ŘSD a portál vylepšujeme, postupně budeme přidávat další funkce. Najdete zde snadno termíny, ceny, u větších staveb podrobnější informace. Samozřejmostí je třídění dat podle typů komunikace, stavu realizace i harmonogramu.

**Děkujeme Vám za rozhovor.**

## V Pardubicích probíhají masivní investice do dopravy

Pardubice se dočkaly! V realizaci je severovýchodní obchvat a blíží se i ten jihovýchodní. Také město připravuje vlastní projekty. „Postupujeme synergicky, po výstavbě obchvatů chceme razantně zklidnit dopravu středem města,“ říká náměstek primátora Jan Hrabal, jenž má dopravu ve své gesci.

### Jak to vypadá s obchvaty?

Severovýchodní se už staví, hotový by měl být v roce 2025. V témže roce by měla být zahájena i výstavba jihovýchodního. Podél obou obchvatů plánujeme vybudovat cyklostezky a je jasné, že pro nás mají z hlediska dopravy klíčový význam.

### V čem?

Získáváme spojení okrajových částí jinak než přes střed města, tím pádem můžeme začít aktivně pracovat na zklidnění dopravy právě centrem krajské metropole. Komplexní revitalizací má projít náměstí Republiky, které chceme více polidštit, aby nebylo bariérou mezi třídou Míru a Pernštýnským náměstím. Projekt prochází intenzivní přípravou i za aktivní participace veřejnosti.

### Zhruba před dvaceti lety se řešil tunel pod náměstím Republiky...

(Pousměje se) Zpátky na zem, to je mimo finanční možnosti města... Naším cílem je zachovat dva a dva pruhy s tím, že nejméně na náměstí ty krajní vyhradíme integrovanému záchrannému systému, hromadné dopravě a cyklistům. Pobytový prostor chceme rozšířit a ozelenit.

### Problémem v Pardubicích jsou mosty...

No, to mi povídejte. Ten městský kapitána Bartoše je 140 let starý a to nejlepší má dávno za sebou. Intenzivně pracujeme na stavbě mostu nového a provizoria. Finalizujeme přípravu tří variant s tím, že je včetně odborné expertízy a oponentury představíme na semináři pro zastupitele. Naší ambicí je požádat o dotační prostředky Státní fond dopravní infrastruktury.

### Kdy bude hotovo?

Lehčí otázku tam nemáte? Ne, vážně. Mnoho let trvá výstavba jakékoliv silnice, to ví každý. Zhruba sedm měsíců řešíme nový most s tím, že veškerou dokumentaci stavíme od začátku. Je to

naše absolutní priorita a povede-li se, že s koncem mého mandátu, tedy v roce 2026, se nový most bude alespoň stavět, budu mít dobrý pocit.

### A jak to vypadá s ostatními mosty?

Generální opravou musí projít most Pavla Wonky. Musím ocenit spolupráci s Pardubickým krajem. Jsme v pravidelném kontaktu a snažíme se obě akce zkoordinovat tak, aby na sebe navazovaly. Děláme vše pro to, abychom nesnáze spojené s opravami co nejvíce eliminovali.



Jan Hrabal, náměstek primátora Pardubic pro dopravu, investiční výstavbu a správu majetku města.

## Pardubický vozový park patří mezi nejmodernější v Česku

Pardubická městská doprava se v posledních letech mění doslova před očima. Dopravní podnik postupně obnovuje vozový park, kdy zastaralá a neekologická vozidla nahrazuje moderními, která jsou šetrná k životnímu prostředí a poskytují cestujícím vyšší komfort. Již několik let také slouží cestujícím reprezentativní přednádraží a nově také autobusový terminál B pro mezi-městskou dopravu. Dopravní podnik

jde navíc s dobou a moderními technologiemi. Zaplatit tak například jízdné platební kartou přímo ve vozidlech není žádný problém.

V důsledku klimatických změn jsou cestující stále častěji vystaveni rozmárům počasí. Pro příklad přitom nemusíme chodit daleko. Stačí si vzpomenout na letošní léto, kdy teploty často přesáhly 30 stupňů. „Nedovedu si představit, že by v takovémto počasí nebyly

vozy vybaveny například klimatizací. Jednak by v nich bylo horko a byl by cítit také pot a různé pachy,“ říká cestující Jaroslav S., který je studentem pardubické univerzity.

„Klíčem k zachování konkurenceschopnosti městské hromadné dopravy je přizpůsobení trendům pro cestování v 21. století, a to se nám podařilo. Ukazuje se, že když jsme se rozhodovali, zda obměnit vozový park a pořídit nové

trolejbusy, rozhodli jsme se správně,“ říká předseda představenstva Dopravního podniku města Pardubice Robert Klčo.

Dopravní podnik letos v červnu převzal 10 nových trolejbusů Škoda 32 Tr od skupiny Škoda Group, jejichž pořízení vyšlo na zhruba 118 milionů korun. Obměna vozového parku bude pokračovat i v příštím roce. „V září 2024 obdržíme další trolejbusy typu Škoda 32 Tr s karoserií SOR NS 12 od libchavského výrobce. Celková hodnota zakázky je zhruba 145 milionů korun,“ upřesňuje ředitel pardubického dopravního podniku Tomáš Pelikán.

Nové trolejbusy jsou vybaveny nejnovějšími technologiemi, včetně trakční baterie s dojezdem na vzdálenost mini-

málně 12 km, která obstará plynulý provoz v oblastech bez trakčního vedení. Jak je typické pro trolejbusy s bateriovým pohonem, i tento je opatřen poloauto-



matickými sběrači. Kromě toho vozy nabízejí prostorný a klimatizovaný interiér nebo moderní informační systém s LED obrazovkami.



Na linkách MHD již slouží všech deset trolejbusů 32 Tr, které pořídil Dopravní podnik města Pardubice a.s.

## Jste dobrý řidič? Díky těmto třem tipům budete jezdit bezpečněji

Při pohledu na teploměr se zdá, že teplé letní dny jsou definitivně minulostí. Pro řidiče patří podzim a zima mezi nejnáročnější období roku, kdy se mohou silniční podmínky během krátké chvíle zásadně změnit. Na co bychom si měli dát pozor a jak se nejlépe připravit?

Bezpečná jízda vyžaduje zkušenost, ostražitý přístup a naprostou koncentraci. Zejména začínající řidiči by si měli uvědomit, že s příchodem podzimu se podmínky na silnici zásadně mění. Silnice mohou být kluzké, zasněžené nebo dokonce namrzlé. Zkušený řidič proto nikdy nepřeceňuje své jízdní schopnosti a „spěchá pomalu“.

Základem bezpečné jízdy jsou zimní pneumatiky. Ty mají oproti letním lepší přilnavost a brzdné vlastnosti. Ani ty nás ovšem neochrání, pokud nepřizpůsobíme rychlost aktuálním klimatickým podmínkám – jízda na povrchu pokrytém ledem, sněhem nebo sněhovou břečkou se zásadně liší od jízdních podmínek v teplých dnech stejně tak jako brzdná dráha.

Musíme proto pamatovat na bezpečný odstup před námi jedoucích vozidel tak, abychom vždy byli schopni bezpečně zastavit i v případě nenadálých okolností, kdy například řidič před námi prudce zabrzdí.

### VĚDĚLI JSTE, ŽE...

...zimní pneumatiky (dezén min. 4 mm) musí být na vozidle od 1. 11. do 31. 3. pokud se na pozemní komunikaci nachází (nebo lze vzhledem k povětrnostním podmínkám předpokládat) souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza?

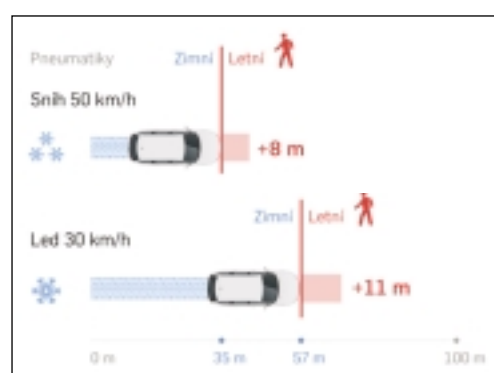
Mezi největší rizika na silnicích bezesporu patří smyk, který může učinit auto zcela neovladatelným. Ačkoliv za smykem v drtivé většině stojí vysoká rychlost, může ho způsobit i prudké brzdění nebo trhavý pohyb volantem. Pokud se do smyku dostanete, mějte na paměti, že je nutné uvolnit brzdový pedál a začít střídavě brzdít motorem a pomocí brzdového pedálu. Některá auta mají výhodu v podobě ABS, díky kterému se při prudkém brzdění nezablokují kola.



Zimní období patří z pohledu řidičů mezi nejrizikovější části roku.

### DALŠÍ TIPY:

- ◆ Pokud se vám při rozjezdu protácejí kola, zkuste se rozjet na druhý či třetí rychlostní stupeň.
- ◆ Při jízdě do zasněženého kopce se snažte jet na co nejvyšší rychlostní stupeň, jaký motor ještě zvládne. Díky tomu se na kola přenáší méně točivého momentu a pak tolik neprokluzují.
- ◆ Při jízdě z kopce využívejte brzdění motorem (podřazujte dříve) a občas jemným přibrzděním snižte rychlost vozidla.
- ◆ Na sněhu se vozidlo s odlišným typem pohonu chová jinak a je proto dobré si to na bezpečném místě důkladně vyzkoušet.



Porovnání brzdné dráhy při použití zimních a letních pneumatik na sněhu a ledu.

## TROCHA HUMORU

Policajt zastaví řidičku: „Slečno, kde máte poznávací značku?“

„A k čemu? Já své auto poznám i bez ní.“

Povídá manželka manželovi: „Bedřichu, vystup si z auta. Tady pan policista by chtěl vidět toho blázna, který mi svěřil volant do ruky!“

Motocyklista volá do autoopravny: „Opravíte mi můj motocykl přejetý parním válcem?“

„Jistě, přineste ho. A kdybychom měli zrovna zavřeno, strčte ho klidně pode dveřmi.“

Cestující přijde na nástupiště a zeptá se průvodčího: „Dobrý den, jede ten vlak na Plzeň?“

Průvodčí odpoví: „Nene, na elektřinu.“

## Nová vysokorychlostní železnice? Povede přímo do Pardubic a spojení s Prahou zkrátí na 30 minut

Vysokorychlostní tratě patří mezi nejvýznamnější dopravní projekty v historii ČR. Po Pardubickém kraji občas putuje nepravdivá a mylná informace o tom, že krajskému městu se trasa vyhne. Pravda je ovšem taková, že VRT povede přímo do obou východočeských metropolí - jak do Pardubic, tak do sousedního Hradce Králové. Cesta do Prahy tak zabere necelou půl hodinu.

Z pohledu Pardubáků je naprosto zásadní trať RS5, která povede z Prahy podél dálnice D11. Přibližně u Chlumce

nad Cidlinou se rozdvojí. První směr povede severně na Hradec Králové a výhledově pojedou do Polska. Druhá část vysokorychlostní tratě zatočí do Pardubic, kde se u nádraží zapojí do stávajícího koridoru s pokračováním na Olomouc.

Cesta z Pardubic přímo na hlavní nádraží v Praze by měla trvat přibližně půl hodinu. Za takto krátký čas se dnes autem nedostanete z pražského Černého mostu do samotného centra metropole. Navíc bude před Prahou zcela nový přestupní terminál Nehvizdy (cca 25 minut). Na

něm bude možné přímo přestoupit do všech ostatních směrů (Brno, Ústí nad Labem).

Výhodou ve prospěch RS5 je skutečnost, že předsedou Správní rady Správy železnic je Martin Červíček z Královéhradeckého kraje a jejím členem je i předseda Spolku Martin Kolovratník. Lze tak očekávat, že obdobně jako u jiných tratí udělají maximum pro urychlení příprav tak, aby nová vysokorychlostní železnice mohla Východočechům sloužit od roku 2033. Držme si palce!



Vysokorychlostní trať povede přímo do Pardubic i Hradce Králové.

### Začala stavba železniční zastávky Pardubice – centrum



Nová železniční zastávka usnadní obyvatelům cestování do centra Pardubic.

Vlakem až do centra Pardubic? Od června příštího roku realita, která usnadní lidem cestování. Po dokončení zde budou jezdit minimálně dva vlaky z Jaroměře a Hradce Králové za hodinu. Kromě toho bude také zastávka sloužit i pro obrat souprav zajišťujících dopravu mezi Pardubicemi a Chrudimí.

Zastávku bude tvořit ostrovní nástupiště o délce 140 metrů a šířce 8,76 metrů mezi novými kolejemi č. 10a a 12a. Nástupní hrana bude ve výšce 550 mm. Přístup cestujícím zajistí kryté šikmé chodníky o šířce 3 metry. „Na nástupiště budou umístěny přístřešky, lavičky a bude celé včetně přístupů osvětleno. Správa železnic také počítá s instalací informačního a orientačního systému, rozhlasu a také kamerového systému,“ říká předseda Spolku Martin Kolovratník, který je současně i členem Správní rady Správy železnic a aktivně přispěl ke vzniku zastávky. V této souvislosti je na místě poděkovat také ministru dopravy Martinovi Kupkovi, který stavbu také podpořil.

Stavbaři již v minulosti do podchodu, propojujícího Sladkovského a Rokycanovu ulici, napojili nový tubus, který je

nyní zaslepen. Nachází se přímo pod kolejí, kolmo směrem k podchodu. Na něj naváže zastřešená část šikmého přístupu. Cestující se dostanou na nástupiště také po přístupové cestě z ulice Jana Palacha. Zbývá dodat, že náklady na vybudování zastávky dosahují 53 milionů korun a kromě Správy železnic se na jejich pokrytí podílí také Statutární město Pardubice i Pardubický kraj.



Stavební práce začaly v půli září a skončit by měly v srpnu 2024.

## Aktuální informace o splavnění Labe do Pardubic



Vizualizace plavebního stupně Přelouč II.

O splavnění Labe do Pardubic se mluví už řadu let. Jeho splavnění dokonce bylo i jednou z podmínek nedávno zrušeného projektu kanálu Dunaj – Odra – Labe. Nyní ale projekt znovu ožívá. Ředi-

telství vodních cest (ŘVC) chce v první polovině příštího roku získat stanovisko vlivu koncepce na životní prostředí (SEA). Vedení Pardubic splavnění podporuje a například starosta Přelouče chce, aby součástí projektu bylo koupaliště.

“V případě splavnění Labe do Pardubic máme aktuálně zpracovanou koncepci vlastního splavnění na základě technických podkladů. Dalším krokem je projednání oznámení SEA s dotčenými orgány, aby ho bylo možné následně předložit na krajský úřad pro provedení zjišťovacího řízení,” říká Martin Vavříčka z Oddělení přípravy ŘVC a dodává: „Zde lze předpokládat, že bude vy-

žadováno plnohodnotné posouzení SEA, a tak na přelomu roku chceme pokračovat zpracováním dokumentace SEA, kterou bychom rádi na jaře příštího roku předložili k provedení posouzení, přičemž stanovisko SEA očekáváme v polovině příštího roku.“

Z pohledu Spolku doplňujeme, že vše je odvislé od procesních termínů a množství obdržených připomínek, které bude muset ŘVC vypořádat. Věříme, že kolegové udělají vše pro to, aby harmonogram byl dodržen. ŘVC již podstoupilo jednání na krajském úřadě i Ministerstvu životního prostředí, aby celý proces a podklady vyjasnilo v předstihu.

## Stavba D4 Via Salis prorazila cestu dalším dopravním PPP projektům, včetně páteřní D35

**Stavba dálnice D4, první infrastrukturní PPP projekt v České republice, pokračuje podle plánu, a to jak z časového, tak finančního hlediska. Na trase Háje-Mirotice je více než dva roky od zahájení proinvestováno přes 60 procent finančních zdrojů. A ještě letos se ve finančním objemu stavba přehoupne přes tři čtvrtiny.**



Pokládka asfaltových vrstev na 3. úseku (Milín – Lety).

Výrazný pokrok v postupu prací směřuje ke čtyřem pětinaš dokončeného projektu v letošním roce. Ve třetí a nejdůležitější stavební sezóně na D4 významně vzrostl počet pracovníků i techniky. Zatímco začátkem stavební sezóny bylo na D4 kolem 200 lidí, postupně se jejich počet zvyšoval, v létě na více než 1000 zaměstnanců a 600 strojů.

### Skalní masiv u Milína musel pryč

V průběhu první poloviny letošního roku byla na D4 dokončena největší terénní akce. V sousedství Milína musel trase dálnice ustoupit skalní masiv vrchu Kojetín. Při jeho odstřelování se celkem odtěžilo 43 000 kubických metrů hor-

niny, které jsou znovu použity v rámci terénních úprav na D4. Právě v souvislosti se stavební činností u Kojetína zde byla od 1. června do konce stavební sezóny uzavřena silnice I/4 a provoz je veden právě přes Milín. Jedná se o největší dopravní omezení v průběhu stavby, které ale potrvá už jen do listopadu.

### Vyrůstá 40 mostů

Celý letošní rok se na D4 nese ve znamení mostů, kterých je na trase celkem 40. Při délce 32 kilometrů nově vznikající dálnice tak vlastně na každý kilometr trasy připadá nejméně jeden most nebo propustek. Zatímco loni byly tyto stavby založeny, letos již budou všechny mosty dotaženy do fáze hotové hrubé stavby. Pak již budou čekat na pokládku izolace a vozovkových vrstev, říms, montáž svodidel, odvodnění a další dokončovací práce.



Most přes řeku Skalici.

### Vzniknou dvě moderní odpočívky

Koncem léta začala u velké křižovatky Lety stavba velkého operačního střediska pro správu a údržbu dálnice (SSÚK – Středisko správy a údržby koncesionáře), v němž bude zároveň sídlit dálniční policie. U Krsic se v průběhu podzimu

rozjede výstavba dvou protilehlých dálničních odpočívek. Obě stavby budou sloužit jako jeden z příkladů ambiciózní environmentální strategie Via Salis vybudovat D4 v režimu splňujícím přísné ekologické nároky. Budova SSÚK vznikne v nízkoenergetickém standardu. Elektrickou energii zajistí fotovoltaika. Na dálničních odpočívkách zase kromě klasických benzínových pump vznikne 16 rychlonabíjecích stanic pro elektromobily.

### Rekonstrukce starších úseků

Kromě stavby nových 32 kilometrů D4 rekonstruuje Via Salis v letošním roce i 16 kilometrů dalších úseků uvedených do provozu mezi lety 2004 a 2017. Modernizační práce představují odstranění celého asfaltového souvrství v pomalém pruhu, nezbytné úpravy nestmelených podkladních vrstev, zacelení trhlin ve všech vrstvách a nové vyplnění středního dělicího pásu. Veškerý vyfrézovaný materiál bude znovu použit a stane se v maximální možné míře součástí nově vyráběných asfaltových směsí. Celkem takto bude opraveno přes 150 tisíc m<sup>2</sup> starých vozovek.



Stavba podchodu pro pěší na 3. úseku (Milín – Lety).

Projekt PPP D4 realizuje sdružení Via Salis složené z francouzských firem VINCI Highways, VINCI Concessions a Meridiam. Investice zahrnuje projektování, financování, stavbu a údržbu 32 km dálnice D4 z Příbrami do Písku a modernizaci a údržbu dalších 16 kilometrů již zprovozněných navazujících úseků. Výstavba nové dálnice je rozdělena do pěti tzv. greenfield úseků, ale práce probíhají ve všech zároveň. Stav-

ba bude podle smlouvy se státem hotova v prosinci 2024 a dalších 25 let bude konsorcium dálnici udržovat a provozovat. Stavební práce provádí DIVia stavební, která patří do Skupiny VINCI Construction CS a provoz a údržbu na existujících 16 kilometrech řeší ve speciálním režimu od 1. 7. 2021 Via Salis Operations, vlastněná VINCI Highways. Stavba byla oficiálně zahájena v červnu 2021.



Druhý nejdelší most na D4 u Zalužan.

## Začínající řidiči se musí od nového roku připravit na zásadní změny

Čísla mluví jasně. Statistiky ukazují, že začínající řidiči patří mezi nejrizikovější skupiny na českých silnicích. Mladí řidiči do 24 let zaviní každou desátou dopravní nehodu, na svědomí však mají každého šestého mrtvého nebo těžce zraněného. Smutná realita, která se musí zlepšit. Přispět k tomu mají už od 1. ledna 2024 novinky, které přináší novela o silničním provozu. Jaké to jsou?

Za zvýšenou neohodovost i začínajících řidičů stojí hned několik faktorů. Těmi nejzásadnějšími jsou ale bezesporu přecenění vlastních dovedností, nezkušenost, vysoká rychlost nebo tendence k rizikové jízdě.

Jednou z novinek, která má přispět ke zlepšení je tzv. řidičák na zkoušku, který je inspirovaný německým a rakouským systémem. V prvních dvou letech bude pro řidiče platit odlišný režim. Pokud spáchají jeden ze závažných přestupků, za který dostanou zákaz řízení

nebo šest bodů, tak se kromě stávající sankce budou muset povinně zúčastnit vzdělávacích kurzů.

Jedná se o skupinovou přednášku s dopravním psychologem a také o praktickou jízdu se zpětnou vazbou od instruktora autoškoly. Řidiči se tak z provozu automaticky nevyřazují, naopak se s nimi dále pracuje, aby řízení vozu psychologicky lépe zvládali.

Další novinkou je možnost usednout za volant osobního automobilu už od 17 let pod dohledem zkušeného a bezúhonného řidiče, takzvaného mentora – například rodiče. Kdo jiný než rodič má největší zájem na tom, aby jeho dítě řídilo bezpečně? Je v jejich vlastním zájmu, aby si začínající řidiči osvojili návyky správné a bezpečné jízdy a získali tak první důležité zkušenosti na silnici v běžném provozu.

„Například v Německu se ukázalo, že to je prvek, který přispívá k větší bez-



Řidiče od příštího roku čeká novinka v podobě možnosti usednout za volant v 17ti letech za přítomnosti mentora.

pečnosti. Absolventi L-17 mají při samostatném řízení o 20 % méně nehod než řidiči, kteří nezačínali řídit s rodičem či jiným mentorem,“ říká Aleš Hruška, majitel pardubické autoškoly ESSA a dodává: „Aby mohl 17letý řidič usednout za volant, musí složit úspěšně zkoušky na řidičské oprávnění a mít řidičský průkaz. Následně může od 17. narozenin řídit auto pod dohledem mentora a od 18. narozenin může řídit sám.“

## Česko bude mít od příštího roku nový bodový systém, jaké novinky řidiče čekají?

Nový bodový systém patří mezi nejvýznamnější změny za několik uplynulých let. V praxi funguje již od roku 2006 a od té doby nedoznal výraznějších změn, které by reflektovaly současný stav na silnicích. Bývalá vláda proto ve spolupráci s dopravními odborníky připravila jeho novelu a právě na ni současná vláda navázala a oproti původní verzi provedla pouze drobné kosmetické změny. Nový bodový systém začne platit od příštího roku.

Mezi hlavní přínosy patří jeho zpřehlednění a zjednodušení. Přestupky budou nově místo do pěti kategorií zařazeny pouze do tří (6, 4 a 2 body). V případě nejzávažnějších přestupků tak bude platit pravidlo dvakrát, respektive třikrát a dost. Stejně jako dosud totiž řidiči při nasbírání 12 trestných bodů přijdou o řidičský průkaz.

Součástí změny je i přísnější postih řidičů, kteří odmítnou test na alkohol nebo drogy. Za jízdu pod vlivem alkoholu může být uložen zákaz řízení ze současného roku až na rok a půl. Dochází také ke zvýšení maximální hranice pokuty z 20 na 25 tisíc. V případě odmítnutí testu na alkohol nebo jinou návykovou látku pak hrozí až tříletý zákaz řízení a pokuta ve správním řízení do 75 tisíc korun.

Přísnější postihy čekají na řidiče také u dalších závažných přestupků, které způsobují nejvíce tragických nehod. Ať už se jedná o nepřizpůsobení rychlosti, vysoké překročení povolené rychlosti, jízdu na červenou přes železniční přejezd, ohrožení chodců na přechodu, nebo třeba používání mobilního telefonu při řízení.

Dobrou zprávou je, že naopak u bagatelních přestupků (méně závažné) se

postihy sníží – pokuty na místě vyjdou nanejvýš na 1 500 korun, případně by policista na místě mohl přestupek vyřešit domluvou. A body se zapisovat nebudou.

Typickými příklady bagatelního přestupku může být například porušení zákazu zastavení a stání, nerozsvícení světel nebo zapomenutí dokladů. Cílem je udělat jasné ohraničení mezi méně závažnými přestupky a těmi skutečně nebezpečnými, které ohrožují všechny účastníky silničního provozu.

Věříme, že schválené novinky povedou ke snížení počtu dopravních nehod a především ke snížení počtu usmrčených osob na silnicích. Bohužel v porovnání s ostatními vyspělými státy si nevedeme příliš dobře a rozhodně je co zlepšovat. Právě tyto změny mohou udělat naše silnice bezpečnějšími.

### Ostrov–Vysoké Mýto

Na konci roku 2022 byl zprovozněn zatím poslední úsek D35 v Pardubickém kraji, a to Časy–Ostrov, kde v tuto chvíli dálnice končí. Ne však na příliš dlouho. Aktuálně již probíhá výběrové řízení na zhotovitele navazujícího dálničního úseku Ostrov–Vysoké Mýto. ŘSD ve výběrovém řízení obdrželo celkem pět nabídek.

Hodnotící komise aktuálně prověřuje jejich reference a posuzuje jednotlivé nabídky. Brzy bychom tak měli znát zhotovitele. S ohledem na tuto skutečnost očekáváme, že stavební práce začnou ještě v letošním roce! Zbývá dodat, že odhadovaná cena sedmikilometrového úseku (včetně tunelu Homole) je přibližně dvě miliardy korun a práce by měly skončit v roce 2026.

### Tunel Homole

Tunel Homole bude po svém dokončení součástí dálničního úseku D35 Ostrov – Vysoké Mýto. Z důvodu technické náročnosti byl ovšem vyčleněn jako samostatná stavba a soutěžen zvlášť. Zajímavostí je, že se soutěží v režimu Design & Build. Vítězná firma tak zajistí i samotný projekt. Do soutěže na zhotovitele tunelu se přihlásilo celkem osm účastníků. Nejlevnější nabídku ve výši 1,7 miliardy korun bez DPH podalo sdružení firem Eurovia CS, TuCon a Eurovia SK. ŘSD přitom odhadovalo náklady na 2,5 miliardy korun.

Tunel se bude skládat ze dvou jednosměrných tunelových tubusů o délce 525, respektive 569 metrů. Z části se budou razit ve skále a částečně také hloubit. Tunel bude podcházet frekventovanou silnicí I/17 z Chrudimi. Součástí stavby jsou také plochy před portály pro případ nutnosti zásahu složek integrovaného záchranného systému se služebními sjezdy. Stavební práce by měly začít v letošním roce a dokončeny budou do roku 2026.

### Vysoké Mýto–Džbánov

Vysoké Mýto patří mezi města, která trpí nadměrnou tranzitní dopravou. Denně tudy projedou desítky tisíc aut a nákladních automobilů. Tato skutečnost se projevuje negativně na životě ve městě. Zraky obyvatel se proto upínají k dálničnímu úseku D35 Vysoké Mýto–Džbánov, který bude po svém dokončení tvořit silniční obchvat a konečně tak odkloní provoz mimo město. Na jednom konci se napojí na stavbu D35 z Ostrova do Vysokého Mýta, na konci druhém bude pokračovat do Litomyšle.

Šestikilometrový úsek postaví sdružení Eurovia CS, M-Silnice a Stavby mostů za 1,829 miliardy bez DPH. Výsledná cena je tak výrazně nižší, než se původně předpokládalo. ŘSD odhadovalo, že se náklady vyšplhají na 2,5 miliardy korun. Úsek prochází převážně zemědělskou krajinou a kříží silnice II. a III. třídy, místní komunikace, polní cesty i několik menších vodních toků. Aktuálně zde probíhá záchranný archeologický výzkum. Samotná výstavba začne ještě v letošním roce a hotovo by mělo být v roce 2026.

### Džbánov–Litomyšl

Přípravy a výstavba dálnice D35 nabraly v uplynulých letech skutečně nebývalé tempo. Vděčíme za to celé řadě legislativních změn, na kterých se podílel i náš Spolek prostřednictvím předsedy Martina Kolovratníka, který je současně i poslancem a současně také ŘSD, které odvádí pod vedením generálního ředitele Radka Mátl skutečně precizní práci. Vděčíme za to celé řadě legislativních změn, na kterých se podílel i náš Spolek prostřednictvím předsedy Martina Kolovratníka, který je současně i poslancem. Současně je také na místě ocenit i ŘSD, které odvádí pod vedením generálního ředitele Radka Mátl skutečně precizní práci.

Ještě v letošním roce začne výstavba dálničních úseků Ostrov–Vysoké Mýto–Džbánov (celkem 13 km včetně tunelu Homole) a práce potrvají do roku 2026. Máme velkou radost z toho, že ani v případě navazujícího úseku Džbánov–Litomyšl s celkovou délkou cca 7,6 km se nezahálí. Úsek získal v půli června stavební povolení a jeho příprava je v plném proudu. V současnosti běží výběrové řízení na zhotovitele a ŘSD současně dokončuje i majetkoprávní vypořádání. Paralelně s tím probíhá i intenzivní archeologický průzkum. Samotná výstavba by měla být zahájena zkraje příštího roku a skončit v roce 2007. Odhadovaná cena je 4,518 miliardy korun.

### Litomyšl–Janov

Deset a půl kilometru dlouhý úsek dálnice D35 Litomyšl – Janov, který je současně i obchvatem Litomyšle, získal nepravomocně stavební povolení již začátkem srpna. Vše tak nasvědčovalo tomu, že příprava dálničního úseku se ubírá směrem k brzkému dokončení příprav a k zahájení stavebních prací. Počátkem září ale Český svaz ochrany přírody Šum-

## Zprovoznění jednotlivých dálničních úseků D35 v Pardubickém kraji

**Opatovice–Časy – 2021**

**Časy–Ostrov – 2022**

**Ostrov–Vysoké Mýto – 2026**

**Tunel Homole–2026**

**Vysoké Mýto–Džbánov – 2026**

**Džbánov–Litomyšl – 2027**

**Litomyšl–Janov – 2027**

**Janov–Opatovec – 2025**

**Opatovec–Staré Město – 2029**

**Staré Město–Mohelnice – 2029**

perk podal rozklad proti společnému územnímu rozhodnutí a stavebnímu povolení.

Z pohledu ŘSD se jedná o zásadní problém, protože přípravy kvůli tomu mohou nabrat i několika měsíční zpoždění. Generální ředitel ŘSD Radek Mátl přitom uvedl, že teď jde opravdu o každý den. Pravomocné stavební povolení totiž představuje zásadní milník v procesu přípravy, bez kterého ŘSD nemůže postoupit s přípravou dále. Aktuálně mají silničáři vykoupeno přibližně 60 procent pozemků. Bez povolení ale nemůže vyvlastňovat a bez potřebných pozemků nebudou moci od ledna začít pracovat archeologové. Může se tak snadno stát, že se zahájení odšune z roku 2024 do roku 2025.

Jádrum problému je kácení stromů a náhradní výsadba. Závazné povolení k tomu vydal Městský úřad v Litomyšli a pět obecních úřadů podél trasy dálnice. Ovšem ve společném povolení tato závazná stanoviska nejsou citována. A právě to ochráncům vadí. Generální ředitel ŘSD Radek Mátl soudí, že všem požadavkům ochránců lze vyhovět. Obyvatelům Litomyšle a okolí proto nezbývá než doufat, že se vše stihne vyřešit tak, aby zkraje příštího roku mohl začít archeologický průzkum a nedošlo k narušení harmonogramu.

V souvislosti s dálničním úsekem D35 Litomyšl – Janov nutné vyzdvihnout přínos starosty Litomyšle Daniela Brýdla a také generálního ředitele ŘSD Radka Mátl. Oba pánové si zaslouží poděkování, protože bez jejich přičinění by pravděpodobně nebylo dosaženo společné dohody v podobě memoranda s tamními obcemi, spolky i zemědělci, kteří bránili postupu v přípravách. Memorandum přineslo zásadní změny v projektu stavby

dálnice. Dohoda spočívá v tom, že nová dálnice bude lépe kopírovat terén, což povede k méně hlubokým zářezům a menšímu záboru zemědělské půdy. Také se počítá s nižšími náspami, což omezí negativní dopady spojené s hlukem. Na oplátku se obce, spolky a zemědělci zavázali, že nebudou v procesu schvalování stavby vytvářet komplikace.

### Janov–Opatovec

Pokud jste v posledních měsících jeli po silnici I/35, nemohli jste si nevšimnout stavebních strojů mezi Janovem a Opatovcem. Výstavba nového dálničního úseku s celkovou délkou 11,8 km začala letos v květnu a stavební práce jsou v plném proudu. Dálniční úsek bude zprovozněn v roce 2025 a stát na jeho stavbě výrazně ušetří. Sdružení firem MI Roads a Doprastav postaví dálnici za 2,5 miliardy korun bez DPH. ŘSD přitom původně odhadovalo, že náklady se mohou vyšplhat na 3,5 miliardy korun.

### Opatovec–Staré Město–Mohelnice

Posledními dálničními úseky, které procházejí Pardubickým krajem, jsou

Opatovec–Staré Město a Staré Město–Mohelnice. Na základě dobrých zkušeností s tzv. PPP z dálničního úseku D4 mezi Příbramí a Pískem (za kterým stojí bývalá vláda), se vláda Petra Fialy rozhodla, že tyto dva úseky budou stavěny rovněž formou PPP.

Hledání koncesionáře je na samotném začátku. K zahájení výstavby by mělo dojít ve druhém pololetí 2025. V této souvislosti je vhodné zmínit rozdílný stav příprav. Zatímco úsek Opatovec–Staré Město již má stavební povolení, úsek Staré Město–Mohelnice by jej měl získat během příštího roku. Na obou úsecích již ale probíhají výkupy pozemků.

Z celkových téměř 35 kilometrů dálnice má přes pět kilometrů vést ve dvou tunelech. První z nich je tunel Dětrichov, který bude měřit 3893 metrů a svojí délkou překoná nejdelší dálniční tunel Panenská (2168 m) i Bubenečský tunel (3091 m). Tunel je navržen jako čtyřpruhový a počítá se s maximální povolenou rychlostí 100 km/h. Druhým tunelem je Maletín s celkovou délkou 1312 metrů.

## Po 21 letech odchází z čela Správy a údržby silnic Pardubického kraje Miroslav Němec, odvedl kus dobré práce



Miroslav Němec stál v čele SÚS Pk více než 21 let. Děkujeme mu za odvedou práci a přejeme mu vše nejlepší do nové životní etapy.

Dlouholetý ředitel Správy a údržby silnic Pardubického kraje Pk Miroslav Němec po 21 letech končí. V čele organizace jej nahradil Zdeněk Vašák, bývalý šéf Centra pro regionální rozvoj České republiky. Miroslavu Němcovi jménem Spolku pro rozvoj dopravy děkujeme za jeho odvedenou práci v našem kraji a také za přínos pro celý dopravní segment v našem regionu.

## Hledání dalších finančních zdrojů bude zcela zásadní úkol, říká nový ředitel SÚS Pk Zdeněk Vašák



Nový ředitel SÚS Pk Zdeněk Vašák.

Správa a údržba silnic Pardubického kraje (SÚS Pk) má po 21 letech nového ředitele. Bývalého ředitele Miroslava Němce v čele této organizace od září nahradil Zdeněk Vašák. Využili jsme této příležitosti a zeptali se ho na několik otázek.

### Pane řediteli, jaká cesta Vás přivedla na pozici ředitele Správy a údržby silnic Pardubického kraje?

Můj dosavadní profesní život byl od počátku směřován do vytváření něčeho nového, něčeho, co posouvá společnost dále. Když jsem nastoupil v roce 2015 na

Centrum pro regionální rozvoj, tak procházelo významnou reorganizací a nyní je to moderní organizace. Pomáhá realizovat projekty, které zlepšují kvalitu života občanů. Zde vidím paralelu se SÚS Pk, která se stará o bezpečný a plynulý provoz na silnicích II. a III. třídy v Pardubickém kraji, tzn. opět je to služba veřejnosti. Rád jsem využil možnosti přihlásit se do výběrového řízení na pozici ředitele SÚS Pk, protože poslání této organizace vnímám jako velmi zajímavé. Na druhou stranu vím, že je to práce náročná a zodpovědná.

### Jaké jsou Vaše pracovní cíle?

Jednoznačným cílem je naplnění poslání nové organizace, které vidím v zajištění bezpečného a plynulého provozu na silnicích II. a III. třídy v Pardubickém kraji. Dále pak společně se zřizovatelem určení vize a strategie k jejímu dosažení. Obecně je mou ambicí spolupodílet se na udržitelnosti silničního hospodářství Pardubického kraje a rozvíjet jej.

### Jak se liší práce v SÚS Pk od celostátního Centra pro regionální rozvoj ČR, kde jste předtím působil?

Z pohledu manažerského jsou principy řízení obecně stejné. Z pohledu odborného je ta odlišnost zcela zásadní. Výsledky práce SÚS Pk jsou však lépe viditelné.

### Jak vypadá typický pracovní den ředitele?

Na to se nedá jednoduše odpovědět. Každý den je zcela jiný, a právě to je na této práci zajímavé. Od běžných administrativních úkonů je nutné řešit rozdělení úkolů a jejich kontrolu – porady, reporty. SÚS Pk má pobočky po celém kraji a partnery v otevřeném obchodním prostoru celé Evropy, velmi důležitá je komunikace a osobní kontakt s těmito partnery a se zaměstnanci poboček. Stejně tak je důležité



„nasávat“ a kultivovat firemní kulturu – to je určitě každodenní práce celého vedení.

**Jak to vypadá s přípravami dál-  
ničních přívaděčů? Kdy se jich do-  
čkáme?**

Zde nastupuji do rozjetého vlaku. Je to rozsáhlý a složitý projekt. Víím, že v letošním roce byly vyřešeny věci zásadního charakteru, tedy financování. Jsou uvolněny finanční prostředky na pokrytí staveb letošního roku a těch, kde prakticky byla zahájena stavební činnost. To je například obchvat Zmíného, Dašic, Rokytina, ale také silnice II/360 z Lito-myšle do Ústí nad Orlicí. Téma dálnič-  
ních přívaděčů vidím jako zásadní a v této souvislosti dojde určitě k zefektivnění prezentace výsledků.

**Říká se, že Pardubický kraj má  
jedny z nejhorších silnic v Česku.  
Jak tento stav chcete změnit? Bude-  
te na to mít dostatek finančních  
prostředků?**

Ve své předchozí práci jsem se pohyboval po území vícero krajů. Žádné zásadní rozdíly jsem jako aktivní uživatel silnic nezaznamenal. SÚS Pk má v Pardubickém kraji ve správě přes 3000 km silnic a množství financí k jejich řádné údržbě a potřebným opravám je v této době silně omezeno. Hledání dalších finančních zdrojů tak bude zcela zásadní úkol.

**Děkujeme Vám za rozhovor a pře-  
jeme Vám v nové pozici mnoho sil  
a úspěchů, které potěší řidiče.**

## TROCHA HUMORU

V tramvaji začal vykřikovat pán středního věku: „Kdepak mám peněženku?“

Vedle stojící kapsář odpověděl: „Musel jste ji někde ztratit, už jsem ji také marně hledal“

V přeplněném autobuse stojí chlapec a jí dort, při tom ovšem dortem maže kabát paní, co stojí vedle.

Maminka ho proto hubuje: „Dávej přeci pozor! Vždyť ten dort budeš mít samý chlup!“

## Funkcionalistická dominanta Pardubic se po letech znovu blýská novotou

Pardubické hlavní nádraží se opět může chlubit svou funkcionalistickou dominantou v podobě výškové budovy. Ta dlouhé roky chátrala a byla bez využití bez využití. Bývalý hotel bude nyní nově sloužit Správě železnic nejen jako její školicí centrum, ale také jako její ekonomická centrála. Kromě toho si v nově zrekonstruované budově mohou zkrátit čekání na vlak také cestující, a to díky nádražní restauraci v přízemí. Plány tímto ovšem nekončí, během podzimu se chystá vypsání soutěže na rekonstrukci odbavovací haly i obou křídel nádraží.

Pardubice jsou klíčovou železniční křižovatkou Česka a tato skutečnost se naplno odráží také ve výši investic, které právě do našeho kraje směřují. Mezi ty největší bezesporu patří rekonstrukce železničního uzlu Pardubice a také modernizace výpravní budovy hlavního nádraží. Cestující se díky tomu dočkají

nových nástupišť, bezbariérového pří-  
stupu nebo například také lávky spoju-  
jící sídliště Dukla s nádražím.

Zpátky ale k rekonstrukci pardubického nádraží. Původní stavba z dílny architektů Karla Řepy, Karla Kalvody a Josefa Dandy začala fungovat v květnu 1958 a je památkáři vnímána jako nej-  
kvalitnější funkcionalistické nádraží s hotelem v poválečném Českosloven-  
sku. „*Rekonstrukci nádraží jsme i kvůli památkové ochraně rozdělili na dvě etapy. První se týkala výškové budovy, ve druhé pak navážeme opravou celé nádražní haly s východním a západním křídlem,*“ vysvětluje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a dodává: „*Předpokládám, že tendr na realizaci vypíšeme na podzim, aby se práce rozběhly na jaře příštího roku a skončily v roce 2026. Celkové náklady této etapy by neměly překročit miliardu korun.*“

Rozsahem se jedná o jednu z nejvý-  
znamnějších rekonstrukcí nádraží v re-  
publice. Oblíbené kino Svět, později známější pod jménem Sirius, bude sloužit jako multifunkční sál, například pro konference. První patro výškové budovy se upravilo pro budoucí instalaci dopravního sálu, v dalších podlažích se nachází školicí místnosti, zázemí a pokoje. V nejvyšších dvou patrech působí zaměstnanci Centra sdílených služeb Správy železnic, kteří zajišťují finanční účetnictví pro celou organizaci.

## VĚDĚLI JSTE, ŽE ...

... Díky práci našeho Spolku se podařilo vyjednat unikátní trojstrannou dohodu se zástupci Ministerstva dopravy i Správy železnic, podle které zaplatí 85 % veškerých nákladů na lávku stát? Oproti původním předpokladům tak budou náklady pro město Pardubice pouze minimální.



Kompletní rekonstrukce výškové části budovy na pardubickém hlavním nádraží je hotová.



První patro výškové budovy se upravilo pro budoucí instalaci dopravního sálu, v dalších podlažích se nachází školicí místnosti, zázemí a pokoje.

V posledních týdnech se rozvířila v médiích debata o padajících stromech podél silnic, železnic a elektrovedů – liniových stavbách a péči, které jim vynakládají vlastníci pozemků a lesů. Je zřejmé, že stromy budou padat dál a čím dál tím více kvůli větším povětrnostním extrémům, které souvisí s klimatickou změnou. Ovšem prvotní problém stromů v ochranných pásmech zmíněných staveb je ve výchově okrajových stromů, zdravotním stavu, věku či statické a ekologické stabilitě. A pády stromů často znamenají velké materiální škody a bohužel i ztráty lidských životů.

Stromy podél silnic, železnic a elektrického vedení je potřeba chápat jako součást krizové infrastruktury nebo faktor, který ji silně ovlivňuje. Když to trochu přeženeme, tak padlé stromy můžou v krizové situaci ovlivnit chod státu nebo záchranu lidských životů. Požár v NP Českém Švýcarsku byl určitým signálem toho, co se může stát, když např. spadlé stromy přes silnici znemožní zásah IZS.

O této problematice si popovídáme s Alešem Erberem

### Co by pomohlo?

V odborných kruzích tomu říkáme chytrý management zeleně a lesů podél liniových staveb. Domníváme se, a to je naše vize, že by každá liniová stavba měla mít svůj dlouhodobý plán péče o zeleň a lesy, v rámci kterého by se řešila obnova, péče, těžba a výsadba. Určitá podobá plánů péče se zpracovává na 10 let pro chráněná území. Pro soukromé i státní vlastníky lesa by se vytvořil doporučující systém, jak lépe pečovat a hospodařit v okolí liniových staveb. Zpracovaná „kuchařka“ by podpořila aktivitu v podobě zvýšené péče v ochranných pásmech zmíněných staveb od vlastníků a správců lesů.

Možná se ptáte, jak donutíme vlastníky pozemků, aby se chovali zodpovědně k těmto stromům, ať už v lesích či mimo ně. Jde o to, že v případě pádu stromů, který spadne do liniové stavby a způsobí materiální škodu či nehodu s následkem smrti, tak už dnes soudy posuzují, zda vlastníci stromů a lesů postupovali preventivně a provedli všechna nezbytná opatření, která by minimalizovala riziko pádů stromů. Management liniových staveb by byl nástrojem, který by pomohl vlastníkům pozemků a současně také ke zkvalitnění péče ochranných pásmech liniových staveb, ke kterému by jistě soudy přihlížely a zkoumaly, zda byly pro-

vedeny doporučující postupy v rámci managementu ochranných pásmech liniových staveb.

Cílem takového managementu je zvýšená statická a ekologická odolnost stromů a ochranných pásmech staveb včetně zvýšení biodiverzity, který by měla schválit většina vlastníků lesů a pozemků včetně státní správy a dotčených orgánů. Je to totiž v zájmu vlastníků pozemků a lesa. Věříme totiž, že žádný vlastník, správce lesa či odborný lesní hospodář zodpovídající za stav lesů resp. stromů by neměl a jistě nebude čekat, až strom spadne do tratě železnice či silnice, aby kvůli takové nečinnosti a bez postupu předběžné opatrnosti, strom způsobil havárii vlaku či usmrtil účastníka dopravního provozu či způsobil zbytečnou hmotnou škodu.

Jsem přesvědčen, že díky takovému managementu by odpadlo i mnoho byrokracie a stát by ušetřil za výjezdy hasičů, za mimořádné výjezdy k odstraňování stromů a zvýšenou péči ze strany správy a údržby silnic. Chytrý management zeleně tedy neznamená bezhlavě vykácet všechno do třiceti metrů od silnice, železnice či elektrovedů, jak by si někdo mohl myslet, ale naopak podpořit pestrost a zároveň odolnost celkové zeleně. Do jisté míry by došlo i k propojování různých biotopů.

### Jak by to mělo vypadat?

Ideální představa je, opakují ideální, že u železnice či silnice bude nejprve travní pás, pak keřové patro, nízkorostoucí stromy a až na to bude navazovat vzrostlý hospodářský les nebo více rozvolněný les, kde jednotlivé stromy budou mít pravidelnou a volnou korunu s nasazením v minimální výšce poloviny výšky stromu.

A ty stromy u liniové stavby by se pěstovaly s větším sponem, bylo by tam ví-

ce listnáčů, v rámci výchovy by se péče zaměřovala na pravidelnou péči o koruny. Roli by hrál i typ liniové stavby apod. Zakládání takových pásů by samozřejmě muselo respektovat různé terény, svažítost, dostupnost stanovišť, vodoteče či jiné liniové stavby apod.

Vznikal by tak jakýsi postupný přechod od liniové stavby do lesa, který by plnil i ochranu lesa před větrem. A nic by nebránilo tomu zde nechávat prvky pro podporu biodiverzity, odumírající ležící stromy...

A takovéto ochranné pásmo musí být zapracováno do lesních hospodářských plánů a osnov jako les zvláštního určení a pozemkových úprav se zaměřením na bezpečnost liniových staveb jako takových. Takže je potřeba nastartovat celkový proces a komunikaci od železničářů a vlastníků a správců lesů, přes legislativce a politiky až po státní správu. A o to se už nějakou dobu snažíme.

Na ČZU v Praze si vliv a důležitost zeleně na chod základní dopravní infrastruktury a význam zeleně na adaptaci krajiny na klimatickou změnu i podél liniových staveb velmi uvědomuje. UVědomujeme si i to, že je třeba, aby taková infrastruktura byla funkční i při přírodních katastrofách a předešlo se hmotným škodám i ztrátám na lidských životech.

Věříme, že chytrý management zeleně a lesů by mohl být již součástí projektování nových silnic a železnic. Mohlo by tím odpadnout zpomalování staveb ze strany ochránců ochrany přírody, protože takový management by mohl být aplikován už před zahájením samotné stavby tak, aby se jak fauna, tak i flóra mohla přizpůsobit plánovaným změnám. Dávalo by to také záruky kvalitní péče o naši přírodu jako takovou a spokojeni by tak byli všichni.



Aleš Erber, správce lesních majetků, pracovník České zemědělské univerzity v Praze.

## Tipy na výlet

### Rodinné Železniční muzeum v Cerekvici nad Loučnou

Železniční muzeum naleznete přímo v domě na nádraží v Cerekvici nad Loučnou, které se nachází mezi Vysokým Mý-



K vidění je mnoho zajímavého z železniční historie.

tem a Litomyšlí. Muzeum provozují „železniční srdcaři“ manželé Rokosovi. Jeho plocha je sice malá, ale o to více momentů z reálné železniční historie je k vidění. Dozvíte se například, jak vypadaly označníky vlaků nebo jak přesně fungoval provoz pokladen s klasickými papírovými jízdenkami včetně hospodaření a kontroly pokladny. Jsou zde vystaveny také jízdenky od dob Rakousko-Uherska, hřebíky na pražce, historické jízdní řády nebo plány a výkresy nádražních budov. Část muzea je věnována pracovišti výpravčího včetně telefonů, ústředny, uniformy a plácačky. Na své si přijdou také milovníci starých cedulí na označování vlaků nebo k orientaci cestujících. Pokud máte rádi železnici a his-



Rodinné Železniční muzeum v Cerekvici nad Loučnou provozují „železniční srdcaři“ manželé Rokosovi.

torii, pak si tento skrytý regionální poklad jednoduše nemůžete nechat uniknout.

Provozovatel: Železniční muzeum, nádraží Cerkvice nad Loučnou, 569 53 Cerkvice nad Loučnou, Tel.:+420 724 494 740, [www.cerkvice.eu](http://www.cerkvice.eu)

### Muzeum v Rosicích nad Labem

V budově bývalé vodárny v železniční stanici Pardubice – Rosice nad Labem najdete expozici, která se věnuje historii železniční i městské dopravy v pardubickém regionu. K vidění tu je v pěti samostatných místnostech a venkovní expozici více než 700 předmětů z historie železnice a městské dopravy, ke kterým každoročně přibývají nové exponáty. Muzeum provozuje Pardubický spolek historie železniční dopravy, který pořádá například akce pro rodiny s dětmi.

Spolek pořádá několikrát do roka jízdy historických motoráček „Hurvínek“ a jízdy historických trolejbusů v Pardubicích. Mimo sezónu probíhají v režii spolku výměnná setkání železničních modelářů

v pardubickém depu. Jízdy historických vlaků nebo trolejbusů, prohlídku muzea mimo pravidelnou otevírací dobu je možné zajistit po domluvě a dle osobních požadavků na objednávku.

### Přímo u Muzea se pořádají doprovodné programy:

- K zahájení nebo ukončení sezóny
- Parní víkend – předvádění modelů parních kotlů a strojů v činnosti
- Drezínový den – možnost povozit se na skutečné drezíně
- Předvádění historických vozidel



Provozovatel: Pardubický spolek historie železniční dopravy, Na Staré poště – depo, 530 02 Pardubice, Tel.: +420 604 926 620, [www.pshzd.cz](http://www.pshzd.cz)

### Staňte se členem našeho Spolku!

Přidejte se mezi téměř stovku našich členů, kterým není rozvoj dopravy lhostejný. Členství ve Spolku je zcela zdarma a přinese Vám například aktuální přísun informací o přípravě dopravních staveb, možnost účastnit se rozhovorů s čelními osobnostmi české dopravy a v případě zájmu se také aktivně podílet na rozvoji dopravní infrastruktury v České republice. Přihlášku naleznete na webových stránkách [www.rozvojdopravy.cz](http://www.rozvojdopravy.cz)

POMŮČKA, AFREM, DEG, DONS, LIER, NAN, PLEAS, RAKE, RAZIN, SVRCH, TAAL	OSOBNÍ ZÁJMEMO	POZDĚJÍ	1. DÍL TAJENKY		DVEŘNÍ ZÁVĚSY	INIC. HEREČKY VEJMĚLKOVÉ	ČINNOST HOLUBÁRE		PODNIK V HAVLIČKOVÉ BŘEDĚ	ROZDĚLIT NA DVĚ ČÁSTI	PRRR		PRŮKOPNÍK ČESKÉ AVIATIKY (JAN)	PŘEDNÍ STRANA MINCE	CHEM. ZN. ŽELEZA	MPZ EKVÁDORU
ŘÍMSKÁ BOHYNĚ ÚRODY				SMŮLA				2. DÍL TAJENKY				KÁVA (HOVOROVÉ)				
PO PRAVÉ RUCE				OBYVATEL RUSKA				POMALÝ ČLOVĚK				INIC. HOKEJISTY VOŽENÍLKA				
DRAVBA RYBA						VCHOD					VŠECHNO				SVAZEK SLÁMY	VÁHA (ZAST.)
	ARAMEJSKÝ SPISOVATEL	LÉČKY				MEZINÁRODNÍ ELEKTRO-TECHNICKÁ KOMISE (ZKR.)										
		CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO					NORSKÝ STÁTNIK A SPISOVATEL						ČÁST CHODIDLA			
ZESILENÝ ZÁPOR				ANGL. ANO			ALŽÍRSKÉ SIDLO	ZÁROVEŇ					FREKVENCE			
SKUTEČNOST				CHEM. ZN. TELLURU				RODNÝ KRAJ								OLYMPIJSKÉ HRY (ZKR.)
					STUD				SLOVENSKÝ MÍR							ZKRATKA BYV. OKRESNÍHO NÁRODNÍHO VÝBORU
INTERNET. DOMÉNA RUMUNSKA			NÁZEV HLÁSKY N			ÚLOVEK							NĚMECKÝ DĚDEČEK			
			ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ (ZKR.)			ENTRÉE							KÓD ÁZERBÁJDŽÁNU			
JMÉNO PĚVKYNĚ DESTINNOVÉ				AKADEMIE VĚD (ZKR.)			PARŤÁK PATA					THAJSKÁ ŘEKA			SLOVENSKÝ OKR	PŘÁVNICKÝ TITUL
				KRAVÁL			RUSKÝ ČÍNA					PLEMENA				
PŘÍSTROJ K POZOROVÁNÍ DROBNÝCH PŘEDMĚTŮ										3. DÍL TAJENKY						
	JMÉNO ČESKÉHO STAVITELE ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ	DOMÁCKY IRENA	PRACOVNÍ SCHŮZE						OPĚT							DĚLÍTKO
			HUDEBNÍ STRUNNÝ NÁSTROJ						UKRYTÉ CENNOSTI							VYSOKÁ BUDOVA
TÁT							KRMIT DOBYTEK NA PASTVINĚ						VČELÍ PRODUKT			
							RUSKÝ REBEL						CHEM. ZN. CĚSIA			
RUMUNSKÉ MĚSTO					PAROŽÍ							ZVUK EL. ZVONKU				
					ČÁST TĚLA							OSLÍ HYKÁNÍ				
V JEDINÉM OKAMŽIKU						KTERÝ						AFRICKÁ BOHYNĚ			CHEM. ZN. ZLATA	KÓD LITVY
						ZMATEK						ZNÁMKOVÝ PŘETISK				
	ÚZEMNÍ CELEK	NOČNÍ HYŘENÍ					INIC. SKLADATELE LIŠKY SVŮDNÁ ŽENA			TYP SŠ			USAZENINA PŘÍDNĚ			
		ANGL. HRÁBĚ								NAHORU NA POVRCH			NĚKDEJŠÍ SPZ ZNOJMA			
PLOVOUCÍ KUS LEDU				ZVRHLÍK								SVLÉČÍ BOTY				
				KOČKOVITÁ SELMA								STAROŘÍMSKÁ MINCE				
MPZ ARGENTINY			JEDNODUCHÉ LOŽE								ANGL. A				KÓD ŠPANĚLSKA	SLOVENSKÝ CO
			FILIPÍNSKÉ JEZERO								INIC. ZPĚVAČKY BUREŠOVÉ					
ÚŘEDNÍ SPISY					INIC. SPISOVATELKY MORNŠTAJNOVÉ			JMÉNO HERCE MONTANDA					SLOVENSKÝ ŘEČ			
					NĚMECKÝ TAK			PŘEKOPÁNÍ					TITUL DOKTORA			
ANGL. DŽINY						HUDEBNÍ ZKRATKA			CHEM. ZN. RUBIDIA				ŽIVOČIŠNÁ POŽIVATINA			
						INIC. HEREČKY LAURINOVÉ			100 M2				ÚPLNĚ VYPÍT			
	AZUR	MODEL VOZU HYUNDAI					ZVUK PŘI PÁDU					DOPRAVNÍ UZEL PARDUBICE (ZKR.)			PŘEVÁHA (ŘIDCE)	NASYCENO
		DÁNSKÝ SPISOVATEL					KÓD ISLANDU					NATO				
MATNĚ					BELGICKÉ SIDLO					OPAK NAD ZNAČKA TEPLONÍHO ROZDÍLU					CITO-SLOVCE SYKOTU	
					DRUH DANĚ										BUĎ ZDRAV	
OZNAČENÍ LETADEL BELGIE			RODINNÝ DUM (ZKR.)				MPZ SLOVENSKA TLAČITKA NA OVLADAČI			4. DÍL TAJENKY						
			PŘEDLOŽKA							ZNAČKA SUŠENEK						
SPODEK KRABICE				SEMESTR									VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ (ZKR.)			
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC (ZKR.)					HOSPODÁŘSKÉ NOVINY (ZKR.)		KYTICE						OZVĚNA			

Prvních dvacet luštitelů, kteří nám pošlou správnou tajenku na email [info@rozvojdopravy.cz](mailto:info@rozvojdopravy.cz) se může těšit na knihu se železničními vtipy.