

# SPOLKOVINY

Dopravní noviny Pardubického kraje

září 2021, vydání k výročí založení Spolku

SPOLEK  
PRO VÝSTAVBU  
DÁLNIC  
D35 A D43

## Úvodní slovo předsedy



Ing. Martin Kolouvatník  
PŘEDSEDA SPOLKU PRO  
VÝSTAVBU DÁLNIC D35 A D43

Vážení obyvatelé Pardubického kraje,

právě teď ve svých rukou držíte vydání „Spolkoviny“, které vydává Spolek pro výstavbu dálnic D35 a D43 u příležitosti své pětileté existence. Jak již samotný název napovídá, Spolek usiluje zejména o co nejrychlejší výstavbu a dokončení dálnic D35 a D43. Angažuje se ovšem i v dalších dopravních projektech, ať už se jedná o důležité obchvaty Vašich měst nebo dálničních přívaděčů.

Jako předseda Spolku musím říct, že když jsme ho před několika lety společně s kolegy zakládali, vůbec jsme tehdy netušili, jak důležitým partnerem se Spolek jednou stane a jak významnou roli bude zastávat v přípravách dopravních staveb v Pardubickém kraji. Jeho pomyslné dveře jsou otevřené všem občanům se zájmem o dopravu bez ohledu na barvu politického dresu. A právě to je jeho velkou výhodou.

Spolek za dobu své existence již mnohokrát potvrdil svůj smysl a přínos. Úspěchů je celá řada a určitě by vydaly na více než jeden rozhovor. Například se velmi významně angažoval při odblokování příprav D35. Ty kvůli nevykoupeným pozemkům stály na místě a vše nasvědčovalo tomu, že rozuzlení přinese až soud, který mohl trvat mnoho let.

Jako předsedovi Spolku se mi však podařilo přivést k jednomu stolu ŘSD s majiteli potřebných pozemků a nalézt oboustranně přijatelné řešení. Tímto krokem jsme odblokovali přípravy a jenom díky tomu bude na konci letošního roku zprovozněn úsek Opatovice–Časy a úsek Časy–Ostrov bude následovat o rok později, tedy v roce 2022.

Spolku se ale také podařilo nastartovat i samotné přípravy S/D43, které vázly kvůli sporům o vedení trasy u našich sousedů z Jihomoravského kraje. Prosadili jsme, aby ŘSD začalo dálnici připravovat směrem ze severu na jih. V našem kraji totiž již dlouhou dobu víme, kudy přesně chceme

trasu vést, a není tak žádný důvod, aby přípravy stály klidně i několik let kvůli sporům u jihomoravských kolegů.

Věřím, že Vám těchto pár řádků pomohlo utvořit si představu o tom, kdo jsme a co děláme. Pokud Vám záleží na dopravě v Pardubickém kraji, pak Vám doporučuji sledovat naše webové stránky, na kterých pravidelně naleznete aktuální dopravní novinky z našeho kraje. A pokud máte chuť přiložit ruku ke společnému dílu, pak Vás rádi uvítáme v řadách našeho Spolku. Členství je zdarma a umožní Vám aktivně se podílet na rozvoji dopravy v našem kraji.

Přeji Vám příjemné čtení.

## Dálniční úsek D35 Opatovice–Časy bude zprovozněn letos v prosinci, úsek Časy–Ostrov bude brzy následovat!



Dálniční úsek Opatovice–Časy bude zprovozněn už v prosinci letošního roku

Zdroj: ŘSD

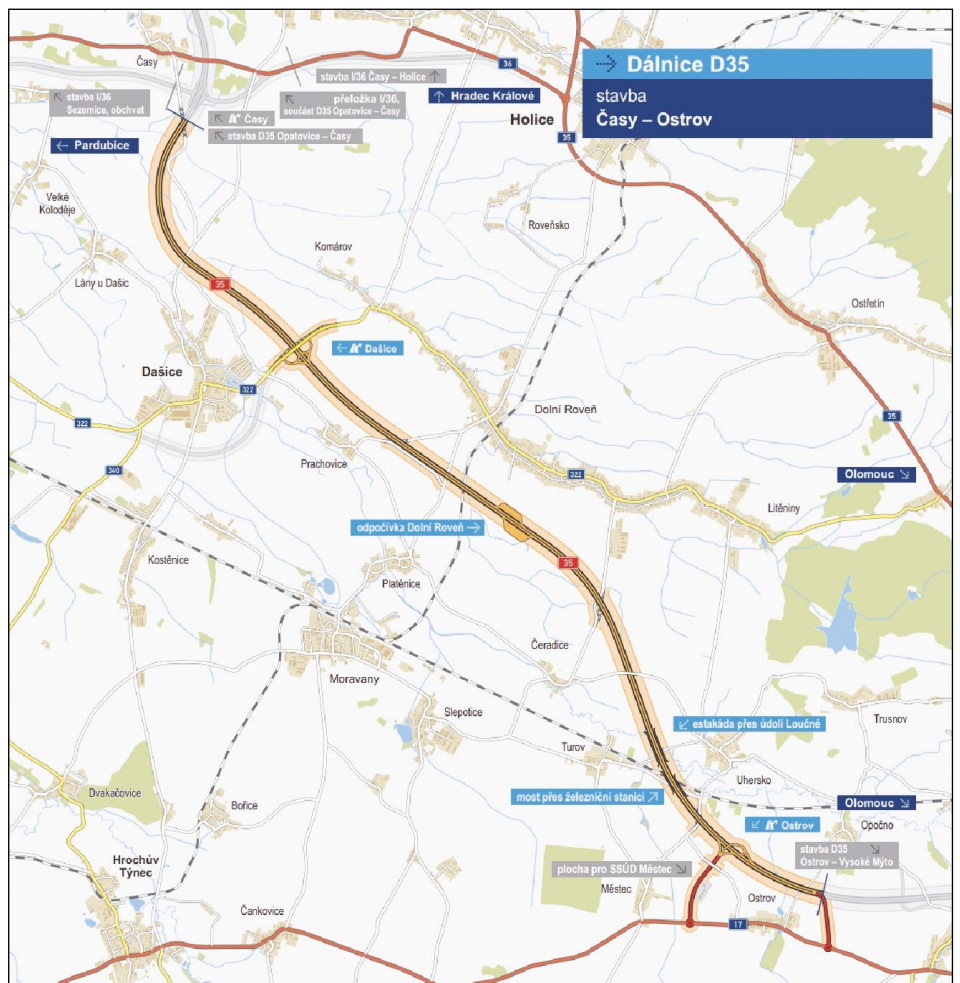
Dálnice D35 se po svém dokončení stane jak severní alternativou pro páteřní dálnici D1, tak také důležitou spojnicí mezi Hradcem Králové a Turnovem. Je proto skvělé, že první dva úseky doslova rostou před očima a blíží se ke svému zdárnému konci. První téměř třináctikilometrový úsek Opatovice–Časy začne řidičům sloužit už letos v prosinci. Druhý úsek Časy–Ostrov, který měří skoro patnáct kilometrů, bude dokončen v průběhu příštího roku. ŘSD původně plánovalo zprovoznit tento dálniční úsek už v létě 2022. Nicméně kvůli komplikacím při stavbě mostu mezi Uherskem a Turovem, který bude auta převádět přes železniční koridor, se tento termín nejeví příliš reálné a úsek tak bude s největší pravděpodobností zprovozněn až koncem příštího roku.



Kompletní informace k úseku Opatovice–Ostrov



Kompletní informace k úseku Časy–Ostrov



Dálniční úsek D35 Časy–Ostrov bude dokončen koncem roku 2022

Zdroj: ŘSD



Přípravy mostu přes železniční stanici Uhersko v úseku Časy–Ostrov  
Zdroj: YouTube ŘSD



Vizualizace estakády před inundační území Labe v úseku Opatovice–Časy  
Zdroj: YouTube ŘSD

## Přípravy navazujících úseků dálnice D35 od Ostrova k Mohelnici probíhají podle plánu

Navazující úseky dálnice D35 mezi Ostrovem až Mohelnicí jsou postupně připravovány. V Pardubickém kraji se nachází celkem šest úseků, z toho pět již má pravomocné územní rozhodnutí. To je skutečně klíčové. Pravomocné územní rozhodnutí znamená naprosto zásadní zlom z pohledu příprav staveb a představuje obrovský posun oproti předchozím letům. V tuto chvíli se prakticky na všechny tyto úseky zpracovává nebo již je zpracována dokumentace pro

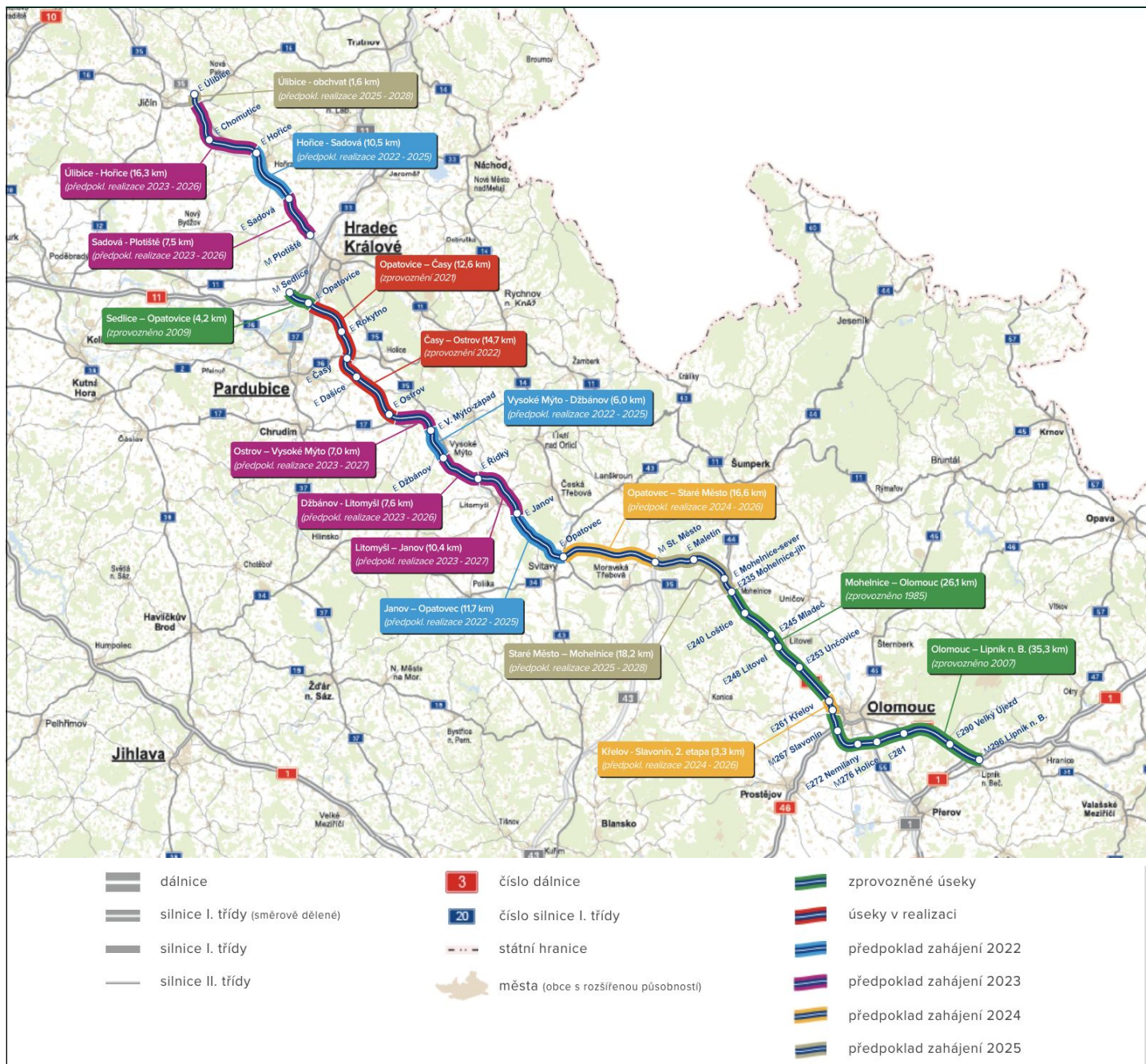
stavební povolení. ŘSD postupně začíná s výkupy pozemků, což bude samozřejmě klíčem k úspěšnému dotažení příprav staveb a k následnému zahájení samotné výstavby jednotlivých dálničních úseků.

**ŘSD začne v příštím roce s výstavbou několika dálničních objektů, jedním z nich bude i tunel Homole**

Věděli jste, že některé dálniční objekty a úseky D35 by se měly začít stavět již v příštím roce? Například

v úseku Janov–Opatovec se jedná o samostatný železniční most, na jehož zhotovení ŘSD vypisuje výběrové řízení a na začátku příštího roku chce začít stavět. V optimistické variantě bychom dokonce mohli začít již na konci letošního roku.

V úseku od Ostrova po Vysoké Mýto chce ŘSD začít s výstavbou tunelu Homole, který plánuje stavět v režimu Design & Build. V tuto chvíli také připravuje zadávací dokumentaci této stavby s cílem na konci letošního



Jednotlivé dálniční úseky D35

Zdroj: ŘSD

roku vypsát výběrové řízení. Pokud by se tento plán podařil, pak bychom v příštím roce mohli začít stavět. Také by nemělo zapadnout, že ŘSD plánuje zahájit výstavbu zbylých dálničních úseků D35 v letech 2022/2023.

### ŘSD plánuje v příštím roce zahájit výstavbu dálnice mezi Vysokým Mýtem a Džbánovem

Obyvatelé Vysokého Mýta mají důvod k radosti. Aby také ne, vždyť po mnohaletém čekání jim konečně svítla naděje, že dojde ke snížení dopravní intenzity ve městě. Právě Vysoké Mýto patří mezi města, která jsou extrémně zatížena kamionovou dopravou. Každý den jím projedou tisíce aut či kamionů, což si vybírá svou daň nejen v podobě zničených silnic, ale například také ve zhoršené



Vizualizace tunelu Homole

Zdroj: ŘSD

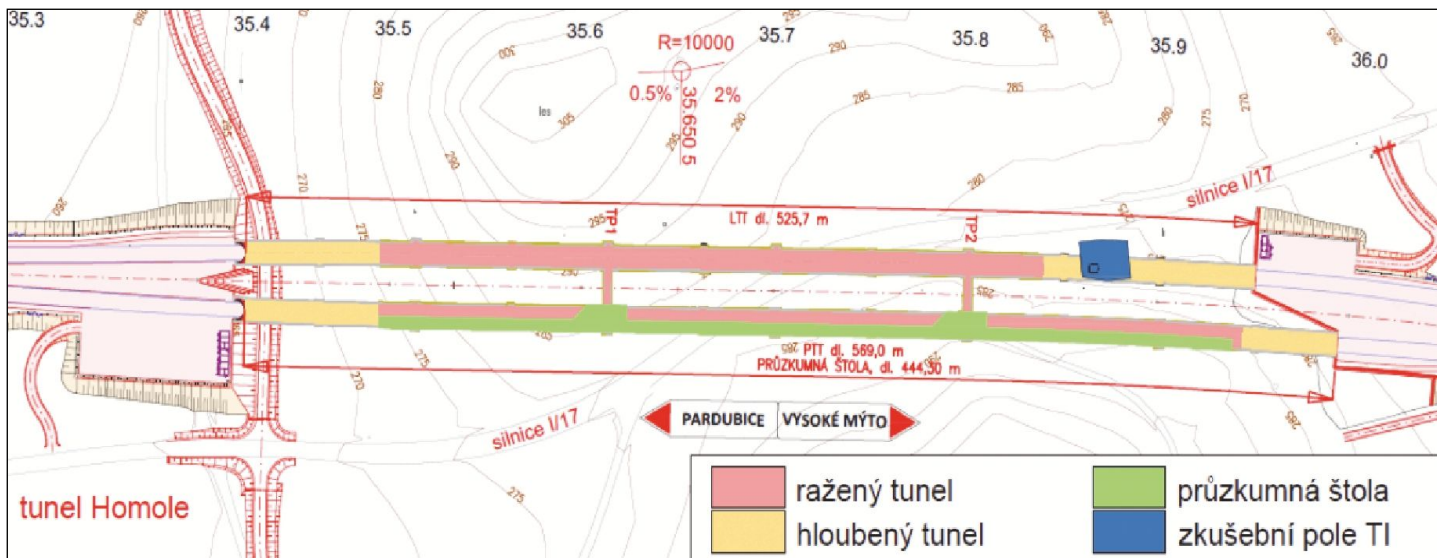


Kompletní informace k úseku Ostrov-Vysoké Mýto



Kompletní informace k úseku Janov-Opatovec



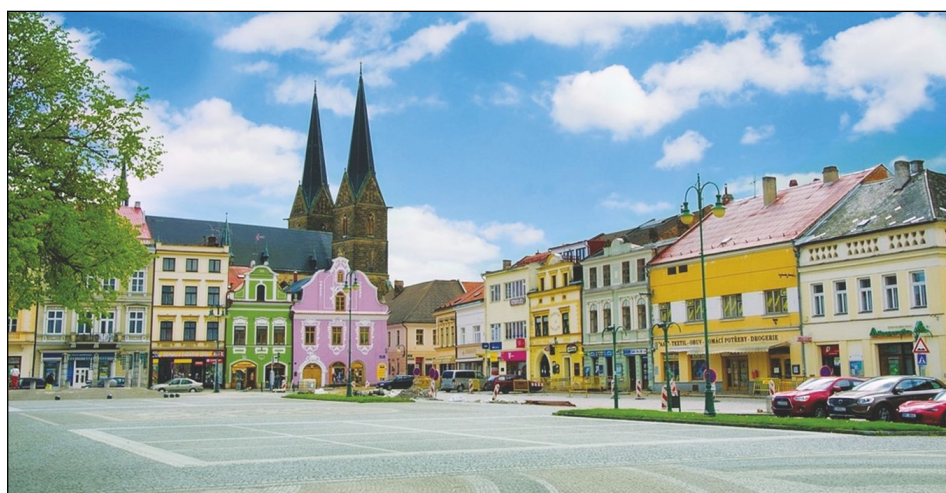


Situace tunelu Homole

Zdroj: ŘSD

kvalitě ovzduší, které musí obyvatelé dýchat.

ŘSD by podle současného harmonogramu mělo získat stavební povolení pro úsek Vysoké Mýto–Džbánov v roce 2022 a ve stejném roce plánuje vypsat tendr a zahájit stavební práce. Dokončením tohoto dálničního úseku dojde k výraznému útlumu tranzitní dopravy, protože bude v drtivé většině případů směřovat právě po dálnici D35.



Vysoké Mýto dlouhodobě trápí nadměrná doprava. Dokončení dálnice D35 přinese obyvatelům zásadní úlevu.  
Zdroj: Kudy z nudy



Kompletní informace  
k úseku  
Vysoké Mýto–Džbánov



## Složitý příběh obchvatu Litomyšle se konečně dočkal svého rozuzlení i díky Spolku



Generální ředitel ŘSD Radek Mátl a starosta Litomyšle Daniel Brydl během březnového memoranda k D35  
Zdroj: Město Litomyšl

Z pohledu celkového dokončení dálnice D35 je velmi důležitý obchvat Litomyšle. ŘSD v tomto případě sice nemá pravomocné územní rozhodnutí, ale na druhou stranu došlo k dohodě mezi ŘSD, městem Litomyšl, příslušnými obcemi v okolí a dalšími subjekty na technickém řešení stavby. Z mého pohledu předsedy Spolku

Martina Kolovratníka se jedná o klíčovou shodu, protože díky tomu zde odpadl zásadní odpor, se kterým se ŘSD ještě nedávno potýkalo. „Věřím, že právě díky tomu bude schopno urychlit přípravy tak, aby dohnalo ostatní úseky s již získaným územním rozhodnutím. ŘSD v současné době zpracovává dokumentace pro sloučené řízení s tím, že hotovo by mělo být na konci letošního roku. Pokud se vše povede, pak bychom v příštím roce měli zahájit projednávání územní dokumentace,“ uvádí.

### Aktuální stav příprav dálničního úseku D35 Staré Město – Mohelnice

Dálniční úsek D35 Staré Město – Mohelnice se rozkládá na území Olomouckého kraje. V současné době se jeho přípravy nachází ve fázi zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, které je projednáváno s pří-

slušnými orgány. ŘSD požádalo již o vydání územního rozhodnutí, které by v optimistické variantě mohlo získat do konce letošního roku. Momentálně ovšem již probíhají geologické průzkumy pro stavební povolení a zároveň ŘSD také zadalo zpracování dokumentace pro stavební povolení. „Chceme totiž, aby se na dokumentaci začalo pracovat ještě v letošním roce, díky čemuž bychom dohnali skluz oproti úsekům v Pardubickém kraji. Jsem přesvědčený, že dálnice bude dostavěna v celé délce nejpozději v roce 2028/2029,“ komentuje generální ředitel ŘSD Radek Mátl, který inicioval Spolek pro výstavbu dálnic D35 a D43.



Kompletní informace  
k úseku  
Staré Město – Mohelnice





Vizualizace D35 Staré Město – Mohelnice

Zdroj: YouTube ŘSD



Vizualizace D35 Staré Město – Mohelnice

Zdroj: YouTube ŘSD

## Záchranný archeologický průzkum probíhá podle plánu, severovýchodní obchvat se začne stavět zkraje příštího roku!



Archeologické průzkumy jsou skvělou příležitostí zjistit nové informace o naší historii. Například na obrázku můžete vidět 7 000 let starou studnu. Podle dostupných informací jde o nejstarší datovanou studnu ve střední Evropě.

Zdroj: Archeologické centrum Olomouc

Severovýchodní obchvat představuje z pohledu krajského města jednu z nejvýznamnějších dopravních staveb. Jakmile bude dokončen, vznikne důležitá spojka mezi Trnovou a Dubinou, která povede přes Fáblovku. Kromě toho Pardubice také získají dvousetmetrový most přes Labe a jeho slepé rameno. Obchvat pomůže výrazně snížit dopravní zátěž v centru města a uleví nejen od tranzitní, ale také i od místní dopravy. Zároveň bude sloužit jako přivaděč k dálnici D35. Tolik k severovýchodnímu obchvatu. Pojďme se ještě podívat, jak to vypadá s jeho aktuálním stavem příprav.

„Jsem rád, že po mnoha letech už vidíme konečně světlo na konci tunelu. Pokud jste nedávno projížděli kolem, pak jste nemohli přehlédnout probíhající archeologický průzkum, který se pomalu chýlí ke svému konci. ŘSD následně ještě čeká do konce letošního roku úspěšně do-

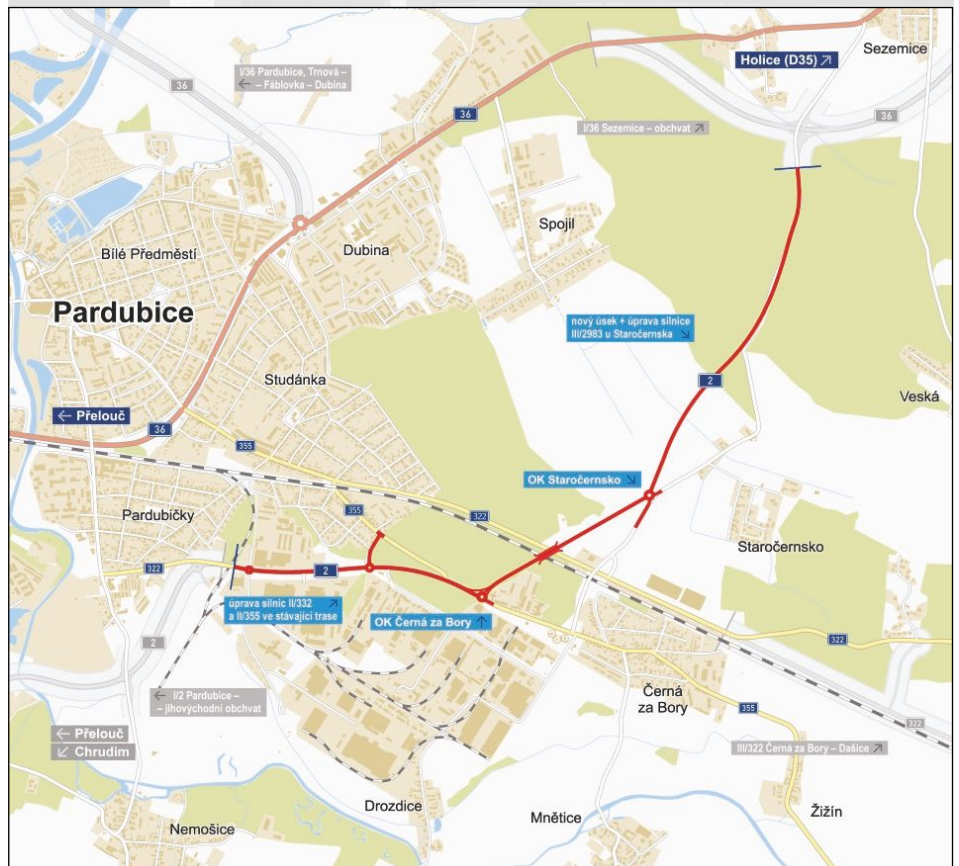
táhnout soutěž na zhotovitele. Pokud ŘSD dokončí soutěž bez problémů, pak je reálné, že by ‚bagry‘ mohly vyjet do terénu hned zkraje příštího roku! Tato skutečnost je ovšem podmíněna tím, že se neúspěšní uchazeči nebudou odvolávat či nedojde k posunu termínu ‚otevření obálek‘. Nebojím se ovšem říct, že samotné zahájení výstavby je na spadnutí. Je to skvělá zpráva a jako řidič z ní mám radost,“ ko-

mentuje předseda Spolku Martin Kolovratník. Zbývá dodat, že pokud vše půjde podle harmonogramu, pak by se první řidiči po obchvatu měli svézt v roce 2023.



Kompletní informace k severovýchodnímu obchvatu Pardubic

## ŘSD připravuje další silniční propojení Pardubic a Sezemice



Silniční propojení Pardubic a Sezemice

Zdroj: ŘSD

Ředitelství silnic a dálnic – ŘSD pracuje na další části obchvatu I/2. Komunikace z části Pardubičky povede místy ve zcela nové trase. Silnice bude součástí systému obchvatů Pardubic. Podle dokumentace pro posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) a letáku ŘSD povede silnice po Průmyslové ulici do Černé za Bory. Tam z okružní křižovatky trasa stoupá na nový silniční most přes želez-

niční koridor a dál vede kolem pardubické části Staročernsko a napojí se na budoucí obchvat Sezemic.

Podle ŘSD se tak odvede tranzitní doprava ze současných komunikací v centru města. Po dokončení severovýchodního, jihovýchodního a jihozápadního obchvatu by měl vzniknout okružní systém kolem Pardubic.

Celá stavba I/2 Pardubičky–Sezemice má délku 4,7 kilometru a je roz-

dělena na dva úseky. Jsou na ní tři mostní stavby, nová okružní křižovatka a zahrnuje i přestavbu dvou nynějších průsečných křižovatek na kruhové. ŘSD chce získat stavební povolení v roce 2024, stavbu zahájit o dva roky později a dokončit v roce 2027. Předpokládaná cena se nyní odhaduje na více než 500 milionů korun bez DPH.

## ŘSD připravuje další dvě varianty trasy severozápadního obchvatu Chrudimi

Část obyvatel chrudimské místní části Markovice a lokality Na Rozhledně odmítá původní trasu budoucího severozápadního obchvatu Chrudimi. Vadí jim, že by silnice vedla blízko zástavby. Vedení města proti ní předali petici s několika sty podpisy. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) připravuje další dvě varianty trasy, informuje starosta František Pilný.

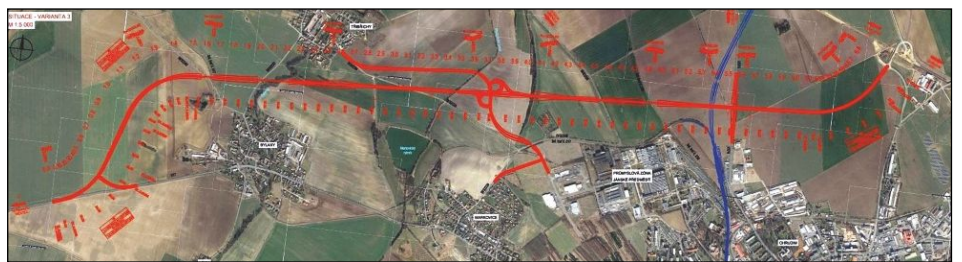
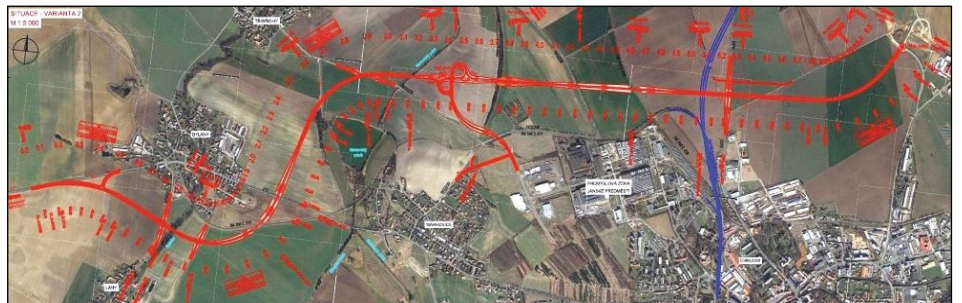
„V územním plánu je zatím zakreslená varianta blízko Markovic, k nejbližšímu obytnému domu je to 25 metrů. Nepočítala s tím, že by zůstala zachována železniční trať na Heřmanův Městec. Pokud ale má zůstat zachována, nešla by napojit průmyslová zóna, což je pro nás prioritou,“ říká František Pilný. Proti zrušení nevyužívané tratě se postavila Správa státních hmotných rezerv, která chtěla trať nebo alespoň její koridor zachovat jako rezervní pro přepravu pohonných hmot ze skladu u Kostelce u Heřmanova Městce.

Severovýchodní obchvat, který bude tvořit přeložka silnice I/17 směrem na Čáslav, začne na kruhové křižovatce u Vestce, obkrouží město ze severu kolem průmyslové zóny a areálu bývalého podniku Transporta a bude pokračovat na západ k Heřmanovu Městci. Podle Pilného projektanti navrhli další dvě varianty. Jedna by vedla dál od Markovic, ale blíže jižnímu okraji Bylan, další by za Markovicemi pokračovala severně od Bylan kolem Tříbřich a vyústila by před nebo za Heřmanovým Městcem.

„Schválili jsme odpověď na petici s tím, že Chrudim je proti původní variantě, která je blízko Markovic a zneumožnila by napojení průmyslové zóny. Pod Markovicemi by také vznikla nehezká betonová estakáda. Rozhodnutí, která z dalších tras bude schválena, zůstane na investoroři a na posouzení vlivu na životní prostředí,“ říká starosta Chrudimi.

Na konci letošního roku by měla být zprovozněna druhá část obchvatu Chrudimi, který město obchází na východní straně. První část od Pardubic po křižovatku se silnicí I/17 na

Vysoké Mýto byla otevřena na konci roku 2015, navazující, která se vyhne i sousedním Slatiňanům, se začala stavět v prosinci 2018.



Varianty severozápadního obchvatu Chrudimi

Zdroj: Město Chrudim

## TROCHA HUMORU

Kamion najede na dálnici a zasekne se pod mostem. Po chvíli přijede policie a jeden policajt říká řidiči: „Ses zaseknul, co?“ Kamionář mu našťavaně odpoví: „Ne! Vezu most a došla mi nafta“.

Doktor na patologii volá do prodejny motorek: „Kolik jste prodali těch nových motorek Yamaha?“

„Přesně 20 kusů.“ „Tak to by mě zajímalo, kde se ještě flákají ti tři.“

# SILNIČNÍ ZAJÍMAVOSTI

## Modernizovaná obalovna Topol jede naplno



Obalovna Topol se nachází pouhých pár kilometrů od Chrudimi  
Zdroj: Spolek

Znáte obec Topol nedaleko Chrudimi? Pokud jste řidiči a projížděli jste tudy, pak jste si možná všimli areálu firmy M – Silnice a.s., kde se nachází sklad kameniva, automatizované linky a vysoké věže. Možná jste to nevěděli, ale ve skutečnosti se jedná o výrobu obalových živých směsí (čtete výrobu asfaltu), která v uplynulých měsících prošla výraznou modernizací.

Věděli jste, že se v areálu Topol vyrábí asfalt již od roku 1977? Od té doby byla obalovna samozřejmě již mnohokrát modernizována. Firma M – Silnice a.s., které tento areál patří, například zastřešila sklad drtí, vyměnila míchací věže, rozšířila areál o jedno expediční silo, několikrát provedla výměnu filtrační jednotky nebo také doplnila obalovnu o dávkování recyklátu.

S příchodem moderních technologií ovšem obalovna přestala postupně plnit požadované technické parametry dle současných nároků na živou směs a také vyhovovat veškerým ekologickým požadavkům. Rozhodnutí modernizovat ji tak bylo jasnou volbou a také nevyhnutelné.

Máte rádi technické zajímavosti? Pár jich tu pro Vás máme. Původní výkon obalovny byl navýšen z 120 na 160 t/hod. Důvodem navýšení je skutečnost, že výkon byl nedostatečný pro zásobování finišerů (obrovské stroje, které pokládají asfalt) na komunikacích I. třídy.

Je také zajímavé, že obalovná směs se nedá vyrábět do zásoby. Důležitá je i spádová oblast obalovny, protože asfalt z ní může být přepravován přibližně v okruhu 40–50 km, aniž by utrpěl ztrátu kvality. Pokud by byl převážen na delší vzdálenost, mohlo by dojít k poklesu teploty a tím ke ztrátě vlastností vhodných pro následnou pokládku.

Je skvělé, že české firmy disponují podobnou infrastrukturou přímo na místě a mají tak oproti zahraničním sdružením konkurenční výhodu. Pro příklad nemusíme chodit daleko – zůstaňme u naší dálnice D35, kterou chtěly stavět firmy z Kazachstánu nebo z Itálie.

„V soutěžích ŘSD figurovaly s jakousi mobilní obalovnou, která vzbuzovala důvodné pochyby, a nejsem si jistý, zda by skutečně dokázaly dálnici postavit včas a v požadované kvalitě. Tvrdím proto, že musíme co nejdříve podporovat české firmy, které dávají práci našim občanům. Přesně tento přístup razím k zákonům, třeba k zákonu o zadávání veřejných zakázek, který jsme novelizovali s platností od začátku letošního roku,“ říká předseda Spolku Martin Kolovratník.

Pro úplnost doplňujeme, že zadavatelé, jako jsou například obec, kraj nebo stát, mají povinnost v soutěži zohlednit sociální, inovativní a ekologický aspekt. Díky tomu se nám tak nebude stávat, že dodavatel nebude vozit materiál nebo stroje přes celou republiku. Z pohledu našeho Spolku se jedná o vítanou inovaci a krok správným směrem.



Předseda Spolku Martin Kolovratník během exkurze  
Zdroj: Spolek

## Rozhovor s místopředsedou Spolku Petrem Krejcarem



Petr Krejcar  
MÍSTOPŘEDSEDA SPOLKU

**Jste zakládající člen našeho Spolku, slavicího letos pětileté výročí. Jak hodnotíte činnost Spolku a jeho úspěchy?**

Činnost Spolku hodnotím veskrze kladně, protože propojuje a dává informace. Pro starosty obcí je důležité, že se setkáváme s vedením ŘSD. Samotná základna členů Spolku je různorodá a má zájem pomoci výstavbě naší dálnice.

**Na co by se podle Vás měl Spolek do budoucna více zaměřit?**

Do budoucna je důležité urychlit budování dalších úseků D35 a tam, kde se objeví problémy, Spolek může zprostředkovávat jednání a navrhnout řešení.

**Co byste Spolku popřál k tomuto výročí?**

Nejen k výročí přeji všem dobré zdraví a pan předseda Martin Kolovratník ať vytrvá ve své pracovní aktivitě, protože může být inspirací pro ostatní...



Michal Kortyš  
SENÁTOR

### Jak hodnotíte současnou situaci výstavby dopravní infrastruktury v Pardubickém kraji?

Krajská reprezentace věnuje zvláštní péči dopravní infrastruktuře trvalou péči. Za posledních pět let dochází v oblasti výstavby, modernizace a opravy silniční sítě k soustavnému navyšování finančních prostředků. Ať již s využitím evropských fondů, příspěvků státu a krajského rozpočtu. K významnému posunu dochází v pokračování výstavby D35 přes území Pardubického kraje. Spolu s touto výstavbou je spojena i modernizace a výstavba tzv. přivaděčů na D35, na které získal Pardubický kraj ze státního rozpočtu 2,7 miliardy Kč. V loňském roce bylo na území Pardubického kraje do oprav a rekonstrukcí silnic II. a III. třídy investováno okolo 2 miliard Kč. Tato výše finančních prostředků byla dosažena v obdobné výši i v roce 2019. Dochází k zintenzivnění modernizací silnic II. a III. třídy, na které využíváme finanční prostředky z Evropské unie v rámci projektu IROP. Tento trend pokračuje v tomto i následujícím roce.

### Co se podle Vás povedlo a kde nás naopak tlačí bota?

Přes zvyšující se pozornost částečně zaostáváme v rekonstrukcích mostů, kterých vlastníme 825 kusů, z nichž je 7 havarijních, 36 velmi špatných a 107 špatných. Finanční potřeba na rekonstrukce mostů je 639 milionů Kč. Na běžnou údržbu bychom potřebovali ročně vyčlenit cca 139 milionů Kč. To nelze k celkovému objemu možných finančních prostředků na údržbu a opravy silnic v majetku Pardubického kraje realizovat. Dále se nám nedaří v plné míře realizovat údržbu námi opravených a modernizovaných úseků silnic. Tím se snižuje jejich celková životnost.

### V Pardubickém kraji vzniká tzv. Dopravní uzel Pardubice. Co tento projekt přinese jeho obyvatelům? V čem vidíte jeho potenciál a přínos?

Od roku 2013, kdy bylo podepsáno memorandum mezi Pardubickým krajem a Ministerstvem dopravy ČR o spolupráci při přípravě a realizaci Dopravního uzlu Pardubice, se stala problematika realizace součástí řídicí a organizační práce všech politických reprezentací a dalších zainteresovaných organizací. Součástí dopravního uzlu je řada již uskutečněných staveb v oblasti silniční dopravy, kde byla realizována například přestavba úseku silnice I/37 Pardubice–Trojice, Pardubice – MÚK Palackého dostavba, omezení nákladní dopravy po bývalé silnici I/36 přes Lázně Bohdaneč, před realizací je výstavba I/36 Pardubice–Trnová–Fáblovka–Dubina i připravovaný obchvat Sezemic. Realizuje se modernizace železničního uzlu Pardu-

bice, zdvojkolejnění železniční trati Pardubice – Hradec Králové. Byl postaven nový terminál na Letišti Pardubice, zvyšuje se kapacita parkovacích ploch na letišti EBA. Po dohodě s městem Pardubice se začínáme zabývat projektovou přípravou tzv. západní tangenty, která propojí silnice I/2 a bývalou I/36 v oblasti Semtína. Toto propojení zároveň bude sloužit jako obslužná komunikace multimodálního logistického centra, které vyrostě v oblasti budoucího veřejného Přístavu Pardubice. Zároveň odlehčí dopravě v centru města a umožní napojení na D35. Vyprojektována ve stupni studie a před realizací je i výstavba okružní křižovatky na silnici II/211 Rybitví. Realizace Dopravního uzlu Pardubice výrazně napomáhá dopravní obslužnosti Pardubické aglomerace a zároveň přispěje ke zvýšení zaměstnanosti a atraktivity Pardubic pro budoucí investory.

### Jedním z argumentů táhnoucí se výstavby dopravních staveb je složitá legislativa. Kdy se situace změní? Blýská se již na lepší časy?

Bohužel liniový zákon umožňující významné urychlení majetkoprávní přípravy staveb vyjmenovaných komunikací v režimu veřejného zájmu se nevztahuje na silnice II. a III. třídy, které Pardubický kraj vlastní. Přesto se našemu kraji daří stavební legislativu v jeho silničním stavitelství zvládat. Je to i proto, že v této oblasti pracují velmi kvalifikovaní lidé. Máme dostatečnou zásobu připravených projektů, která je daleko vyšší než disponibilní finanční prostředky. Jsou připraveny stavby na dva roky dopředu.

### Jste jednou z hlavních osobností, která se podílela na odblokování příprav dálnice D35 u Litomyšle. Můžete našim čtenářům stručně popsat, o jaký problém se jednalo?

Když jsem nastoupil v roce 2018 na radnici, našel jsem dvě velmi zneprátené strany, které spolu už ani

nechtěly jednat: na jedné straně ŘSD a město a na druhé straně některé obce kolem Litomyšle, spolek a zemědělec, kteří aktivně vystupovali proti tzv. variantě nula vedení dálnice kolem města. V první řadě jsem se snažil se všemi sejt a diskutovat. Oni se všichni velmi často vraceli do minulosti, šlo tam o pocit křivdy, ale opa-

kovaně jsem jim vysvětloval následující: dálnice se blíží před Vysoké Mýto, tak se pojďme přestat bavit o tom co bylo a co by bylo bývalo, kdyby... a pojďme řešit přítomnost a hlavně budoucnost. Minulost totiž nezměníme, ale budoucnost můžeme ovlivnit. Důležité je hledání kompromisů, konsensu a řešení.





Daniel Brydl  
STAROSTA LITOMYŠLE

### Čemu přisuzujete úspěšnou dohodu a podepsání Memoranda s ŘSD ČR?

Určitě velmi důležitý byl osobní vstup pana generálního ředitele ŘSD Mátle do jednání. Přišel jako člověk zvenku, který jasně řekl, co změnit lze

(výškové vedení dálnice, protihlukové stěny, zárubní zdi apod.), a co změnit nelze (vedení dálnice v krajině ve variantě nula, na kterou byla vydána EIA), a hlavně nabídl hledání kompromisů v těchto záležitostech. Společně na několika schůzkách s projektanty a po výměně mnoha mailů vykryštalizovaly požadavky jednotlivých účastníků setkání, na které projektanti a ŘSD vstřícně reagovali, a připravilo se memorandum, které dalo dohodám písemnou formu. Dovoluji si zde tvrdit, že díky tlaku oněch tzv. odpůrců vznikla opravdu lepší dálnice pro své nejbližší okolí a že by to takto mělo být vždy: stát přestal nařizovat, ale odpovědný zástupce státu si sedl a hledal a nabízel řešení tam, kde bylo možné změny navrhnout. Nevznikla tak dálnice ideální pro všechny, ale akceptovatelná všemi – tedy onen důležitý kompromis. Je na místě zde poděkovat všem zúčastněným stranám – jak starostům

obcí, tak zemědělcům a zástupcům spolku Živé Kornice, že jim šlo opravdu o věc, o hledání rozumného řešení vedení dálnice, která bude co nejméně obtěžovat své okolí. Poděkování samozřejmě patří i druhé straně – ŘSD a projektantům. Díky dohodě tak dle mého názoru vznikla opravdu lepší dálnice – a to dokonce ve finále bez nějakých větších finančních nákladů, pokud mám správné informace ze strany ŘSD.

### Jak je dosud Memorandum plněno?

Zatím jde vše podle dohody, což je také výborné zjištění. Všechny strany plnily a plní, co slíbily, v memorandu je také popsán mechanismus pravidelných čtvrtletních osobních schůzek na MÚ v Litomyšli, kde dochází ke kontrolám plnění jednotlivých bodů. Takže ona nově nastolená důvěra je takto posilována, což je velmi důležité.

## Tak trochu jiný rozhovor s generálním ředitelem ŘSD Radkem Mátle



Radek Mátl  
GENERÁLNÍ ŘEDITEL ŘSD

### Česko bývá kritizováno, že staví nové dálnice a silnice pomalým tempem. Kolik kilometrů plánujete zprovoznit v letošním a příštím roce?

V letošním roce je v plánu zprovoznit celkem 46,5 km nových dálničních úseků a k tomu je třeba připočítat dokončení modernizace D1 v délce 48,3 km. V roce 2022 předpokládáme zprovoznit dalších 25,5 km nových dálnic.

### Bude mít Česko dostatek peněz na výstavbu v dalších letech?

Věřím, že i přes problémy se schodkem státního rozpočtu se najde dosta-

tek finančních prostředků na financování dopravní infrastruktury. Dálniční úseky budou částečně hrazeny z Operačního programu III, ale bude potřeba zajistit jejich spolufinancování. Zdroje v národním rozpočtu se dále musí najít zejména na výstavbu obchvatů měst a obcí a samozřejmě na údržbu a opravy stávající sítě. Bylo pro stát a jeho rozvoj velkou chybou tyto finanční prostředky nenajít. Ale je jasné, že situace bude složitější než v posledních letech a budou se pravděpodobně muset stanovit priority, do kterých se bude investovat.

### Čemu přisuzujete skutečnost, že rychlost příprav a výstavby nabírá v posledních letech na obrátkách?

Aspektů je vícero. Předně se od roku 2015 investuje do přípravy staveb obrovské množství finančních prostředků – v posledním roce dokonce až 6 násobně víc než v letech před rokem 2015. Příprava dálničních a silničních staveb je v posledních letech jednoznačně vládní prioritou a ŘSD ČR mělo v této oblasti plnou podporu. Určitě ke zlepšení situace pomohla i personální stabilita a v neposlední řadě jednotlivé legislativní změny – zejména jednotlivé novely liniového zákona,

kteří výrazně přispívají ke zrychlení přípravy dopravních staveb.

### Jaký je Váš vztah jako generálního ředitele ŘSD ČR k autům a řízení?

Samozřejmě kladný. Velmi rád řídím a nevnímá mi dlouhé náročné cesty. Ale jezdím bezpečně a jsem rád, že zatím bez nehod a pokut. Zároveň jízdu autem jsem vlastně stále v práci.

### Máte nějakou svou oblíbenou cestu?

Žádnou takovou nemám, ale mám moc rád něčím výjimečné a zajímavé dopravní stavby – např. dlouhé estakády. Např. problémová dálnice D8 procházející Českým středohořím je úžasná stavba.

### Kolik kilometru ročně naježdíte?

Zhruba kolem 35 až 40 tisíc kilometrů, většinou služebně.

### Poslední otázka bude mimo dopravu: Jak a kde jste strávil letošní dovolenou?

Moc dovolené jsem si z důvodu pracovního vytížení neužil. Nebyl bohužel čas, ale jeden týden jsem strávil s rodinou u moře a taky pak pár dní s dětmi na lodi na řece.

## Modernizace železničního uzlu Pardubice probíhá podle plánu



Předseda Spolku a současně i místopředseda Správní rady Správy železnic Martin Kolovratník je výrazně podepsán například pod projektem nadzemní lávky, která spojí sídliště Dukla s nádražím.  
Zdroj: Spolek

Modernizace železničního uzlu Pardubice patří mezi nejvýznamnější investiční akce Správy železnic. Stavební práce začaly v září minulého roku a skončit by měly v roce 2024. Do té doby se bohužel musíme obrnit pevnými nervy a připravit se na různá omezení. Výsledek ovšem bude stát za to.

Předseda Spolku a současně i místopředseda Správní rady Správy železnic Martin Kolovratník připravil stručný report ze své nedávné „inspekční cesty“, kdy se vydal přímo do terénu, aby zjistil, zda vše probíhá podle plánu a nečekají nás neočekávané problémy, kterým lze důslednou kontrolou předejít.

Už v září loňského roku byly zahájeny práce důležité pro následující stavební postupy jako například betonáže základů stožárů trolejového vedení, úpravy trolejového vedení, přeložky kabelů zabezpečovacího zařízení, silnoproudu, budování návestní lávky, snesení kolejí. Od října do začátku prosince 2020 se pracovalo na izolaci podchodů a kabelovodů, rekonstrukci kanalizace, úpravě nástupištní hrany, zkrácení nástupiště č. 3 a 4. V letošním roce tyto práce pokračují, připravuje se rekonstrukce jednotlivých nástupišť.

Možná jste zaznamenali, že stavební práce se velmi zintenzivnily na přelomu května a června v souvislosti s přerušením provozu do Pardubic – Rosic nad Labem. Naplno se tak

rozeběhla například rekonstrukce nástupiště č. 1 a 2, vybraných sudých kolejí a zhlaví ve směru na Přelouč. V uzlu Pardubice aktuálně probíhá také oprava podchodu a budování výstupního schodiště na budoucí nástupiště, v ulici Jana Palacha se staví opěry mostu, na který bude převedena doprava při opravě stávajícího čtyřkolejného mostu. Probíhá také rekonstrukce příjezdového východního podchodu.

### Výsledkem modernizace železničního uzlu Pardubice bude:

Rekonstrukce železničního spodku a svršku, trakčního vedení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, stávajících podchodů, mostů a propustků.

Rekonstrukce železničního mostu přes ulici Jana Palacha, který bude nově doplněn o jednokolejný ocelový most pro obsluhu připravované zastávky Pardubice-centrum.

Nové ostrovní nástupiště č. 5, rekonstruovaná stávající nástupiště (přístup z odjezdového podchodu na pražském rameni eskalátory), včetně zastřešení a informačního systému.

Vybudování nové lávky pro pěší, která propojí oddělené části města s bezbariérovým přístupem na nástupiště 1, 2, 3 a 4.

Výstavba druhé koleje v úseku Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice nad Labem (dosaženo společnou realizací se stavbou Zdvoukolejnění Pardubice – Rosice nad Labem – Stěblová).



Vizualizace lávky na Duklu

Zdroj: Správa železnic

## Modernizace železničního úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí jede podle „jízdního řádu“

Na začátku letošního května Správa železnic zahájila stavební práce na rekonstrukci železničního úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí. Projekt za téměř 3,4 miliardy korun bude dokončen v roce 2023. Na jeho konci nás čeká modernizovaná trať umožňující rychlejší a bezpečnější jízdu vlaků, ale také vybudované podchody pro cestující a bezbariérová nástupiště.

Od pana starosty Řeháka jsme se dozvěděli, že místní obyvatelé trápí neutuchající ruch nebo také jízda těžkých nákladních vozů, které si vybírají daň na místních silnicích. Správa železnic a dodavatelé přijali pravidla, která mají obyvatelům ulevit.

Z těchto důvodů se vydal předseda Spolku a současně i místopředseda Správy železnic Martin Kolovratník na „inspekční cestu“ a zjistil, že do



Předseda spolku Martin Kolovratník na „inspekční cestě“  
Zdroj: Spolek

davatelé a Správa železnic všechna nastavená pravidla dodržují.

Jedním z největších problémů jsou vybudované cyklostezky, které se používají pro obsluhu stavby.

„Je jasné, že nejsou na něco podobného stavěny a tímto provozem jednoznačně trpí – padají krajnice, poničený povrch. Jsem proto rád, že

po poradě s kolegy ze Správy železnic mohu slíbit, že cyklostezky opravíme a uvedeme do původního stavu,“ uvedl Martin Kolovratník.

Podobný přístup je férový a je skvělou ukázkou komunikace a spolupráce mezi státním investorem a obcí. V této souvislosti bychom měli zmínit, že zde na náklady do-

stavatele vznikl nový provizorní most pro přejezd techniky přes řeku Orlici. Most se ovšem po ukončení modernizace nebude demolovat, ale zůstane tu a bude předán do rukou obce. Pro místní občany je tak skvělé, že jej budou moci využívat i v budoucnu.

## ZE SVĚTA VODNÍ DOPRAVY

### POTVRZENO! Z Pardubic doplujeme přes Hamburk až do Severního moře



Vláda schválila dohodu mezi českou a německou vládou o plavbě po labské vodní cestě. Jedná se o zásadní krok, díky kterému dojde ke splavnění Labe v určitých parametrech od Pardubic až do Hamburku. Logicky se tak zde otevírají nové možnosti pro využití Labe k dopravnímu využití a zachování cenného přírodního prostoru.  
Zdroj: Spolek

Labe patří mezi nejvýznamnější české řeky. Bohužel jejímu většímu využití zejména z pohledu ekologické vodní dopravy nebo cestovního ruchu brání v některých místech problémy s její splavností. Tomu by ovšem již brzy mohl být konec. Česká vláda totiž uzavřela s německou vládou dohodu, podle které se zavazuje zajistit potřebnou hloubku pro plavbu v problematických úsecích. Jedná se o důležitý okamžik, protože Česko díky němu získává jistotu z pohledu plánování investic do vodní dopravy a související infrastruktury.

Na české straně mají být na úseku Labe od Ústí nad Labem až ke státním hranicím mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo připraveny parametry plavební dráhy, vyplývající z aktuálně platných koncepčních dokumentů v oblasti vnitrozemské plavby. V návazném úseku na úseku mezi Ústím nad Labem a Týncem nad Labem pak budou zajištěny stávající parametry vodní cesty s plavební hloubkou 230 cm a současně v úseku mezi Týncem nad Labem a Pardubicemi opatření s cí-

lem umožnit obdobnou plavební hloubku až do cílového přístavu v Pardubicích.

Jedná se o další krok do mozaiky, na jejímž konci by mohly Pardubice plnit roli velkého multimodálního uzlu propojující železniční, silniční, leteckou a vodní dopravu a těžit tak z celé řady vyplývajících výhod a ekonomických benefitů. „Jsem rád, že i já jsem mohl v tomto ohledu přispět svým dílem práce. Dlouhodobě totiž osobně spolupracuji s Pardubickým krajem na přípravě multimodálního překladiště Dopravní uzel Pardubice (DUP), které má ambice z Pardubic a blízkého okolí vy-

tvorit multimodální logistické centrum propojující silniční, železniční, leteckou a vodní dopravu,“ uvádí předseda Spolku Martin Kolovratník.

Centrem DUPu by mělo být multimodální logistické centrum. Toto překladiště bude součástí přístavu u Labe, ke kterému bude přivedena železnice od nádraží z hlavního koridoru a také silniční propojky od silnic první třídy ve městě. Velkou výhodou je také krátké přímé napojení pro cargo dopravu rovnou na letiště. Jinými slovy – v Pardubicích vznikne naprosto unikátní a v Česku jediné místo, kde budou propojeny všechny čtyři existující módy dopravy

## SNĚMOVNÍ OKÉNKO

### Zachování současné výše jízdného či modernizace vozového parku. „Ekologičtí dopravci se dočkají podpory.“

V Poslanecké sněmovně nedávno prošel návrh předsedy Spolku a současně i poslance Martina Kolovratníka, který osvobozuje drážní dopravu od poplatku na obnovitelné zdroje energie. Jedná se tak o zásadní krok podporující ekologické formy dopravy, jako je například metro, tramvaje, trolejbusy, ale také osobní a nákladní železniční dopravu.

Nejedná se přitom o zanedbatelnou částku. Dopravci díky změně ročně ušetří přibližně 900 milionů korun. Jedná se o skvělou zprávu také pro cestující, protože uspořené prostředky mohou dopravci využít například na pokrytí provozních ztrát nebo peníze investovat třeba do obnovy vozového parku.

## TROCHA HUMORU

Blondýnka na křižovatce. Z auta vystoupí našťvaný chlap a křičí na ženskou za volantem druhého auta: „Ty krávo, dělala jsi někdy řidičák?!“  
A blondýna odpoví: „Určitě vícrát než ty, debile...!“

„Tati, mám ti vyprávět o mé první jízdě v autoškolě, nebo si o tom zítra přečteš v novinách?“

## Nový stavební zákon přinese zásadní zrychlení stavebního řízení a usnadní lidem život

Získat stavební povolení je jednodušší než v Česku například i v Kyrgyzstánu, Moldavsku nebo Ugandě. Česko se tak řadí po bok rozvojových států a patří mezi třicet nejhorších zemí světa. Ostuda! Ročně kvůli tomu naše země přichází o miliardy korun!

Předseda Spolku a současně poslanec Martin Kolovratník připravil ve spolupráci s ministryní pro místní rozvoj Klárou Dostálovou zcela nový stavební zákon, který úspěšně prošel legislativním procesem.

Nový stavební zákon přinese zásadní zrychlení a také celý proces významně zjednoduší. „*Jeho základním pilířem je princip jeden úřad, jedno razítko, jedno rozhodnutí. Konečně tak skončí někdy až nekonečný „ping-pong“ úřadů, kdy žadatelé museli chodit od jednoho k druhému a naopak,*“ říká Martin Kolovratník a dodává: „*Velmi důležité je také vyzdvihnout digitalizaci celého procesu a zavedení pevných lhůt. Jsou to naprosto zásadní změny oproti současnému stavu. Nový stavební zákon zavádí, že úřa-*

*dy musí vydat stavební povolení u jednoduchých staveb do 30 dnů a u složitějších do 60 dnů. Případy, kdy žadatelé čekali na povolení klidně i několik měsíců, tak budou definitivně jednou provždy dávnou minulostí.*“

### Co byste měli o novém stavebním zákonu vědět?

Věděli jste, že stavby dnes povoluje 714 obecných stavebních úřadů, 606 speciálních stavebních úřadů, 4 vojenské stavební úřady, 9 báňských a další 4 speciální (ministerstva)? Kromě toho se stavebník samozřejmě musí řídit 85 zákony! Tím však výčet „hrůzy“ nekončí. Naopak, pokud stavíte, musíte si podle 50 zákonů zajistit závazné stanovisko u dotčených orgánů.

Stavebník musí také podle 20 dalších zákonů sehnat další doklady (průkaz energetické náročnosti, certifikáty, samostatná povolení, hluková studie, radonový průzkum, energetický posudek, povolení výjimek) a řídit se ještě

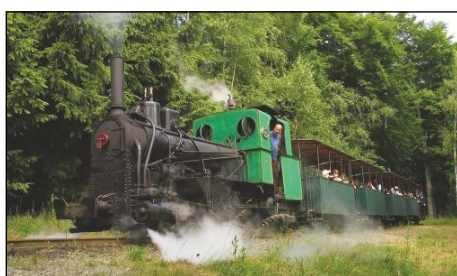
15 dalšími předpisy, ve kterých jsou stanoveny požadavky, podle nichž musí projektant postupovat – jsou navíc rozdrobeny v různých zákonech.

Zavedení pevných lhůt je zásadní z pohledu plánování – spousta mladých lidí, kteří zakládají rodinu a staví například svůj vysněný dům s pomocí hypotéky, byli často v nepříjemné situaci, protože jednoduše nevěděli, kdy začnou skutečně stavět. Také vzhledem k rostoucím cenám stavebních materiálů může mít takovéto zdržení fatální vliv, protože konečná cena oproti projektové může být diametrálně odlišná a lišit se v řádu i několika desítek procent.

Nový stavební zákon počítá s tím, že celý stavební proces bude v drtivé míře digitalizován. Vznikne tzv. Portál stavebníka, kde žadatelé jednoduše nahrají na jedno místo potřebné dokumenty a jednotlivé úřady k nim budou mít přístup, aby s nimi mohly pracovat. Celý proces díky tomu bude významně jednodušší, efektivnější a především rychlejší.

## PŘEDSEDOVY TIPY NA VÝLET

### Mladějovská úzkokolejka a průmyslové muzeum Mladějov



Zdroj: Kudyznudy.cz

Průmyslové muzeum v Mladějově na Moravě se postupně mění z bývalého šamotového závodu zpracujícího žáruvzdorný jíl na unikátní technický skanzen. Nyní zde můžete zhlédnout expozice železniční, silniční, zemědělské a stavební techniky.

Nezapomenutelným zážitkem pro širokou veřejnost jsou muzejní jízdy výletních vlaků tažených původními

parními lokomotivami z roku 1918 a 1929 na úzkokolejně trati o rozchodu pouhých 600 mm. Dráha se vine kouzelnou krajinou českomoravské vrchoviny.

Dalším lákadlem jsou i každoroční akce, červnová Historie v pohybu či srpnová vzpomínka na padlé v první světové válce s názvem Bitva Mladějov–Blosdorf 1915.

### Hřebčín Kladruby

Hřebčín v Kladrubech nad Labem je jedním z nejstarších hřebčínů na světě. Od roku 2002 je hřebčín národní kulturní památkou, a to včetně kmenového stáda starokladrubských koní v bílé barvě, které můžete vidět právě v Kladrubech. Dne 6. 7. 2019

byl hřebčín spolu s krajinou hřebčína a pastvinami v Kladrubech zařazen na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Stádo vraníků pak můžete navštívit ve Slatiňanech u Chrudimi.



Již v roce 1579 jej císař Rudolf II. povýšil na císařský dvorní hřebčín a od těch dob je domovem starokladrubských koní, unikátního českého plemene, vyšlechtěného speciálně pro ceremoniální účely panovnických dvorů  
Zdroj: Martin Kolovratník