

ÚVODNÍ SLOVO PŘEDSEDY SPOLKU PRO VÝSTAVBU DÁLNIC D35 A D43

Vážení čtenáři,

právě teď ve svých rukou držíte II. vydání „Spolkovin“. Je to takový dopravní zpravodaj, který vychází vždy na konci léta a který vám přináší aktuální informace o dopravě v Pardubicích a jejich blízkém okolí. Možná si teď sami kladete otázku, proč byste zrovna dopravě měli věnovat speciální pozornost. Důvod je prostý. Je to právě doprava, která ovlivňuje náš každodenní život. Ať už jste na cestě za svým lékařem, na nákup nebo vezete děti do školy. Zkrátka s dopravou trávíme značnou část našeho života. Proto má smysl zodpovědně přistupovat k jejímu rozvoji a usilovat o její vysokou kvalitu.

Bohužel ne vždy jí politici věnují takovou pozornost, jakou si zaslouží. A právě to byl důvod, proč jsem se rozhodl vstoupit do veřejného života a již několik let se starat o dopravní rozvoj našeho kraje z pozice poslance. Nejsem však zdaleka sám, komu na dopravě záleží. Spousta sou-

sedů, kolegů nebo známých z různých koutů našeho kraje to vidí stejně. A tak jsme založili Spolek pro výstavbu dálnic D35 a D43.

Jeho cílem je právě rozvoj dopravy, propojovat důležité aktéry a také v maximální možné míře urychlit výstavbu klíčových dopravních staveb v našem kraji. Mám radost z toho, že se nám to v posledních letech daří a že právě naši členové významnou měrou pomohli rychlejší výstavbě dálnice D35, obchvatů měst a financování krajských silnic.

Díky společné práci dnes jezdíme po dálnici D35 z Opatovic do Časů a ještě letos se dostaneme dokonce až k Vysokému Mýtu. Spolku se podařilo také odblokovat i přípravy ostatních úseků a díky tomu by celá dálnice mohla být zprovozněna v roce 2028. Současně se věnujeme i dálnici D43, dálničním přivaděčům a obchvatům měst a například také pomáháme starostům a starostkám s informacemi, jak využívat výhodné státní programy na dopravu.

Ve „Spolkovinách“ se dočtete o řadě dopravních projektů a jejich aktuálním stavu. Zároveň zde ale také najdete rozhovory s osobnostmi, o kterých možná není až tak často slyšet, ale o to více je jejich práce důležitá. Přeji Vám příjemné čtení a také to, aby se nám v dopravě dařilo.

Ing. Martin Kolovratník

PŘEDSEDA SPOLKU PRO VÝSTAVBU DÁLNIC
D35 A D43

VÁŠ POSLANEC A PARDUBICKÝ ZASTUPITEL



Martin Kolovratník je od roku 2013 poslancem za Pardubický kraj. Kromě toho se o rozvoj dopravy stará také z pozice městského zastupitele a předsedy Spolku. Zdroj: Spolek

Výstavba severovýchodního obchvatu Pardubic začne za pár dní a potrvá do roku 2025

Nadměrná doprava patří mezi největší problémy, které trápí celé Pardubice. Navzdory různým drobným úpravám je jasné, že výraznějšího zlepšení se dočkáme až s vybudováním potřebných obchvatů. Je proto skvělou zprávou, že po mnohaletém čekání se Pardubice konečně dočkají severovýchodního obchvatu. A i tentokrát v tom má tak trochu „prsty“ náš Spolek. Pojdme se podívat na tuto klíčovou stavbu podrobněji.

Trvalo to dlouho a odkladů bylo víc než dost. Ale dnes vám můžeme přinést radostnou zprávu: Severovýchodní obchvat se po dlouhých letech stává realitou. Čekali jsme dlouho a měli jsme také pořádnou dávku smůly. „Přiznám se, že jsem v přípa-

dě severovýchodního obchvatu Pardubic byl někdy až přílišným optimistou. Zkrátka jsem nevěřil, že se mohou naplnit snad všechny možné negativní scénáře a očekával jsem, že už dávno bude obchvat sloužit řidičům,“ říká předseda Spolku Martin Kolovratník.

Připomínáme, že Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) mělo problémy s výkupy pozemků, o které se muselo soudit se spekulanty, což přípravy protáhlo skoro o dva roky. Následně se objevily problémy na stavebním trhu a firmy začaly požadovat změny v zadávací dokumentaci. A do třetice, když už bylo vše vyhodnoceno a připraveno, přišel extrémní hackerský útok na ŘSD, které ztratilo přístup ke své počítačové síti a nemohlo tak úředně zakázku uzavřít a podepsat



Mapa trasy severovýchodního obchvatu, který bude dokončen v roce 2025. Zdroj: ŘSD

smlouvu. Zkrátka v případě severovýchodního obchvatu se pokazilo téměř všechno, co mohlo.

Jsm rádi, že všechny problémy jsou úspěšně překonány a po mnohaletém čekání můžeme konečně začít stavět. Věříme, že tomu významně napomohla opakovaná přímá jednání předsedy Spolku Martina Kolovratníka s generálním ředitelem ŘSD Radkem Mátle.

„S generálním ředitelem Radkem Mátle máme pravidelná jednání,

kde se věnujeme přípravě jednotlivých staveb v našem kraji. Na základě těchto schůzek jsme identifikovali celou řadu podnětů, které mohou přípravy výrazně zrychlit. Část z nich se mi již podařilo prosadit přímo do legislativy a již nyní pomáhají v praxi. Ilustračně mohu zmínit tzv. mezitímní rozhodnutí nebo předběžnou držbu. Stále tu je

však řada věcí, které lze zlepšit a právě na ty se chci ve sněmovně zaměřit,“ říká předseda Spolku a poslanec Martin Kolovratník.

Zbývá dodat, že severovýchodní obchvat postaví sdružení firem Hochtief, Doprastav a Silnice Čáslav za částku 1,446 miliardy korun bez DPH. Práce potrvají tři roky a hotovo by tak mělo být v roce 2025.

Michal Kortyš: Pardubický kraj plánuje pokračovat v investičních akcích i příští rok

Doprava dlouhodobě patří mezi klíčové oblasti, které rozvíjí náš kraj. V současnosti se ale potýká s celou řadou problémů. Nárůst cen stavebních materiálů či nedostatek pracovníků jsou pouhým zlomkem z nich. Na to, jak se kraji daří tyto problémy překonat nebo na co se mohou řidiči těšit, jsme se zeptali krajského radního za dopravu Michala Kortýše.

Výstavba dálnice D35 je v plném proudu. První úsek Opatovice – Časy byl zprovozněn na konci minulého roku a navazující úsek Časy – Ostrov by měl být zprovozněn letos v prosinci. V centru zájmu blízkých obcí a řidičů se tak logicky ocitly obchvaty Rokytina, Zminného a Dašic. V jaké fázi příprav v současnosti jsou?

V případě obchvatu Dašic jsme velmi daleko. Začátkem letošního srpna jsme předali staveniště a stavební práce tak běží naplno. V případě Zminného se stavba teprve připravuje. Na zahájení prací přímo v terénu si ještě nějakou dobu počkáme, byť již vidíme pomyslné světlo na konci tunelu. V současnosti jsme ve fázi aktualizace projektové dokumentace pro stupeň územního řízení, kterou budeme teprve projednávat. Předpokládám, že po úspěšném projednání bychom mohli v říjnu nebo listopadu zažádat o vydání územního rozhodnutí.

A jakmile obchvat Zminného získá územní rozhodnutí, co bude pak?

Až ho právoplatně obdržíme, tak bude následovat záchranný archeologický průzkum. Jeho začátek je do určité míry ovlivněn vhodnými klimatickými podmínkami. Jakmile nám to umožní počasí, okamžitě dojde k zahájení průzkumu. Pokud se neobjeví žádné nepředpokládané pře-

kážky, pak by práce mohly začít na jaře příštího roku.

Jaké další významnější akce nás na krajských silnicích čekají?

Letos na podzim plánujeme zahájit stavbu dalšího přívaděče D35, a to obchvat Rokytina. Na jaře příštího roku bychom rádi zahájili i stavbu přívaděče „Modernizace silnice II/312 Choceň – České Libchavy“ a ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Státním fondem dopravní infrastruktury připravujeme rekonstrukce silnic a mostů v Pardubickém kraji ve vazbě na výstavbu dálnice D35. V příštím roce by snad také mohla začít modernizace mostu v Řečanech nad Labem, rekonstrukce mostu Pavla Wonky přes Labe v Pardubicích nebo modernizace ulice Bratří Čapků v Holících. V plánu máme i III. etapu rekonstrukce silnice III/35724 Borová – Oldříš, rekonstrukci silnice III/3437 Včelákov – Mířetice a neměl bych zapomenout ani na rekonstrukci silnice III/360 21 Čistá I. etapa.

Zdá se, že řidiči se tak mají opravdu na co těšit. Neobáváte se však rostoucích cen materiálů? Budou skutečně peníze na výstavbu?

V současné době se ceny staveb na základě zadávacích řízení pohybují přibližně v rozmezí od 91 % do 108 % předpokládané hodnoty zakázky, a to ve vazbě na to, zda se jedná například o mosty, zdi nebo třeba silnice. Problémem jsou spíše dodací lhůty materiálů. Firmy dnes mají na skladě opravdu minimum a to samozřejmě

způsobuje komplikace. Dalším překážkou je i nedostatek pracovní síly. Tento problém je ovšem obecný a týká se všech oblastí ekonomiky, nejen dopravy.

Poslední otázka míří na projekt „Dopravní uzel Pardubice“, který má ambici z našeho města udělat multimodální logistický uzel. Co je nového v tomto projektu?

Příprava projektu probíhá podle plánu. V současnosti jsme zadali technickou studii k tzv. „Západní tangentě“ v úseku od křižovatky na I/36 Rybitví po křižovatku I/2 Staré Čivice. Studie nám přinese odpovědi například na otázky týkající se průchodnosti územím, a to včetně návrhu technického řešení a dopravního modelu. Jakmile bude studie hotová, výsledky představíme široké veřejnosti.



Náměstek pro oblast dopravy Michal Kortyš.
Zdroj: Archiv Michala Kortýše

TROCHA HUMORU

„Nasedli už všichni?“ ptá se řidič autobusu. „Ano,“ říká jeden z cestujících.
„Tak si vystupte, protože autobus se porouchal!“

„Nebezpečný přejezd na Slovanech? Jeho zrušení je ve hře,“ říká za Správu železnic Kolovratník

Asi většina pardubických řidičů zná tzv. železniční přejezd „na Slovanech“. Jedná se o poslední výjezd východní části Pardubic z ulice Dašická směrem k průmyslové zóně v Černé za Bory. Přejezd vznikl již před desítkami let a bez výraznějších změn funguje prakticky dodnes. Jeho parametry ovšem nesplňují moderní bezpečnostní trendy a je skoro s podivem, že se zde dosud nestalo žádné větší neštěstí.

Přejezd se nachází na hlavním železničním koridoru, kde vlaky jezdí vysokou rychlostí. Ve směru od Olomouce navíc ještě z poměrně prudkého oblouku. Podobné železniční přejezdy v kombinaci s nezodpovědnými řidiči bohužel mívají tragický osud. Vzpomeňme si třeba na nehodu kamionu a Pendolina ze Studénky, při které zemřelo několik osob, nebo na neštěstí, které se stalo na přejezdu v Hradci Králové a kde zemřela čtyřčlenná rodina.

Je patrné, že v rámci zvyšování dopravní bezpečnosti bychom neměli spoléhat na zodpovědnost řidičů, ale spíše podobně nebezpečné železniční přejezdy rušit. Přejezd

na Slovanech svými parametry k tomuto přímo vybízí. Otázku jeho zrušení již jednou vznesl předseda našeho Spolku Martin Kolovratník, který je současně také místopředsdou Správní rady Správy železnic, ve spolupráci se starostou městského obvodu Pardubice III Vítězslavem Štěpánkem.

„Tedy obyvatelé jak Slovan a Studánky, tak i Pardubiček a blízkého okolí. Nesmí se však jednat o prostém zrušení přejezdu. Takový krok by velmi zneprjemnil život nejen místním obyvatelům, ale také všem ostatním řidičům. Pokud by k tomu došlo, pak jedině za předpokladu nahrazení přejezdu jinou alternativou k bezpečnému překonání železničního koridoru,“ říká starosta městského obvodu Pardubice III Vítězslav Štěpánek.

Jednou z možností by bylo vybudování podjezdu přímo na místě stávajícího přejezdu. Nevýhodou tohoto řešení jsou ovšem extrémně vysoké náklady a takové řešení by bylo technicky složité vzhledem k husté zástavbě v těsném okolí. Náš předseda Spolku Martin Kolovratník jako člen Správní rady Správy železnic po konzultaci s odborníky navr-

huje jiné řešení, a to přejezd zrušit a ponechat zde pouze stávající podchod pro pěší a cyklisty. Nedílnou součástí by pak bylo vybudování plnohodnotné náhrady přejezdu v co nejbližší vzdálenosti směrem na východ. Touto náhradou by měla být plánovaná přeložka silnice I/2 – tedy akce ŘSD.

Jedná se o propojení zóny Foxconn směrem na Sezemice a na dálniční křižovatku Časy, kolem Staročernska. Tato přeložka by vznikla přibližně na konci Studáneckého lesa, zhruba jeden kilometr na východ od stávajícího přejezdu. Klíčovou podmínkou je koordinace státních investorů – jak ŘSD tak Správy železnic. Přineslo by to ohromné zklidnění a úlevu všem sousedům, kteří bydlí nedaleko památníku Zámeček. Zdejší tranzitní doprava je rok od roku horší a původně klidná čtvrť je zatížená nákladní i osobní dopravou. Navrhované řešení by průjezdy cizích aut úplně eliminovalo.

Budeme rádi, pokud nám na naši emailovou adresu info@d35spolek.cz napíšete svůj názor. Je lepší přejezd zrušit a nahradit ho nebo ho ponechat a dát prostor autům ve staré trase?



Dojde ke zrušení nebezpečného přejezdu na Slovanech? Odpověď na tuto otázku přinesou následující měsíce.
Zdroj: Spolek

Průlomový moment pro jihozápadní obchvat. Ministerstva dopravy a obrany se dohodla na vedení trasy obchvatu!

Jihozápadní obchvat od samotného počátku příprav doprovází problémy s vedením trasy. Část obchvatu totiž prochází územím Armády ČR a spadá pod majetek Ministerstva obrany. To má ale s tímto územím vlastní plány a zatím se nepodařilo nalézt přijatelné řešení. Tomu je konec. Ministerstva dopravy a obrany se dohodla na jasných podmínkách, za kterých lze územím vést trasu obchvatu.

Jihozápadní obchvat s plánovanou délkou více než 7,5 kilometru představuje jednu ze staveb, která má vytvořit vnější okružní systém kolem Pardubic. Stavba přeložky silnice I/2 by měla výrazně snížit dopravní zátěž v městských částech Staré Čivice a Popkovic. Náklady na jeho vybudování jsou odhadovány na více než 850 milionů korun bez DPH.

Předseda Spolku Martin Kolovratník v minulosti svolal důležité jednání s náměstkyní pro řízení sekce s nakládáním majetku Ministerstva obrany Evou Burešovou, kterého se rovněž zúčastnil pardubický primátor Martin Charvát a radní pro dopravu Petr Kvaš. Hlavním tématem schůzky bylo vedení trasy obchvatu, co nejdále od obce Starý Mateřov a to na severní hranici tzv. armádních úlů nedaleko od přistávací plochy.

Na tomto příkladu se názorně ukazuje výhoda, že je předseda našeho Spolku Martin Kolovratník současně poslancem a hájí zájmy našeho krajského města přímo v Praze. Na základě zmiňované schůzky se rozběhla strategická jednání mezi ministerstvy dopravy a obrany a nedávno se obě ministerstva domluvíla na podmínkách, za kterých lze jihoovýchodní obchvat tímto územím vést.

Ministerstvo obrany souhlasí s trasou, která mine zařízení letiště v jižní části. Je to nepatrně blíže k obci Starý Mateřov, než byla původně zamýšlená varianta trasy. ŘSD je v tomto ohledu připraveno obci poskytnout maximální podporu v souvislosti s případnou eliminací obav z dopadů obchvatu a je připraveno například vybudovat protihlukové stěny tak, aby obchvat neměl žádný vliv na obyvatele.



Předseda Spolku Martin Kolovratník s pardubickým primátorem Martinem Charvátem na jednom z mnoha pracovních jednání.
Zdroj: Spolek

Kdy se konečně dočkáme? Obyvatelé Sezemice a blízkého okolí volají po obchvatu

Zatímco řidiči již od konce loňského roku využívají nový dálniční úsek D35 z Opatovic do Času a letos těsně před Vánocemi (22. prosince) se dočkají navazujícího úseku až do Ostrova, na obchvat Sezemice si budou muset ještě pár let počkat. Jeho výstavba začne nejdříve příští rok a hotovo tak nebude dříve než v roce 2025.

Dálnice D35 patří mezi naprosto klíčový projekt pro Pardubický kraj. Po jejím dokončení dojde k odvedení nadměrné dopravy z center velkých měst a jejich obyvatelům přinese značnou úlevu. Ne všude ovšem mají z její výstavby radost. Pokud výstavba neprobíhá promyšleně a ruku v ruce s dalšími projekty, může přinést značné komplikace. Své o tom vědí i obyvatelé Sezemice a blízkého okolí, kteří jsou v důsledku chybějícího obchvatu vystaveni extrémní dopravní zátěži.

Ačkoliv vedení krajské pobočky ŘSD slibovalo, že obchvat bude připraven včas před zprovozněním prvních dvou dálničních úseků D35, nestalo se tak. Obyvatelům tak nezbyvá nic jiného než čekat. Když vyšlo najevo, že krajská pobočka ŘSD svůj slib nedodrží a dálnice bude zprovozněna

před vybudováním obchvatu, do celé záležitosti se aktivně vložil náš Spolek. Na základě podnětu sezemického zastupitele Luboše Krejčíka a místních obyvatel zprostředkoval předseda Spolku Martin Kolovratník setkání s generálním ředitelem ŘSD Radkem Mátl, který se k celé záležitosti postavil čelem a udělal maximum pro zmírnění dopadů zvýšené dopravní zátěže na život ve městě.

ŘSD dočasně vybudovalo semaforu přímo v centru Sezemice. Od občanů víme, že toto řešení v rámci možností pomohlo. Jedná se však pouze o dočasné řešení, které obchvat nenahradí. Generální ředitel ŘSD Mátl od této chvíle osobně dohlíží na přípravu a dělá maximum pro jejich urychlení. Bohužel i přes veškeré úsilí je nepravděpodobné, že by výstavba skoro sedmikilometrového obchvatu za téměř 700 milionů korun bez DPH

začala dříve než v roce 2023, protože dosud neproběhl záchranný archeologický průzkum.



Na popud předsedy našeho Spolku Martina Kolovratníka přijel do Sezemice generální ředitel ŘSD Radek Mátl. Na základě tohoto jednání zde byla dočasně instalována světelná signalizace, která snižuje dopady zvýšené intenzity dopravy.
Zdroj: Spolek

TROCHA HUMORU

Přijde trpaslík na benzínku: „Prosím kapku benzínu a dvě kapky oleje“.
Prodáváč mu odpovídá: „A prdnout do pneumatik bys nechtěl?“

Letní sezóna dovolených je prakticky za námi a zdá se, že pardubické letiště ji bude hodnotit pozitivně navzdory problémům v leteckém průmyslu. Poslední dva roky byly výrazně ovlivněny koronavirovými opatřeními, letos to je válka na Ukrajině. Zatímco velká letiště po celém světě ruší lety kvůli nedostatku personálu, to pardubické funguje bez omezení a jakýchkoliv problémů.

Rostoucí čísla cestujících ukazují, že obavy již pominuly a lidé mají znovu chuť po cestování. Velká letiště po celém světě však hlásí problémy. V důsledku koronaviru letecké společnosti omezily spoje a letištím tak nezbylo nic jiného než začít propouštět. Teď však chybí personál k odbavování letů a v lepším případě tak vznikají mnohahodinová zpoždění a v tom horším jsou lety dokonce zrušeny.

To se však netýká pardubického letiště, které se s koronavirem úspěšně vypořádalo. Vedení letiště v čele s ředitelem Ivanem Čechem pohotově zareagovalo a začalo ihned jednat s cestovními kancelářemi o nabídkách charterových destinací. Kromě toho se vedení letiště podařilo prodloužit nabídky letů z Pardubic do nejteplejších a oblíbených destinací.

Cestující z našeho kraje si tak pohodlně vybírají z pestré palety lákavých destinací jako je Bulharsko, Egypt, Turecko, Tunisko nebo řecké ostrovy Rhodos a Kréta. Kromě toho se z Pardubic pravidelně létá také do španělského Alicante.

„Vloni se mi poštěstilo a letěl jsem na prodloužený víkend do španělského Alicante, byla to paráda. Ještě v poledne jsem obědval v Pardubicích a navečer si mohl užívat nádhernou pláž tohoto poklidného letoviště. Letos mi letecká dovolená z Pardubic zřejmě nevyjde, ale v příštím roce by nabídka měla být ještě bohatší a určitě někam opět zavítám přímo z pardubického letiště,“ popisuje osobní zkušenost Jan Hrabal, který současně působí jako člen Představenstva společnosti East Bohemian Airport, a.s.

Rozšíření nabídky letních charterových destinací z Pardubic je jedním ze současných cílů pro příští rok. *„Chceme získat pravidelné spojení do zajímavé evropské destinace, která by měla potenciál celoročního provozu,“* říká manažerka rozvoje a marketingu letiště Mária Ministrová. A potvrzuje tak slova mnoha fanoušků našeho vzdušného přístavu. Zatímco někteří zástupci samosprávy Pardubického kraje nikdy letišti nepřáli, tak obyčejní lidé a naši obyvatelé jeho služby milují.

PTÁME SE OBČANŮ

Jezdíte raději na kole, autem nebo veřejnou dopravou?

Vzhledem k tomu, že takřka denně pracovně cestuji do Prahy, využívám výhod častého vlakové spojení z Pardubic, které považuji za nejlepší mezi krajskými městy. Těším se, až skončí výluky za Kolínem a opět půjde cestovat do Prahy za méně než hodinu. Cestování vlakem je pro mě nejoblíbenější. Kromě toho, že mi poskytuje komfort, tak také během jízdy vyřídím část své práce a navíc si odpočinu.

Jan Hrabal



Pardubický zastupitel Jan Hrabal.
Zdroj: Archiv Jana Hrabala

MHD v Pardubicích patří k absolutní české špičce, pochvalují si cestující

Moderní, rozvinutá a především spolehlivá. To jsou nejčastější rysy, které cestující očekávají od městské hromadné dopravy. Právě kvalitní MHD je jedním ze základních předpokladů ke snižování počtu aut v ulicích měst. Pardubice v tomto ohledu urazily v posledních letech opravdu dlouhý kus cesty a cestující si novinky pochvalují.

„Máme krásné přednádraží, které je pro většinu z nás jakousi vstupní branou nejen do našeho města, ale vlastně celého regionu. V posledních letech se k tomu přidaly také nové trolejbusy a trasy, takže dostat se kamkoliv po městě je snadné,“ odpovídá pardubický student Tomáš, který často cestuje novou trolejbusovou tratí Studentská na vysokoškolské koleje.

Vzhledem k tomu, že dopravní situace v Pardubicích se bez chybějících obchvatů výrazněji nezlepší, pak je právě zkvalitňování služeb a atraktivita MHD jediným řešením, jak řidiče motivovat, aby nesesadili za volant svého vozu.

„Jdeme s dobou a chceme, aby městská hromadná doprava byla pro cestující atraktivní alternativou k automobilové dopravě. V uplynulých letech jsme proto například nakoupili 18 nových trolejbusů a 4 parciální trolejbusy splňující nároky cestujících v 21. století. Jednou z výhod je například jejich vybavení klimatizací. Ta se naplno ukázala během uplynulého léta, kdy si cestující zpříjemnili svoji cestu v příjemném prostředí během horkých letních dnů,“ říká předseda Představenstva DPMP Robert Klčo.

Cesta k úspěchu je dlouhá a musí jít ruku v ruce s moderními technologiemi a zvyšováním bezpečnosti. *„Žijeme v rychle se měnícím prostředí a musíme proto reagovat na nové trendy. Ve světě je například zcela běžné, že cestující u sebe nenosí hotovost a raději využívají bezkontaktní platbu bankovní kartou nebo telefonem. Rozhodli jsme se tuto možnost zavést i u nás v Pardubicích a už od loňského dubna si mohou cestující zakoupit jízdné tímto způsobem,“* říká šéf pardubického dopravního podniku Tomáš Pelikán, který je současně také předsedou Sdružení dopravních podniků v ČR. Projekt byl navíc financován z integrovaného regionálního operačního programu a dopravní podnik tak získal nemalou finanční podporu ve výši 25 mil. Kč.

Cestující Eva z Polabin oceňuje možnost sledovat v reálném čase ve svém telefonu, kde se přesně konkrétní autobus nebo trolejbus nachází. „Občas se mi stává, že nestíhám a dobíhám na trolejbus na poslední chvíli. Člověka pak naštve, když vše nakonec stihne a zjistí, že daný spoj má zpoždění.“

Náš Spolek se dlouhodobě věnuje také alternativním palivům a otevřel diskuzi o možnosti využití vodíku v MHD. „Vodíková mobilita dnes funguje na principu palivových článků, které vyrábí elektřinu přímou elektrochemickou reakcí vodíku a kyslíku na vodu. Jako odpadní látka tak vzniká pouze demineralizovaná

voda a vzduch, který je pročištěn filtry. S trochou nadsázky tak lze říct, že vodíkové automobily čistí planetu,“ vysvětluje tajemník Spolku Roman Sodomka.

V Česku jsme na úplném začátku dlouhé cesty. „Nejdále jsou v tomto ohledu kolegové z Ostravy, se kterými spolupracujeme. V současnosti zjišťujeme, zda bychom i u nás v Pardubicích mohli jednou vodík využít, a to nejen pro MHD, ale například také pro železniční dopravu nebo třeba pro vozidla taxislužby. Pokud by tento model dával ekonomický smysl, pak začneme hledat způsoby a možnosti jeho realizace,“ říká.



Předseda Představenstva DPMP Robert Klčo usiluje o to, aby pardubický dopravní podnik poskytoval kvalitní a spolehlivé služby.
Zdroj: Archiv Roberta Klčo

ŘSD má letos v plánu získat stavební povolení jihovýchodního obchvatu

Jihovýchodní obchvat by měl vést od kruhového objezdu u Dražkovic do městské části Pardubičky, kde se v úseku mezi stanovištěm záchranky a Foxconnem napojí na současnou silnici do Černé za Bory. Náklady na vybudování více než tříkilometrového obchvatu jsou odhadovány na téměř 600 milionů korun bez DPH.

ŘSD plánuje v letošním roce získat stavební povolení. Jakmile ho obdrží, může začít vykupovat potřebné pozemky. Současně bude probíhat soutěž na záchranný archeologický průzkum. Mezitím bude probíhat příprava výběrového řízení na zhotovitele stavby. Jméno vítěze bychom měli znát v roce 2024. Samotná výstavba by tak měla začít v roce 2023 a trvat by měla dva roky. Obchvat by tam měl začít sloužit řidičům v roce 2027.



Jihovýchodní obchvat Pardubic patří mezi naprosto klíčové stavby z pohledu krajského města. ŘSD plánuje, že jeho výstavba začne příští rok a skončit by měla v roce 2027.
Zdroj: ŘSD

Lávka spojující Duklu s nádražím výrazně usnadní život všem Pardubákům

„Už jako malý kluk jsem měl rád vlaky a vše okolo nich. Na pardubické nádraží jsem chodil s rodiči a už v té době mi vyprávěli, že zde byla plánovaná lávka spojující Duklu s hlavním nádražím. Když jsem se v roce 2014 stal starostou, začal jsem se o problematiku lávky více zajímat a řekl jsem si, že s kolegy uděláme maximum pro její dokončení,“ říká starosta městského obvodu Pardubice V Jiří Rejda.

Pane starosto, proč se dlouhá léta nedařilo s přípravami lávky pohnout? A kdy podle Vás nastal skutečný zlom v přípravách směrem k realizaci?

Pokud se nepletu, byl to rok 2015, kdy jsem jako starosta městského obvodu důrazně podporoval vznik lávky, která by Duklu spojila s pardubickým nádražím. Nebylo to jednoduché, zastupitelé města (hlavně opoziční) o problému raději polemizovali, než aby se začali zabývat

skutečným řešením. O to víc jsem rád, že výstavba lávky je dnes v plném proudu a už brzy začne sloužit občanům.

Proč je lávka na Duklu pro obyvatele tak důležitá?

Je to opravdu zásadní projekt, který zjednoduší obyvatelům život. Lávka představuje další páteřní spojení pro občany s dopravním uzlem. Bohužel značná část obyvatel, a to nejen z Dukly, si dnes zkracuje cestu přes

koleje, aby nádraží nemuseli zdlouhavě obcházet. Z mého pohledu se však jedná o hazard se životem. Ušetřený čas nestojí za to, aby se vystavovali nebezpečí, že se nám při přecházení něco stane.

V čem konkrétně spatřujete hlavní přínosy lávky pro obyvatele?

Jednoznačně je to zmiňovaná časová úspora. V některých případech si lidé kvůli zacházce prodlouží cestu až o třičtvrtě hodiny, což rozhodně není málo. Velkou výhodou lávky je také její propojení s parkovacím domem. Kromě toho lávka také bude propojena s jednotlivými nástupišti pohyblivými schody a výtahy. Celkově tak zjednoduší cestování nejen

pro pěší, ale také pro cyklisty nebo rodiče s kočárky. Kromě toho věřím, že podobně jako já, když jsem byl malý a rád chodil s rodiči na peróny sledovat vláčky, i dnešní děti si díky lávce budou moci naplno vychutnat nádraží z výškové perspektivy a v plné kráse.

Na závěr bychom se rádi zeptali, jak konkrétně jste se zapojil do procesu příprav?

Z pohledu našeho městského obvodu se jedná o zásadní projekt. Jako starosta jsem proto kladl důraz na tento projekt prostřednictvím kolegy a kamaráda Martina Kolovratníka, aby lávka splňovala nejmodernější trendy a sloužila nejen chodcům, ale i cyklistům a imobilním občanům či

rodinám s dětmi. Věřím, že se nám to podařilo. Jsem proto rád, že se nám po mnohaletém čekání plných prázdných politických slibů lávku povedlo dotáhnout ke zdárnému konci.



Starosta městského obvodu Pardubice V Jiří Rejda.
Zdroj: Archiv Jiřího Rejdy

Terminál B: Vše na jednom místě, navíc s výraznou časovou úsporou

Pokud jste v uplynulých měsících procházeli v blízkosti pardubického hlavního nádraží, nemohli jste si nevšimnout probíhající výstavby dopravního terminálu. Ten po svém dokončení propojí nejen železniční a autobusovou dopravu, ale bude mít také návaznost na pardubickou MHD. Kromě toho zde bude vyústěna lávka propojující Duklu s hlavním nádražím. Vzniklý dopravní uzel tak výrazně obyvatelům usnadní cestování po Pardubicích a přinese také časovou úsporu.

Terminál B představuje v mnoha ohledech názornou ukázkou spolupráce jak mezi městem Pardubice a Pardubickým krajem, tak ale také Správou železnic. „Byť už je to poměrně dlouhá doba, tak si možná někteří vzpomenou, že jsme zvažovali několik různých variant, kudy by měla lávka na Duklu vést a kde by měla skončit. Původně se zamýšlelo její vyústění na prvním nástupišti 1A. Takovéto řešení by však bylo naprosto zásadní chybou. Jediná správná možnost bylo propojit lávku s terminálem B, a to se nám na základě jednání mezi zástupci Pardubic a Správy železnic podařilo,“ vysvětluje místopředseda Správní rady Správy železnic Martin Kolovratník, který je současně také pardubickým zastupitelem.

Lávka bude zaústěná rovnou do velkého parkovacího domu v ulici K Vápence. „Podle mého názoru zde

vznikne v Česku ojedinělý dopravní uzel veřejné dopravy, kde se na jednom místě v okruhu cca 200 metrů bude nacházet železniční doprava, MHD tak také krajské autobusy. Cestující se tedy dostanou ‚suchou nohou‘ mezi všemi existujícími módy veřejné dopravy navzájem v libovolné kombinaci,“ zmiňuje přínosy terminálu B pardubický zastupitel Jan Hrabal.

Podle slov náměstka primátora Jana Nadrchala za výstavbu terminálu město zaplatí zhruba 129 milionů ko-

run, 100 milionů korun obdrží z evropských dotací. Samotné práce začaly letos v druhé polovině března a trvat by měly přibližně rok.

Podle dopravních modelů, se kterými měl Spolek možnost se seznámit, dojde po postavení obchvatů města v prostoru přednádraží k výraznému zlepšení dopravní situace. Tuto skutečnost náš Spolek vítá. Nebudou se zde tvořit žádné zácpy ani dlouhé kolony. Připomínáme, že právě výstavba potřebných obchvatů patří mezi nejvyšší priority Spolku.



Terminál B bude sloužit linkovým a dálkovým autobusům. Navazovat bude na současný terminál pro městskou hromadnou dopravu.
Zdroj: Pardubice.eu

POMŮCKA: AFRIT, AGEE, ALTO, APSU, LELO, NEDOMA, ODIN, SALIVAR, SOYA, ZLIV	ANGL. SLEČNA	ETHYN		PLANÝ STROM	ANGL. DOPISY	ROSTLINA S DUŽNA- TYMI LISTY	VYNÁLEZCE TELEGRAFU (SAMUEL)		ANGL. ŠPIÓN	EVROPAN	ZPĚVNÝ PTÁK		INIC. VYTVAR- NÍKA DEJNEKY	LYSINA	SVĚTELNÝ PROUD	UNIVERZITA OBRANY (ZKR.)
ALŠOVY INICIÁLY			PLAMEN (BÁSNICKY)				STÁTNI INFOR- MAČNÍ SYSTÉM (ZKR.)					MANŽEL BOHYNĚ TIAMAT				
OZNAČENÍ DRUHU VLAKŮ			GRUŽÍNSKÁ MÍČOVÁ HRA STARÝ TYP PLACHET- NICE				ÚDAJNĚ TÁBOŘIŠTĚ					ALTOVÁ VIOLA KÓD ARGENTINY				
ČLENKY SENÁTU										LOKNA SLŮVKO VAROVÁNÍ						ŘEDITEL- STVÍ SILNIC A DÁLNIC (ZKR.)
1. DÍL TAJENKY									SOSNOVÝ LES PTAČÍ PERA				ŠÍŘKA POŘIDIT OPIS			
	ANGL. JHO HORA PRAŽSKÉ PLOŠINY					ZÁKAZ DOVOZU NEBO VÝVOZU ZBOŽÍ DÁNSKÉ SÍDLO								INIC. HERCE SOBOTY PAMÁTNÁ ČESKÁ HORA		
NÁZEV HLÁSKY L			DRUH PAPOUŠKA MALINKÁ DROBNOST				SPRŠKA (BÁSNICKY) HLAVNÍ MĚSTO MAURICIA					OPAK ZA BELGICKÉ MĚSTO				
ANGL. ČERVENÝ				SLOVENSKÉ NÁRODNÍ POVSTÁNÍ (ZKR.) BEDNA			MODEL VOZU FORD CHEM. ZN. YTTERBIA				TÝKAJÍCÍ SE PSA ANGL. TRAMVAJ				NÁŠ MALÍŘ	NĚMECKÝ ZVÍŘE
HLEMÝŽD					DÁNSKÝ DRAMATIK INIC. FILM PRODUCENTA KOPECKÉHO					ANGL. ČAJOVÁ KONVICE AMERICKÝ SPISOVATEL (JAMES)						
	KALEN- DÁRNÍ ZKRATKA PRO PONDĚLÍ	BIDLO RODINNÝ DŮM (ZKR.)				CHEM. ZN. RUBIDIA O CO			PŘÍKAZ KONI OTĚŽEMI ANGL. POUZE					NĚKDEJŠÍ SPZ PISKU NEOHRA- BANEC		
PRASKÁNÍ							MLADÝ ČLOVĚK (NÁŘEČNĚ) TISKOVÁ CHYBA						VIDA MENŠÍ DŘEVINA			
STARO- GERMÁN- SKÝ BŮH					2. DÍL TAJENKY TITUL DOKTORA							MŘÍŽOVÉ DVEŘE HLAS KUKAČKY				
	DOPRAVNÍ UZEL PARDUBICE (ZKR.)	HARMONIE INIC. FYZIKA FRANKA				MLÁDĚ ORLA FRAN- COUZSKÝ ZLATO					ČÁST SLONÍ HLAVY DOMÁCKY OLGA				CHRLIT	EINSTEI- NOVÝ INICIÁLY
NĚMECKÝ ČLEN URČITÝ				POTRUBÍ EGYPTSKÁ BAVLNA						ÚŘEDNÍK (LIDOVĚ) OPAK VLEVO						
MŮZA (KNIŽNĚ)					ÚZKÝ ZÁLIV OLYMPIJ- SKÁ ZKRATKA			PSOVITÁ ŠELMA NEBESA					CÍRKEVNÍ OBRÁD CHEM. ZN. OLOVA			
NOVOROČNÍ FORMULE			KÓD MIKRO- NÉSIE ČÁS LIBÁNĚ			30,48 CM BYVALÝ FRAN- COUZSKÝ PREMIÉR						PARTÁK MATA CHEM. ZN. VÁPNIKU				INIC. HERCE VOJTKA
	HOVĚZÍ DOBYTEK	VZNIK ZTRÁTA PAMĚTI					VELIKÁN ČÁST LITVÍNOVA				NĚKDEJŠÍ SPZ ČESKÝCH BUDEJOVIC OTÍRAT (O KOČCE)			SLOVENSKÝ IR ŘÍMSKÝ 2050		
ČESKÝ HÁZENKÁŘ							POPĚVEK CHOROBY						HUDEBNÍ TELEVIZNÍ STANICE EL. NABITÁ ČÁSTICE			
MIHNUTÍ					PŘÍSLUŠEN- STVÍ PLACHET- NICH LODÍ NENÍ MOŽNO							INFARKT MYOKARDU (ZKR.) ČÁST BYTU			OLIVOVÉ ZELENÁ BARVA	DOVED- NOST
ZKRATKA BÝVALÉHO OKRESNÍHO NÁRODNÍHO VÝBORU				3. DÍL TAJENKY NĚMECKY NE												
CHEM. ZN. TELLURU			NÁŠ MATEMATIK ZNAČKA ANGLIC- KÉHO AUTA							STAROŘEK SMYČKY				CITOSLOVCE ZAMYŠLENÍ JMÉNO PRŮKOPNÍKA AVIATIKY KAŠPÁRA		
	SLÁMA DOPRAVNÍ PODNIK (ZKR.)							ODDĚLENÍ TECHNICKÉ KONTROLY (ZKR.) SUMERSKÉ MĚSTO					NĚMECKÝ ANO TUMÁŠ			INDICKÝ FILM
ODDĚLENÍ							TRHNUTÍ				JINÁ					
ČESKÝ PROJEKTANT A STAVITEL ŽELEZ- NIČNÍCH TRATÍ (JAN)							DOMÁCKY IRENA				PATŘÍCÍ JANĚ					