

ÚVODNÍ SLOVO PŘEDSEDY SPOLKU PRO ROZVOJ DOPRAVY

Milí přátelé, vážení čtenáři a dopravní nadšenci, každý z nás denně někam cestuje, ať už za prací, do školy, na úřad, nebo o víkendu za rodinou a přáteli. Náš kraj leží uprostřed republiky, pro mnohé je tranzitním místem s využitím železničního koridoru nebo rychle rostoucí dálnice D35. A spousta z nás zde bydlí a žije. Já osobně miluji cyklistické výlety do Orlických hor nebo směrem na Vysočinu. Letos jsem také vyzkoušel okolí Pardubic na kolečkových bruslích a musím říct, že je to parádní zážitek.

Doprava ve všech svých podobách je nedílnou součástí našeho každodenního života. Pardubický železniční uzel je nejmodernější v celé ČR a navíc se pyšní unikátní moderní lávkou, která propojuje dvě části města, všechny peróny, parkoviště, krajské autobusy i městskou MHD. K tomu přibyla stavba skoro všech úseků D35 na území kraje, dálniční přivaděče, nové cyklostezky, moderní vlaky a městské trolejbusy. Velký boom zažívá naše krajské letiště, a snad jedinou černou tečkou je vážnoucí autobusová doprava,

kteřou současné vedení kraje neumí pořádně zorganizovat.

Zkrátka je o čem psát! Právě proto jsme připravili čtvrté vydání naší pravidelné dopravní ročenky Spolkoviny – Dopravní noviny. Letos přinášíme jak tradiční témata, tak spoustu novinek. Máme radost, že z dálnice D35 v našem kraji se díky spolupráci Parlamentu, Ministerstva dopravy a našich samospráv stalo největší staveniště v ČR. Nabízíme přehled jednotlivých úseků s výhledem na další měsíce. Rádi také představujeme příklady dobré praxe a moderní přístupy k životu našich občanů. Inspiračním vzorem jsou města Litomyšl a Sezemice, své zkušenosti v tomto čísle sdílí i kolegové z Pardubic. Protože život není jen o starostech a práci, nabízíme i trochu humoru, vzdělání, ukázkou z druhého vydání knihy Dopravních vtipů a tradiční křížovku.

Přeji Vám krásné čtení a doufám, že Vás naše čtvrté Spolkoviny opět zaujmou. A nezapomeňte. I letos budeme rádi, když nám dáte zpětnou vazbu. Napište, zavolejte, ozvěte se. Náš Spolek pro roz-

voj dopravy je otevřen všem bez ohledu na věk, odbornost a politickou příslušnost. Doprava se týká každého z nás!



Ing. Martin Kolovratník

PŘEDSEDA SPOLKU PRO ROZVOJ DOPRAVY
VÁŠ POSLANEC A PARDUBICKÝ ZASTUPITEL

Nový most kapitána Bartoše v Pardubicích bude bezpečnější

V Pardubicích pokračují přípravy výstavby nového mostu kapitána Bartoše. Ten stávající je přes 140 let starý a dosluhuje. „Máme vypsanou soutěž na výstavbu tohoto klíčového infrastrukturního projektu, který spojuje hlavní nádraží s městskou částí Polabiny. Tento krok je začátkem další důležité fáze projektu a přináší vyhlídku na realizaci mostu, která nejenže zlepší dopravní spojení, ale také podpoří další rozvoj města,“ informuje náměstek primátora Jan Hrabal, jenž má v gesci také dopravu.

Pardubice plánují při realizaci co nejefektivněji využít možnost spolufinancování z programu Státního fondu dopravní infrastruktury. Svůj postup proto vedení koordinuje s poslancem Martinem

Kolovratníkem, předsedou Spolku pro rozvoj dopravy. „Modernizovaný most je navržen s ohledem na dlouhodobé potřeby a kapacitní nároky, čímž zajistí vyšší úroveň bezpečnosti a komfortu pro všechny uživatele. Nové prvky, jako jsou širší chodníky a cyklistické pruhy, podpoří udržitelnou dopravu a zlepší propojení mezi klíčovými oblastmi města. Projekt je plánován tak, aby splnil potřeby dneška, ale zároveň byl připraven na výzvy, které přinese zítřejší rozvoj a rostoucí doprava,“ říká primátor města Jan Nadrchal.

Technické podmínky výběrového řízení na dodavatele zahrnují detailní specifikace stavebních prací, které je třeba provést, materiály, jež budou použity, a standardy, které musí být dodrženy. „Tyto podmínky jsou klíčové pro potenciální dodavatele, kteří se chtějí uchá-

zet o zakázku, a mimo jiné poskytují rámec pro transparentní a spravedlivý výběrový proces, který umožní výběr kvalifikovaného dodavatele schopného



Přípravy výstavby nového mostu kapitána Bartoše jsou v plném proudu. Na fotografii náměstek primátora zodpovědný za dopravu Jan Hrabal.

| Zdroj: Spolek

provést požadované práce v souladu s požadavky města Pardubic. Veškerá dokumentace čítá 1079 stran včetně příloh, což svědčí o obrovském množství odvedené práce," komentuje Jan Hrabal.

Pod pohledem mostní nosné konstrukce před opěrami mostu bude ponechán prostor pro obslužnou komunikaci umožňující údržbu vodního toku. No-

vinkou bude zlepšení infrastruktury pro cyklisty. „Nový most bude širší a bezpečnější. Na východní straně mostu bude nově stavebně oddělený obousměrný pruh pro cyklisty o šířce minimálně tři metry a chodník o stejné šířce, na západní pak chodník o šířce tři metry. Před opěrami mostu a podél břehů vodního toku povede smíšená komunikace

pro pěší a cyklisty navazující v prostoru vedle mostu na stávající komunikace a stávající síť komunikací. Tato úprava umožní cyklistům při jízdě podél Labe bezpečně podjet most," doplnil náměstek Hrabal s tím, že délka mostu bude činit 107 metrů. Stavba nového mostu by měla proběhnout v období mezi lety 2025 a 2027.

Cestující v Pardubicích si pochvalují rozšiřující se flotilu nových trolejbusů

Cestování městskou hromadnou dopravou po Pardubicích a blízkém okolí je opět o něco příjemnější. Pardubický dopravní podnik před začátkem letních prázdnin převzal poslední z deseti nových bateriových trolejbusů Škoda 32 Tr.

Trolejbus Škoda 32 Tr je dvanáctimetrový moderní plně nízkopodlažní vůz s kompletně novou karoserií. Svým vybavením nabízí cestujícím maximální pohodlí. Vůz je plně klimatizován, dále je vybaven moderním informačním systémem, USB porty pro dobíjení mobilních zařízení a pohodlnými sedadly.

Nespornou výhodou těchto vozů je možnost jízdy mimo trolejové vedení. „Z důvodu ideálních klimatických podmínek se prázdninové měsíce nesou v duchu oprav, výluk a souvisejících objížděk. Z tohoto důvodu jsme tyto nové trolejbusy nasadili do provozu hned, jakmile jsme je převzali. Parciální trolejbusy totiž mohou obsloužit i úseky bez trolejového vedení, což nám výrazně usnadnilo zajistit provoz na pravidelných linkách," komentuje ředitel DPMP Tomáš Pelikán.

Nová vozidla jsou vybavena klimatizací pro cestující i řidiče, což zajišťuje pohodlnou jízdu i během horkých letních dnů. „Po Pardubicích cestují zásadně MHD. Doprava funguje spolehlivě, navíc cestování novými trolejbusy je mnohem pohodlnější. Klimatizace je



Před začátkem letních prázdnin dorazilo do pardubického dopravního podniku deset bateriových trolejbusů Škoda 32 Tr
| Zdroj: Dopravní podnik města Pardubice

v horkých dnech k nezaplacení a tichý chod vozidla je opravdu příjemný," oceňuje cestující pan Karel Máca.

Další významnou novinkou je vybavení všech vozidel kamerami. Ve 130 vozidlech je zprovozněno téměř 700 kamer, které zajišťují bezpečnost cestujících i řidičů. „Cílem je minimalizovat rizika pro cestující a zaměstnance a zajistit bezpečný a spolehlivý provoz městské hromadné dopravy," vysvětluje Tomáš Pelikán.

Každý trolejbus je vybaven čtyřmi až pěti interiérovými kamerami a jednou čelní kamerou, která monitoruje prostor před vozidlem a přenáší obraz na

dispečink dopravního podniku. Kamery pomáhají řešit například pády cestujících nebo dopravní nehody, snižují vandalismus ve vozidlech a omezují případné konflikty s revizory.

Pardubický dopravní podnik pokračuje v modernizaci vozového parku. Počet trolejbusů s akumulátorem se navýšil již na 24. Součástí modernizace je i zlepšení sledování a analýzy dopravy. DPMP rozšiřuje počet vozidel se senzory pro počítání cestujících. Výsledky těchto senzorů umožní lepší plánování dopravy a rychlou reakci na kapacitní problémy na linkách.

Rozhovor se starostou Litomyšle Danielem Brýdlem

Po dostavbě dálnice kolem Litomyšle by mohla vzniknout nová městská ulice s více zelení a prostorem pro cyklodopravu, říká v rozhovoru starosta Litomyšle Daniel Brýdl.

Pane starosto, jak vnímáte současný průběh přípravy výstavby dálničního obchvatu Litomyšle?

Jsem velmi rád, že se ledy pohnuly. Společně s ŘSD a dalšími zainteresova-

nými stranami se nám podařilo najít společnou řeč a dospět ke kompromisu. Zde chci poděkovat generálnímu řediteli ŘSD Radku Mátlvi. Na polích kolem Litomyšle můžeme konečně vidět bagry a další techniku při probíhajícím archeologickém průzkumu, takže máme velkou radost. Pokud se nestane něco nečekaného, měli bychom se po dálnici kolem Litomyšle projet do konce roku 2027.

Vozidla směřující na D35 ze severu po silnici II/358 budou muset projet kolem Zámku a Klášterních zahrad. Nemáte z toho obavy?

Samozřejmě, že z toho obavy máme. Dohodli jsme se ale s ŘSD, že v tuto chvíli je opravdu prioritou postavit dálnici samotnou a pak do budoucna společně s Pardubickým krajem hledat nějaké alternativy pro napojení vozidel od České Třebové. Několik jednání již proběhlo. Existují na

to i studie, ale proti navrhovanému řešení se postavili někteří aktéři memoranda. Zatím tak nebyl nalezen společný kompromis. Je možné, že po otevření dálnice budeme hledat nové možnosti, jak se vyhnout dopravnímu zatížení kolem zámeckého areálu a naší největší základní školy. Nyní je ale jasnou prioritou otevřít kolem města dálnici a ukončit časté kolony a dopravní komplikace na průtahu I/35.

Máte nějaké záměry s „vnitroměstským“ úsekem stávající I/35 po zprovoznění dálničního obchvatu města?

Ano, už několik let se bavíme s architekty a dopravními odborníky o využití průtahu po výstavbě dálnice. K tomuto tématu jsme zorganizovali seminář pro zastupitele, setkali jsme se s dopravní policií, a také se podařila schůzka na nejvyšší úrovni - studii využití stávajícího průtahu jsme představili osobně ministroví dopravy, generálním ředitelům ŘSD a SFDI i zástupcům Pardubického kraje a SÚS Pardubického kraje. Všem se naše náměty líbily a byla nám přislíbena maximální podpora. Po zúžení stávajícího průtahu na dva pruhy, což by mělo kapacitně dostačovat, chceme zbylý prostor využít na parkování, zeleň i cyklo dopravu. Neboli ze „silnice“ bychom



Úspěšný starosta Litomyšle Daniel Brýdl.
| Zdroj: Archiv D. Brýdla

rádi udělali „městskou ulici“, která bude mít také více přechodů pro chodce a rozdělené město by se tak mělo po dlouhých desítkách let opět spojit.

Litomyšl má to štěstí, že zde nevznikly velké nákupní zóny na okraji města. Díky tomu má živé náměstí, plné obchůdků, kaváren i restaurací. Jak ale řešíte problémy s parkováním?

S architekty připravujeme různé úpravy. Poté, až se odkloní doprava na dálnici

a zprovozníme parkovací místa na stávajícím průtahu, chceme u sochy Bedřicha Smetany a kolem Morového sloupu částečně omezit parkování aut, dosadit stromy a zřídit vodní prvky tak, aby náměstí bylo ještě příjemnější. Těším se, až se to bude moci zrealizovat - ať za mého starostování, nebo za starostování dalšího starosty či starostky - věřím, že kontinuita bude pokračovat i do budoucna.

Možnost usednout za volant od 17 let je skvělou příležitostí, jak vychovat slušné řidiče

Od letošního roku začala v silniční dopravě platit řada změn. Jednou z nich je možnost řídit automobil v „ostrém provozu“ za dozoru zkušeného mentora. Z veřejných diskuzí je ale patrné, že ne každý tuto možnost vítá. „Osobně si myslím, že tento názor pramení z nízké informovanosti veřejnosti. Tuto změnu jsme zavedli po vzoru zahraničních států, kde se velmi dobře osvědčila. Navíc skupina začínajících řidičů patří v Česku mezi ty vůbec nejrizikovější a právě tato novinka může statistiky výrazně vylepšit,“ říká stínový ministr dopravy Martin Kolovratník.

Mohl byste čtenářům krátce tuto novinku představit?

Od 1. ledna 2024 je v České republice spuštěn řidičský průkaz od 17 let, známý také jako režim L17. Ten představuje alternativu k tradičnímu modelu autoškoly, umožňující absolvovat výuku a výcvik v autoškolě již před dosažením věku 17 let. Po úspěšném absolvování závěrečných zkoušek ve věku 17 let mohou mladí začínající řidiči v režimu L17 usednout

za volant po boku zkušených řidičů, tzv. mentorů a zdokonalovat své dovednosti a znalosti získané v průběhu autoškoly.

Kdo může být mentorem?

Mentorem může být pouze řidič, který je držitelem řidičského oprávnění skupiny B po dobu alespoň 10 let, kterému nebyl v posledních 5 letech udělen zákaz

řízení, a který má v bodovém hodnocení řidičů 0 bodů. Mentorem je nejčastěji rodič nebo příbuzný mladého řidiče, není to však podmínkou. Mohu prozradit, že já osobně jsem typickou „cílovou skupinou“. Náš mladší syn Lukáš dokončil autoškolu letos na jaře, 18 let mu bude v listopadu a s manželkou ho jako mentoři doprovázíme několikrát týdně.



Usednout za volant v sedmnácti? Proč ne, předseda Spolku Martin Kolovratník se svým synem Lukášem tuto možnost využili.
| Zdroj: Archiv M. Kolovratníka.

Co když ale ve svém okolí nemám nikoho, kdo by mohl být mentorem?

Systém je postaven na principu dobrovolnosti. Nadcházející řidiči mají možnost rozhodnout se, zda se zaregistrují do tradiční autoškoly a získají řidičský průkaz až v 18 letech, nebo zvolí vstup do programu L17 a úspěšně složí zkoušky již o rok dříve.

Neobáváte se například toho, že mentor – rodič bude využívat tuto možnost třeba k odvozu z večírku?

Rozhodně ne! Mentor během jízdy nesmí být pod vlivem alkoholu. Policie na

něj totiž pohlíží stejně, jako na učitele autoškoly během výcviku. Hlavním záměrem je rozvíjet řidičské dovednosti mladých řidičů. Za případné porušení pravidel hrozí mentorovi pokuta až ve výši 25 000 Kč.

Může mladý řidič v režimu L17 řídit ad-hoc s jakýmkoliv zkušeným řidičem?

Ne, musí si zvolit konkrétního mentora a ten s tím musí písemně souhlasit. Tato informace se zanesení do karty řidiče obou zúčastněných. Sám ani s nikým jiným mladý řidič před dovršením 18 let

řídít osobní automobil nesmí. Takto si může registrovat maximálně čtyři mentory.

Na závěr poslední otázka, využijete této možnosti?

Jak jsem uvedl výše. V rodině už ji využíváme a jsme velmi spokojeni. Mladší syn má motivaci, s manželkou na něj osobně dohlížíme a každou jízdu cítíme, jak si je za volantem víc a víc jistý. Snad jen připomenu, že se to netýkalo letní dovolené. Režim L17 se totiž vztahuje pouze na území České republiky, nelze tedy vyrazit do zahraničí.

Zrušení územní rezervy pro kanál Dunaj–Odra–Labe přináší nové možnosti pro rozvoj Pardubického kraje

Krajští zastupitelé koncem června schválili aktualizaci č. 4 Zásad územního rozvoje Pardubického kraje. Tímto krokem došlo ke zrušení územní rezervy pro kanál Dunaj–Odra–Labe. Toto rozhodnutí umožní městům a obcím na plánované trase kanálu zahájit rozvojové aktivity, které byly dříve blokovány.

Územní rezerva jim totiž bránila v rozvoji v oblastech vhodných například pro

bytovou nebo individuální výstavbu. Je důležité zmínit, že zrušení rezervy neovlivní podporu splavnění Labe do Pardubic, která zůstává i nadále prioritou. Pardubický kraj řeší například opravy mostů na trase tak, aby odpovídaly budoucímu splavnění.

Zásady územního rozvoje byly původně vydány v roce 2010, s první aktualizací v roce 2014, druhou v roce 2019 a třetí v roce 2020. Ve čtvrté aktualizaci se kromě kanálu Dunaj–Odra–Labe řeší

také upřesnění trasy přivaděče k dálnici D35 kolem Vysokého Mýta a Chocně, vymezení oblasti ohrožené suchem (SOB 9), rezervy pro akumulaci povrchových vod v Albrechticích na Moravské Sázavě a zrušení koridoru plynovodu Olešná–Náchod–Polsko. Aktualizace také vypouští koridory, kde byly záměry již realizovány, jako například přeložku silnice I/37 v úseku Chrudim–Slatiňany.

NÁZOROVÁ ARÉNA: Pardubický kraj zaspal na startu a teď neví, kudy kam

Až budou jednou encyklopedisté hledat názorný příklad pro zanedbání něčeho důležitého nebo propášení příležitosti, mám pro ně skvělý tip – Memorandum z roku 2017 mezi státem a Pardubickým krajem. Stát tehdy věnoval kraji poukázku na částku 2,7 miliardy korun na jednotlivé dálniční přivaděče D35. Vedení kraje (pod taktovkou hejtmána Martina Netolického ze SOCDEM) však nebylo připravené a než se stihlo „rozhoupat“ tak vše zdražilo. Na pokrytí stavebních nákladů je nyní potřeba dvojnásobná částka. Kde kraj tyto peníze vezme?

Jako člověk, který ročně naježdí po naší zemi desítky tisíc kilometrů (pracuji jako obchodní zástupce), netrpělivě vyhlížím, až už konečně bude dálnice D35 postavena v celé své délce. Myslím si, že není nikdo, tedy alespoň z obyvatel obcí ležících na trase I/35, kdo by to tak neměl. Nikdo si totiž nedovede představit, jak může silný provoz narušit a omezit člověku život.

Před několika lety se naší rodině naskytla možnost výhodné koupě vysněného baráčku v Dašicích. Jako člověk, který strávil významnou část života v Pardubicích, jsem si s manželkou řekl inu, proč ne – Dašice jsou blízko a rodina nalezne bezpečné útočiště pro děti a vytoužený klid.

Velkou roli v našem rozhodování sehrála politická prohlášení hejtmána Netolického a jeho náměstka pro dopravu Koryš, kteří slibovali, že přivaděče se budou stavět souběžně s dálnicí. Nebyl žádný důvod, proč jejich slovům nevěřit a do Dašic se nepřestěhovat. S odstupem času ale musím říct, že jsme s rodinou politickým slibům naletěli!

Dálniční úseky Opatovice – Časy – Ostrov už jsou od roku 2021, respektive 2022, v provozu, zatímco centrem Dašic projíždějí denně tisíce aut! Jsem rád, že tohle „dopravní peklo“ konečně po dvou letech se zprovozněním obchvatu skončilo. Je mi ale líto ostatních měst, která na své obchvaty teprve čekají, a pravděpodobně ještě pár let čekat budou.

Vybudovat přivaděče totiž není levnou záležitostí a je otázkou, kde na ně

kraj vezme peníze. Předpokládám, že stát další peníze neposkytne. Jednak laxní přístup krajských politiků není jeho problémem a druhak bude státní kasa potřebovat peníze například na dokončení zmiňované D35. Připomínám také, že se jedná o bezprecedentní krok ze strany státu směrem k Pardubickému kraji. Žádný jiný kraj takovou příležitost nedostal a všichni ostatní si musí obdobné stavby platit z vlastních rozpočtů.

A na kolik vlastně tento nezodpovědný přístup krajskou kasu vyjde? Zdá se, že na pořádný balík. Kvůli růstu nákladů se výsledná cena z 2,7 miliardy korun zvýšila na 5,5 miliardy korun. Bohužel se ukazuje, že hejtmanství s přípravami zaspalo a za dlouhých 12 let ve stejné politické sestavě (v hlavní ose Netolický, Línek a Koryš) neodvedlo dobrou práci. Všechny dálniční přivaděče už dnes mohly klidně stát a sloužit řidičům. Vedení kraje má pravděpodobně pocit, že jsou na ně všichni krátkí a mohou si proto dělat, co chtějí. Mnohem víc se zde ale asi hodí, že vlastně nemusí dělat nic, co se jim nechce...

Znáte pravidla bezpečné jízdy? Za nesprávnou jízdu na elektrických koloběžkách hrozí tučná pokuta

Elektrické koloběžky jsou rychlé, pohodlné a široce dostupné. Díky těmto vlastnostem si získávají stále větší oblibu. Většinou se s nimi setkáváme ve velkých městech, kde si je lze za pár korun pronajmout. Nyní je však možné je potkat i na venkově, kde se na nich lidé vydávají třeba na nákup. S rozšířením elektroběžek se ale ukazuje, že ne každý zná pravidla bezpečné jízdy. Přitom jízda na nich vás může v některých případech přijít pěkně drazo – klidně i na miliony korun.



Uživatelé bohužel mnohdy neznají pravidla jízdy na elektrických koloběžkách. Přitom za jejich porušení hrozí tučná pokuta.

| Zdroj: Canva

Legislativa týkající se elektrických koloběžek zatím není úplně přehledná. Pokud ale při jízdě vycházíte z pravidel platných pro jízdu na kole, chybu neděláte.

Pozor! Tato pravidla se vztahují pouze na stroje s maximální rychlostí 25 km/h a výkonem 250 W. Typicky jde o sdílené koloběžky ve městech. Na internetu nebo v kamenných obchodech ale lze zakoupit i silnější stroje, které dosahují rychlosti přes 50 km/h. Ty už spadají do jiné kategorie vozidel, a proto je potřeba mít pro jízdu řidičský průkaz a přílbu.

Policisté a městští strážníci se často setkávají s přestupky, jako je jízda po chodníku, průjezdy na červenou nebo porušování zákazů vjezdu. Není neobvyklé vidět jízdu v opilosti, což je velmi nebezpečné. Časté jsou případy, kdy lidé využijí elektroběžku k návratu z hospody. Zapomínají však, že pokud způsobí nehodu a někoho zraní, tak jim pojišťovna nic neuzná a budou muset zaplatit náklady na léčbu nebo bolestné, které se mohou vyšplhat až do milionů korun.

JAKÁ PRAVIDLA PLATÍ?

- Zákaz jízdy po chodníku.
- Do 18 let je povinná přílba.
- Zákaz jízdy a zároveň vedení psa na vodítku.
- Za snížené viditelnosti musí mít koloběžka bílé světlo vpředu a červené vzadu.
- Zákaz jízdy pod vlivem alkoholu.
- Rukojeti řídítek včetně konců nesmí mít ostré hrany.

Na bezohlednost koloběžkářů si často stěžují chodci. Lidé poukazují na rychlou a nebezpečnou jízdu v pěší zóně a na chodnících. Riziko zvyšuje i tichý provoz a rychlá akcelerace těchto koloběžek.

Neměli bychom zapomínat ani na správné parkování koloběžek. Často se setkáváme s povalujícími se koloběžkami na chodnících, přechodech nebo zastávkách, což může způsobit komplikace a nebezpečné situace.

Dodržování pravidel bezpečné jízdy na elektrických koloběžkách je nezbytné pro zajištění bezpečnosti nejen samotných jezdců, ale i ostatních účastníků provozu.

Nový přivaděč k D35 konečně ulevil Býšti, Chvojenci a Rokytnu od frekventované dopravy

Na začátku letních prázdnin skončily téměř dva roky trvající práce na čtyřkilometrové silnici mezi Rokytnelem a Býští, kterou postavila společnost Strabag za 208 milionů korun bez DPH. Obyvatelé zmíněných obcí a okolí se potýkali s problémy snižujícími kvalitu života od konce roku 2021, kdy byl otevřen dálniční úsek D35 Opatovice – Časy. Po letech se jim konečně uleví od nadměrné tranzitní dopravy a současně se zvýší bezpečnost.

„Z mého pohledu došlo k ohromnému selhání Pardubického kraje v čele s hejtmánem Martinem Netolickým, jehož tým přípravy, nejen tohoto přivaděče, zaspal. Ještě v roce 2018 přitom veřejnost ujišťoval, že přivaděče budou dříve než samotná dálnice. Dopadlo to ale bohužel přesně tak, jak jsme čekali a před čím jsme varovali,“ říká předseda Spolku pro rozvoj dopravy Martin Kolovratník.

V roce 2017 se podařilo vyjednat se státem unikátní memorandum, na jehož základě Pardubický kraj získal po několikaleté práci a těžkém vyjednávání „po-



S novým přivaděčem k D35 došlo ke značnému odlehčení dopravního provozu v Býšti, Chvojenci a Rokytne. | Zdroj: SÚS PK

ukázku“ na 2,7 miliardy korun ze státního rozpočtu. Tyto prostředky byly určeny na výstavbu přivaděčů k dálnici, opravy silnic a menších obchvatů obcí. Hejtmanství bohužel přípravy těchto staveb podcenilo, a mezitím se kvůli zvýšení cen zdvojnásobily náklady tohoto projektu. O pracovním tempu a nasazení si tak udělejte obrázek sami.

Ale budme optimisté a neřešme minulost. Nový obchvat slouží velmi dobře. Propojuje dálnici D35 a „starou“ silnici I/35, což zkracuje příjezd ve směru

od Býště. Součástí stavby jsou dva mosty, retenční nádrž a dvě křižovatky ve střední části. Spolek pro rozvoj dopravy bude pečlivě sledovat spolu s vedením Chvojence a Býště průběh kamionové dopravy. Pokud by si řidiči kamionů kvůli zmíněným křižovatkám zkracovali cestu tam, kde nemají, zasadíme se o úpravu dopravního značení. Je také důležité připomenout, že provoz je zde v režimu předčasného užívání. Silnici lze používat, ale budou se zde ještě provádět drobné dokončovací práce.

Zprovozněný obchvat Dašic přinese úlevu od nadměrné dopravy

Obyvatelé Dašic zastihla v závěru letních prázdnin radostná zpráva. V režimu zkušebního provozu byl zprovozněn téměř tříkilometrový obchvat města, který výrazně uleví městu od několika tisíců aut, která tudy denně projížděla. Zkušební provoz potrvá přibližně rok a během této doby budou probíhat drobné dokončovací práce a pokračovat měření hluku. Celkové náklady dosáhly částky přibližně 700 milionů korun včetně DPH.

Lepší pozdě než nikdy. Tímto se dají shrnout smíšené pocity obyvatel Dašic z nového obchvatu. „Zprovoznění je z pohledu života ve městě naprosto klíčové a věřím, že tímto krokem jsme udělali definitivní tečku za časy, na které tady nikdo z nás nebude v dobrém vzpomínat, a dočkáme se zvýšení kvality života. Přesto se ale musím ptát,

opravdu to nešlo dříve a rychleji? Vždyť jak hejtman Netolický ze sociální demokracie, tak náměstek Kortyš z ODS slibovali, že ke zprovoznění obchvatu dojde současně se zprovozněním dálnice,“ komentuje pan Václav.

Se zprovozněním došlo ke snížení dopravní zátěže v centru města, zvýšení bezpečnosti pro chodce a cyklisty a zlepšení plynulosti silničního provozu. Další pozitivní změnou je i snížení hluku a vibrací. Kromě toho si nadměrná doprava vybírala svoji daň v podobě narušování klidu a poškozování infrastruktury. Obchvat zároveň slouží jako přivaděč na dálnici D35 od krajského města, vede kolem jižního okraje města a napojuje se na dálniční sjezd mezi Dašicemi a Komárovem.

Zdaleka ne všechny obce ale mají vyhráno. Svě o tom vědí ve Zminném, byť

již vidí pomyslné světlo na konci tunelu. Aktuálně v terénu probíhá záchranný archeologický průzkum a výstavba přístupové komunikace od obce Žižín, která je náhradou za zrušený železniční přejezd. Výstavba obchvatu, který se napojí na obchvat Dašic, by mohla být zahájena v druhé polovině roku 2025 s předpokládanými investičními náklady ve výši 420 milionů korun včetně DPH.



Výstavba obchvatu začala v srpnu 2022
| Zdroj: www.obchvatdasice.cz

Sport je neodmyslitelnou součástí života v Sezemicích, říká radní Luboš Krejčík



Sezemický radní Luboš Krejčík, který je zároveň zakladatelem a pořadatelem Dětského duatlonu.
| Zdroj: Archiv L. Krejčíka

Nejprve jako zastupitel a nyní jako radní města. Mým cílem je rozvoj a podpora pohybových a sportovních aktivit pro občany všech věkových kategorií. Svého rozhodnutí nelituji. Naopak, s přibývajícím časem si ho cením stále více,“ říká sportovní učitel a sezemický radní Luboš Krejčík.

Co pro Vás znamená sport?

Sport je pro mě velmi důležitý a neodmyslitelně patří k mému životu. Už od mládí jsem byl dost aktivní a zkoušel různé pohybové aktivity. Pohyb a sport se staly součástí mé životní cesty. Vystudoval jsem Pedagogickou fakultu s aprobací biologie a tělesná výchova, a tyto dva předměty vyučuji na střední škole. Sport mě učí disciplíně, vytrvalosti a týmové spolupráci, což jsou hodnoty, které se snažím předávat i svým studentům.

Věnujete se sportu i ve svém volném čase?

Jasně, sport je přece taková povolená droga (směje se). Když mám volno, často chodím na procházky se psem, hraji fotbal, nohejbal nebo beach volejbal s kamarády. Také rád sportuji s rodinou – běháme, jezdíme na kole nebo hrajeme squash. Sport je pro mě způsob, jak se odreagovat a udržovat si fyzickou kondici. Občas společně vy-

zkoušíme i něco netradičního jako beachtenis nebo headis. Vždycky je zajímavé zkusit něco nového a vybočit z každodenní rutiny.

Jakým způsobem pomáháte rozvíjet sport v Sezemicích?

Aby se sport a jiné pohybové aktivity mohly rozvíjet, je zapotřebí vhodné místo, kde tyto aktivity provozovat. Například, když chci běhat, je důležité mít park nebo nábreží s cestami a hezkým okolím. To motivuje více než běhání po rušné ulici nebo silnici.

Jaké konkrétní projekty jste v Sezemicích již realizovali?

V Sezemicích jsme začali s pořízením zanedbaných pozemků v centru města, kde dnes máme park Mlynářka. Následovala studie a postupná realizace od terénních úprav, zakládání cest, instalace mobiliáře, osvětlení až po budování sportovišť. Vybudovali jsme workoutovo-parkurové hřiště, skatepark, stůl na pingpong, beachvolejbalový kurt a discgolfpark. Nezapomněli jsme ani na hřiště na pétanque. Každý z těchto projektů přispívá k tomu, aby se lidé více hýbali a trávili čas venku. Plánujeme i rekonstrukci sportovního areálu pod ZŠ. Snažíme se, aby sportovní vybavení bylo dostupné pro všechny obyvatele města.

- Narodil se v Pardubicích 23. prosince 1975
- Od narození vyrůstal v Sezemicích.
- Od roku 2014 je členem zdejšího zastupitelstva
- Od roku 2022 působí jako radní města
- Je ženatý a má tři děti

„Sezemice jsou skvělé místo pro život. Před několika lety jsem se rozhodl aktivně podílet na jejich rozvoji.

Jaké další plány máte do budoucna?

Myšlenek na vylepšování možností sportu a relaxace je stále dost. Uvažujeme například o pumptrackové dráze, hřišti na teq-sporty a různých relaxačních prvčích. Každý projekt je zaměřen na zlepšení kvality života našich obyvatel a na podporu zdravého životního stylu.

Slyšel jsem o akci Dětský duatlon. O co vlastně jde?

Dětský duatlon v Sezemicích je moje dítko. Idea na pořádání dětských závodů přišla během našich rodinných výjezdů po sportovních akcích. Cílem bylo vytvořit událost pro co největší množství dětí ze Sezemice a okolí, za rozumné startovné a s pěknými cenami. Nakonec jsme se rozhodli pro duatlon. Pak už stačilo jen zbláznit rodinu a kamarády do pořádání. Přijďte se k nám do Sezemice podívat a přesvědčte se na vlastní oči.



Sezemice nabízí bohaté sportovní vyžití
| Zdroj: Archiv L. Krejčíka

Zastřešme raději parkoviště a krajinu ponechme přírodě! Trend carportů dorazil do ČR

Obchodní řetězec Penny otevřel v Počátkách na Vysočině největší veřejné solární parkoviště v České republice. Zastřešeno je 70 parkovacích míst, kde střecha plní funkci solární elektrárny pro supermarket s výkonem 305 kWp. Ta bude sloužit pro provoz prodejny. Přebytek elektrické energie bude využit pro další prodejny prostřednictvím komunitní energetiky. Aby tuto energii maximálně využil, má supermarket ještě vybudované kontejnerové úložiště s kapacitou 328 kWh.

Vedle výroby energie se postupem času dostaví nabíječky pro elektroauta zákazníků. Stavbu carportu a bateriového úložiště realizuje firma Deucalion, která je zároveň dodavatelem technologie. Její předseda představenstva, Daniel Frič, zmiňuje, že při současných cenách

je návratnost do sedmi let. „Carport má pro prodejnu jednoznačně ekonomický přínos, a to hlavně proto, že většinu vyrobené elektřiny spotřebuje hned na místě,“ uvádí Frič.

Podle Friče je stavba carportů na parkovišti o 25 % dražší než solární elektrárna na střeše supermarketu. Ačkoliv se jedná o výrazný rozdíl pořizovací ceny, stále je podle něj výhodný, jelikož jiní počítají s daleko vyššími cenami. Carporty prodávají zejména budování jejich základů a masivní konstrukce, která je pro ně potřeba kvůli statickým požadavkům. S ohledem na to, že pod stavbou se pohybují zákazníci a jejich auta, musí být vysoce odolné.

Každý systém má svůj vývoj směřující k vyšší efektivitě jak samotných fotovoltaických panelů, tak i výstavby a použitých materiálů. Z tohoto důvodu přichází další novinka a to výstavba carportů

s dřevěnou konstrukcí z českých lesů. Jedná se o lepené vazníky se speciálním tvarováním a technickými parametry, aby vyhovovaly statickým požadavkům, povětrnostním podmínkám či soli a vodě. Je to obnovitelný materiál fixující velký podíl CO₂, takže v tomto případě je uhlíková stopa výrazně nižší, čímž se bude plnit ESG i budoucí taxonomie. Dřevěné panely dodává firma Nema Construction, která je výhradním dodavatelem lepených dřevěných konstrukcí.

Dřevěná carportová parkoviště nejsou v Evropě novinkou, nicméně s myšlenkou využít dřevo pro české podmínky přišli Deucalion a Nema Construction spolu s lesníkem a pracovníkem pražské České zemědělské univerzity Alešem Erberem. Ten je propagátorem přírodě blízkého hospodaření v lesích, agrolesnictví a vícepodlažních dřevostaveb, které zažívají díky novým konstrukčním



Carporty jsou názornou ukázkou spojení příjemného s užitečným — auta na parkovištích jsou kryta před rozmarným počasím a schovaná ve stínu, zatímco solární panely na umístěné na střeše vyrábějí elektřinu.

| Zdroj: Archiv A. Erbera

a stavebním technologiím celosvětový boom.

„Věděl jsem, co dělají, a znal jsem rodnou firmu Nema. Propojil jsem oba podniky a naši ambicí je, aby české dřevě došlo všechna parkovací stání v Čes-

ku a následně i v EU,“ říká Aleš Erber a dodává, „První prototyp nám již stojí v Petrovicích u jihočeského Domanína, kde jsme společně s týmem obou firem odzkoušeli, co to vše obnáší a teď už řešíme detaily.“

Erber vidí hlavní výhody carportů v tom, že vytvářejí stín na jinak rozpálených parkovištích. Dále chrání auta před kroupami, což by mohly ocenit autobazary či autosalony. Dřevěné carporty budou představeny na letošním For Archu.

Věděli jste, že každou půlhodinu ujede viník od nehody?

Na českých silnicích každou půlhodinu někdo ujede od dopravní nehody. Analýza Centra dopravního výzkumu odhalila, že v letech 2021 až 2023 viníci ujeli od 54 185 dopravních nehod. A nejde jen o drobné „tukanec“ – při těchto haváriích zemřelo 27 lidí, 66 bylo těžce zraněno a 1 436 utrpělo lehká zranění.

Fakt, že v Čechách každý pátý viník od nehody ujede, je alarmující. Přitom nést

zodpovědnost za své činy je nejen morální, ale i právní povinnost. Za ujetí od nehody a neposkytnutí pomoci osobě, která utrpěla újmu na zdraví, hrozí pokuta až 25 000 Kč, zákaz řízení nebo odnětí svobody až na 5 let.

Pamatujte, že být slušným řidičem znamená nést odpovědnost za své činy, a to i v případě, že způsobíte nehodu. U drobných nehod na parkovišti až po vážné kolize, kde je život a zdraví v ohrožení – je třeba zůstat na místě a poskytnout potřebnou pomoc.



Je alarmující, že každý pátý Čech ujede od dopravní nehody.
| Zdroj: Canva

Stovkám tisíc řidičů končí platnost průkazu, nejste mezi nimi?

Čas utíká velmi rychle, a proto nás může nemile překvapit končí platnost našich dokladů. Podle informací Ministerstva dopravy v letošním roce končí platnost řidičského průkazu stovkám tisíc řidičů. Zkontrolujte si proto raději platnost svého „řidičáku“ hned. Pojďme se podívat, jak postupovat, pokud se jeho platnost blíží ke konci nebo dokonce už uplynula.

Jak zažádat o nový řidičský průkaz?

Řidiči mohou zažádat o nový průkaz buď přímo na úřadě nebo pohodlněji online přes Portál dopravy. Náš Spolek doporučuje využít online možnost, která šetří čas a usnadňuje proces díky automatickému předvyplnění formuláře. Při elektronické žádosti stačí pouze nastavit kontaktní údaje a vybrat úřad pro vyzvednutí nového dokladu.

Lhůty a poplatky

Žádost o nový řidičský průkaz lze podat ve standardní lhůtě 20 dní bez poplatku. Pro ty, kdo potřebují nový doklad rychleji, je možnost expresní výměny do 5 pracovních dnů za poplatek 700 Kč, který se hradí při vyzvednutí nového průkazu.

Elektronické podání

Do Portálu dopravy se lze přihlásit různými způsoby, včetně bankovní identity, mobilního klíče eGovernmentu nebo eObčanky. Videonávod pro podání elektronické žádosti je k dispozici na Portálu dopravy. Připomínáme všem řidičům, aby si včas zkontrolovali platnost svých řidičských průkazů a v případě potřeby zažádali o jejich výměnu a vyhnuli se tak možným komplikacím.

VĚDĚLI JSTE, ŽE...

... novela silničního zákona zrušila od 1. ledna 2024 povinnost mít řidičský průkaz na našem území vždy u sebe? Nadále ale platí povinnost řidičů disponovat platným dokladem, což vyplývá z mezinárodních předpisů, protože řidičský průkaz je mezinárodním dokladem.



| Zdroj: MDČR

Za jízdu bez platného řidičského průkazu vám hrozí pokuta do 1 500 Kč na místě, ve správním řízení od 2 000 Kč do 5 000 Kč.

Spolek pro rozvoj dopravy organizuje výjezdy po České republice

Spolek pro rozvoj dopravy zahájil sérii výjezdů po celé České republice s cílem podpořit a urychlit rozvoj dopravní infrastruktury v různých regionech. V první polovině roku zavítal do Ústeckého a Plzeňského kraje, kde proběhla důležitá jednání a návštěvy dopravně zajímavých míst.

Klíčové jednání v Ústeckém kraji

Jednou z prvních zastávek byl Ústecký kraj, kde se předseda Spolku Martin Kolovratník společně s bývalým ministrem dopravy Karlem Havlíčkem setkali se zástupci Správy železnic a místními samosprávami. Hlavním tématem bylo

schválení trasy vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan, která má zásadní význam pro propojení České republiky se západní Evropou.

„Setkání v Ústeckém kraji bylo velmi produktivní. Podařilo se nám vyjasnit některé sporné body a dosáhnout kon-

senzu, který umožnil schválení trasy. Jedná se o klíčový moment pro další přípravy,“ uvedl předseda Spolku Martin Kolovratník. Výstavba vysokorychlostních tratí patří společně s dokončením dálniční sítě mezi absolutní priority Spolku. Náklady na jejich vybudování jsou odhadovány na přibližně 800 miliard korun a výstavba prvního úseku VRT mezi Brnem a Přerovem by měla začít již v příštím roce.

Plzeňský kraj v hledáčku Spolku pro rozvoj dopravy

V květnu Spolek navštívil Plzeňský kraj, kde proběhla jednání s představiteli samospráv, podnikateli a dopravními organizacemi. Předseda Martin Kolovratník a Karel Havlíček zahájili svůj výjezd schůzkou s primátorem Plzně Romanem Zarzyckým. Diskutovali o dopravních projektech a možnostech dalšího rozvoje města.

Součástí programu byla také návštěva firmy Doosan Škoda Power, kde byly projednány možnosti spolupráce a zapojení do klíčových energetických projektů. Vítězství KHNP v tendru na výstavbu dvou nových jaderných bloků znamená, že turbínu bude zajišťovat právě Doosan Škoda Power. Jsme hrdí, že se na české energetické budoucnosti bude podílet česká firma.



Součástí výjezdů Spolku je také setkání s místními významnými podnikateli.
| Zdroj: Archiv Spolku

Další plány Spolku

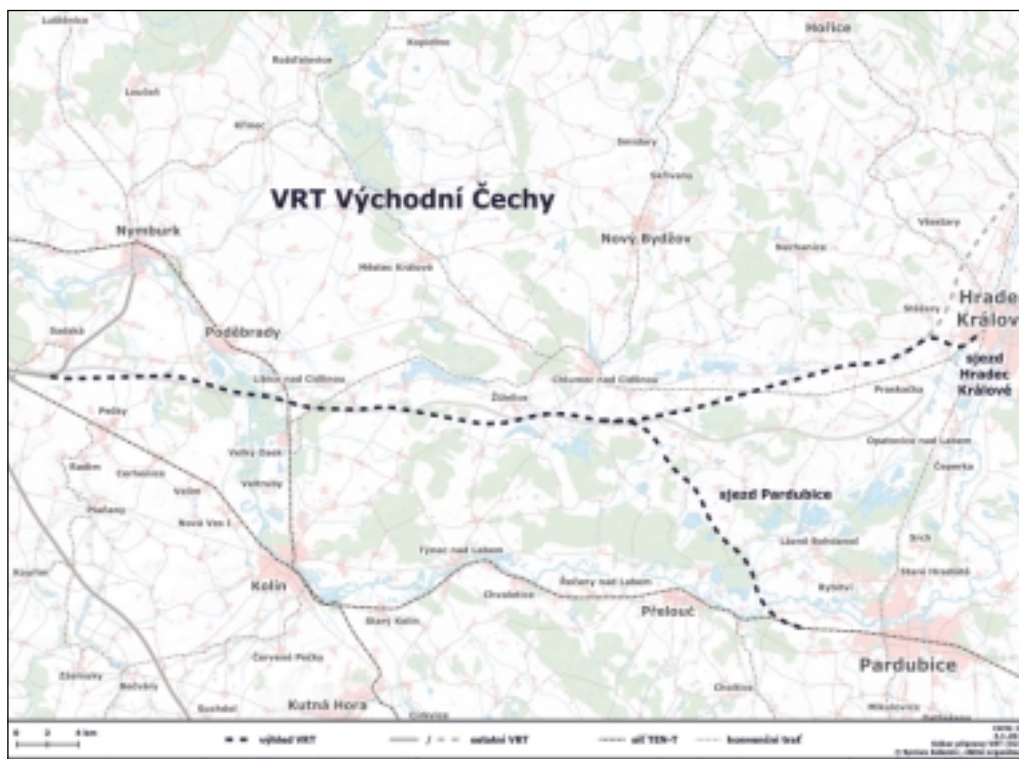
Spolek pro rozvoj dopravy plánuje pokračovat ve výjezdních zasedáních i v druhé polovině roku. Další zastávkou bude Jihočeský kraj, kde se členové setkají s místními představiteli a podnikateli, aby diskutovali o projektech, které mohou přispět k rozvoji regionu. „*Naším cílem je podpořit rozvoj dopravní infrastruktury napříč celou republikou. Chceme se setkávat s místními aktéry, diskutovat jejich potřeby a hledat společná řešení,*“ komentuje Kolovratník.

Výjezdní zasedání Spolku pro rozvoj dopravy jsou důležitou platformou pro dialog a spolupráci mezi různými regiony a centrálními institucemi. Pokud máte tipy, kam by měl Spolek v nejbližší době zavítat, návrhy na zlepšení činnosti, nebo se pouze chcete setkat a prodiskutovat infrastrukturní projekty, neváhejte se nám ozvat. Naše činnost přispívá k efektivnímu plánování a realizaci dopravních projektů, které mají zásadní význam pro budoucí rozvoj České republiky.

Přípravy vysokorychlostní tratě mezi Prahou, Pardubicemi a Hradcem Králové postupují podle plánu

Minulý rok jsme vás informovali o plánované vysokorychlostní trati (VRT) mezi Prahou, Pardubicemi a Hradcem Králové. Dnes přinášíme aktuální informace o vývoji tohoto ambiciózního projektu, který slibuje revoluční zlepšení železniční dopravy v naší zemi.

Správa železnic nedávno dokončila studii proveditelnosti, která zkoumala různé varianty vedení vysokorychlostní trati v relaci Praha – Pardubice/Hradec Králové – Wrocław. Aktuálně probíhá schvalovací proces na Ministerstvu dopravy, kde se rozhodne o definitivní trase. Tento proces zahrnuje aktivní komunikaci s dotčenými obcemi a zohlednění jejich připomínek, aby navrhované trasy co nejvíce respektovaly stávající stav v území. Po konzultaci s obcemi Správa železnic doporučila ke schválení nejméně konfliktní variantu. V nejbližší době se plánuje zahájení podrobného technického projektování na prvních úsecích projektu.



Vysokorychlostní trať Východní Čechy je součástí výhledového spojení Prahy s polskou Wrocławí.
| Zdroj: Správa železnic

Studie proveditelnosti ukazuje, že nová trať přinese nesporné výhody pro Pardubický a Královéhradecký kraj. Nová trať výrazně zrychlí cestování vlakem a ještě více zlepší dostupnost regionu. Cesta z Prahy do Hradce Králové i Pardubic vlakem nově potrvá méně než 40 minut. Expresy a rychlíky, které budou pokračovat z Pardubic dále na východ, umožní rychlejší cestování i lidem z Ústeckoorlicka, Českořtebovska, Olomouckého kraje a severní Moravy. Pro obyvatele Chrudimska bude snadný přestup v Pardubicích znamenat výrazné zkrácení cestování do Prahy.

Nová trať rovněž řeší problém s nedostatečnou kapacitou na stávající trati z Prahy do Pardubic. Dálkové vlaky se přesunou na novou trať, čímž se uvolní prostor pro rozvoj regionální a příměstské dopravy na současné trati. Benefity z nové tratě tak budou moci využít téměř všichni obyvatelé Pardubického kraje.

Dalším důležitým faktorem podporujícím projekt RS5 je jeho podpora nejen v České republice, ale také v Polsku. Díky tomu je vysoká pravděpodobnost, že výstavba bude financována z evropských fondů. Na závěr bych rád zmínil, že jako člen Správní rady Správy železnic spolu

s předsedou Martinem Červíčkem z Královéhradeckého kraje uděláme maximum pro to, abychom přípravu RS5 urychlili. Pokud my všichni z východních Čech potáhneme za jeden provaz, mohla by naše nová vysokorychlostní železnice sloužit od roku 2033.

Vysokorychlostní trať RS5 přinese nespočetné výhody, od zkrácení cestovních časů až po zvýšení kapacity železniční dopravy. Těšíme se na budoucnost, kdy Pardubice budou ještě lépe propojeny s Prahou a dalšími klíčovými městy, což přispěje k ekonomickému a sociálnímu rozvoji našeho regionu.



Bleskové zprávy



S českou železnici se v Evropě počítá

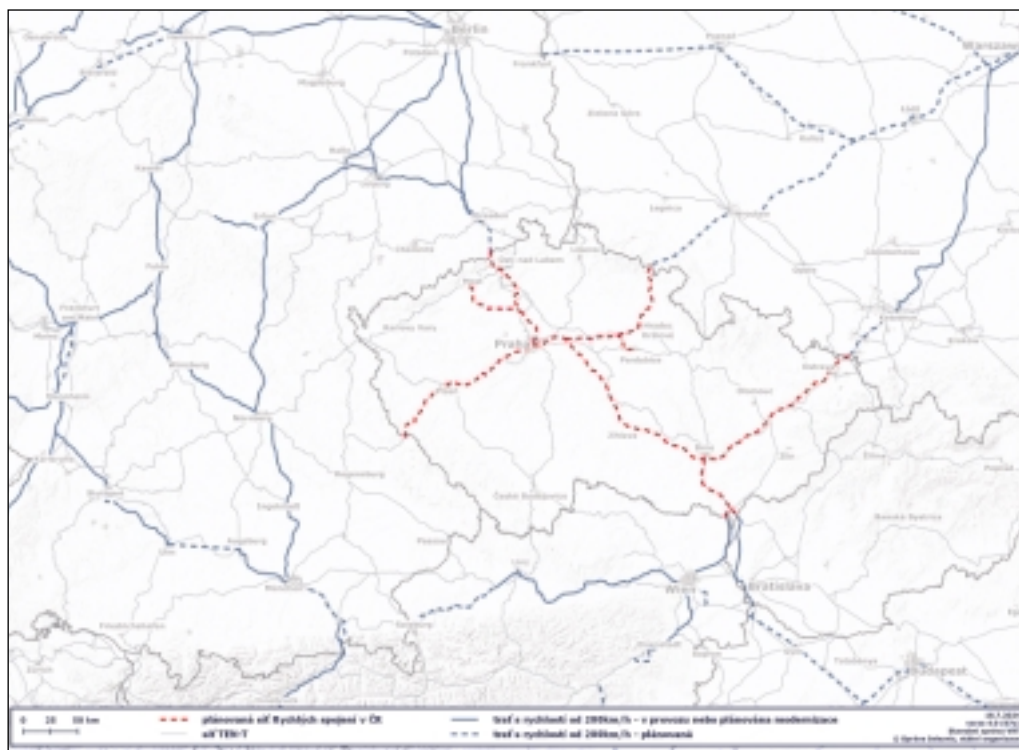
Revize nařízení o transevropské dopravní síti potvrzuje, že s českou železnici se v Evropě počítá. Revize zlepšuje propojení a efektivitu dopravy v celé EU, umožňuje rychlejší modernizaci infrastruktury a podporu růstu ekonomiky. Nově se tato důležitá dopravní síť rozrůstá třeba o železniční spojení z Prahy do Liberce nebo o trať mezi Velkým Osekem a Chocní. Především ale počítá s dřívějším vybudováním vysokorychlostních tratí, na které díky tomu můžeme lépe čerpat finance z unijních fondů.

Evropské fondy pomůžou modernizaci české železnice víc než 11 miliardami korun

Deset dalších projektů Správy železnic podpoří Evropská unie prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility – CEF). Největší část z přiděleného balíku třetí výzvy dotačního titulu pro období 2021–2027 míří na rozsáhlou přestavbu klíčové stanice Česká Třebová. Dotace v celkové výši 11,5 miliardy korun se Správě železnic podařilo získat také na zpracování projektu vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, přípravu modernizace úseku z Kolína přes Mělník do Děčína, nebo na další rozvoj moderního zabezpečovacího zařízení.

V říjnu odstartuje výstavba obchvatu Sezemic

Dlouho očekávaná stavba obchvatu Sezemic je konečně tady! Generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD ČR) na síti X informoval,



Plánovaná síť Rychlých spojení v ČR
| Zdroj: Správa železnic



Obchvat bude pokračovat krátkým lesním úsekem k Počapelským Chalupám, obejde Sezemice z jižní strany a poté se připojí na hlavní silnici 36 u obce Časy, kde je zároveň nájezd na dálnici D35.

| Zdroj: ŘSD

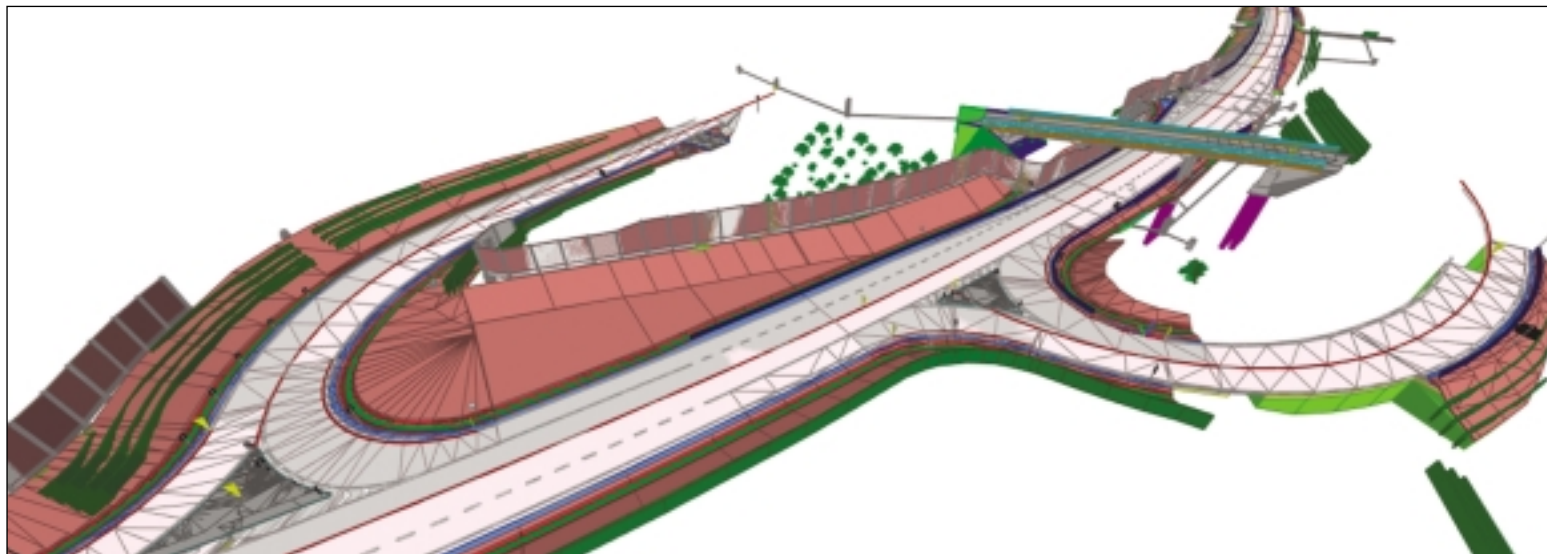
že dne 1. října 2024 proběhne slavnostní zahájení této významné stavby. Obchvat, který bude mít délku 6,8 km, postaví sdružení firem M-SILNICE, MI Roads a Doprastav. Celkové náklady na realizaci projektu dosáhnou 828,29 milionů Kč bez DPH. Stavba je velmi důležitá pro zlepšení dopravní situace v Sezemicích a okolí. Zprovoznění obchvatu výrazně ulehčí provozu a zvýší bezpečnost na silnicích. Místní obyvatelé a pravidelní cestující se tak mohou těšit na plynulejší a bezpečnější dopravu.

Inovace ve stavebnictví: Projekt silnice I/39 jako příklad moderního přístupu

V Jihočeském kraji probíhá výstavba silnice I/39 Třebonín – Rájov, která přispěje k významnému zlepšení spojení českokrumlovského regionu s budoucí dálnicí D3. Tato stavba se stala průkop-

níkem v českém stavebnictví, díky novému využití technologie zvané Building Information Modeling (BIM). Tato technologie přináší do stavebního procesu výrazné změny a zlepšuje jeho efektivitu.

BIM, neboli informační model stavby, je digitální model, který zahrnuje všechny důležité informace o stavbě – od konstrukčních detailů až po plánované termíny. V minulosti byl BIM v Česku používán



Výhodou BIM je také jeho transparentnost. Investoři i správci infrastruktury mají díky němu k dispozici aktuální a detailní přehled o stavu projektu, což usnadňuje rozhodování a plánování dalších kroků.

| Zdroj: M-SILNICE a.s.

hlavně v přípravné fázi projektů nebo po jejich dokončení. V případě této stavby je ale BIM využit už ve fázi realizační dokumentace, což je novinka. To znamená, že před samotnou výstavbou existuje detailní digitální model celé stavby, který se aktualizuje v reálném čase. Díky tomu mají všechny zúčastněné strany vždy přesné a aktuální informace o průběhu prací.

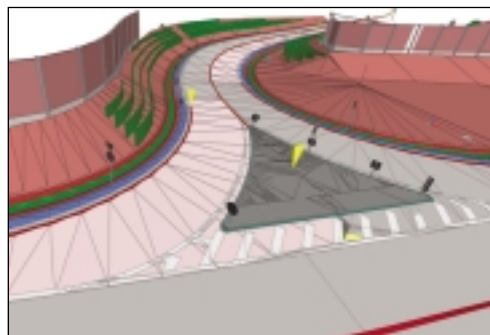
Tento přístup přináší řadu výhod. Především umožňuje efektivnější řízení projektu, protože umožňuje včas identifikovat a řešit možné problémy, čímž se minimalizují rizika zpoždění nebo překročení nákladů. To je v dopravních stavbách klíčové, protože jakékoli zpoždění může mít značný vliv na celkový rozpočet a termíny dokončení.

Výhodou BIM je také jeho transparentnost. Investoři i správci infrastruktury

mají díky němu k dispozici aktuální a detailní přehled o stavu projektu, což usnadňuje rozhodování a plánování dalších kroků. Tento přístup může v budoucnu sloužit jako příklad pro další stavební projekty v České republice, a to nejen v oblasti dopravní infrastruktury.

Samozřejmě, implementace BIM má i své výzvy. Využití této technologie v tak velkém detailu je časově náročné, především kvůli složitosti některých stavebních částí. Navíc se stále vyvíjejí standardy, které ovlivňují celý proces, což může zpomalovat zavádění BIM do běžné praxe. Nicméně, zájem o tuto technologii roste, a je pravděpodobné, že se v budoucnu stane běžnou součástí všech významnějších infrastrukturních projektů.

Stavba silnice I/39, kterou realizuje firma M - SILNICE a.s. a projekt zaštiťuje spo-



BIM, neboli informační model stavby, je digitální model, který zahrnuje všechny důležité informace o stavbě.

| Zdroj: M-SILNICE a.s.

lečnost M - PROJEKCE s.r.o., je důkazem, že moderní technologie mohou výrazně zlepšit kvalitu a efektivitu stavebních prací. BIM zvyšuje konkurenceschopnost českého stavebnictví a přináší užitek nejen investorům, ale i celé společnosti.

Písecká dálnice D4 jako inspirace pro blížící se stavbu dálnice D35

V přespříštím roce by měla začít výstavba dvou úseků dálnice D35 mezi Opatovcem a Mohelnicí formou spolupráce veřejného a soukromého sektoru (PPP). Příklad dálnice D4 mezi Příbramí a Pískem budovanou právě formou PPP ukazuje, že se jedná cestu správným směrem. Jaké jsou podle dosavadních zkušeností přínosy PPP?

Koncesionář, konsorcium Via Salis, a zhotovitel DIVia stavební, postupují podle plánu. Aktuálně je na D4 postaveno zhruba 95 % z předpokládaného objemu prací. Na stavbě je viditelné velké nasazení techniky a lidí. Aktuálně je většina povrchů, mostů a dalších součástí dálnice již hotová a některé úseky hotové dálnice jsou v rámci dočasných opatření využívány pro dopravu.

25 let provozu a údržby

Stát začne dálnici splácet formou platby za dostupnost po jejím uvedení do provozu v roce 2025 a v roce 2049 ji plně převezme do své správy. Tento PPP model zahrnuje nejen výstavbu, ale i garantovanou kvalitu a údržbu dálnice po dobu 25 let. Tu zajistí společnost Via Salis Operations, která bude spravovat nejen nových 32 kilometrů D4, ale i dalších

16 kilometrů modernizovaných přilehlých úseků. Pro činnost Via Salis Operations vzniká komplex Střediska správy a údržby u křižovatky Lety, odkud bude sledován a řízen provoz dálnice.

Otevřená komunikace

Důležitým prvkem úspěchu projektu D4 je také komunikace se všemi zainteresovanými stranami. Koncesionář Via Salis je mimo jiné v pravidelném kontaktu s obcemi v okolí stavby a vzájemná komunikace pomáhá řešit situace, které přináší každá stavba. Díky této komunikaci například velmi dobře proběhla i několikaměsíční objížďka Milínem, která musela díky stavbě vést obcí po šest měsíců.

Zelená dálnice

Projekt D4 klade velký důraz na ekologické aspekty projektu. Recykluje se téměř 100 % vyfrézovaného asfaltu a zemina z trasy dálnice byla využita například pro pokrytí náspů. Lokální zdroje kameniva snižují emisní zátěž. Na D4 vzniklo několik ekoduktů pro divokou zvěř a vysévá se speciální travní směs s vysokým podílem lučních bylin, která podpoří rozvoj biodiverzity. Svahy podél dálnice se budou udržovat pouze sečením, což vytvoří ideální prostředí pro hmyz a motýly. K podpoře biodiverzity přispívají i instalace včelích úlů a již letos bylo stočeno prvních 30 kilogramů „dálničního“ medu Via Salis.

Udržitelné projekty doplňují retenční nádrže na srážkovou vodu a nadstandardní počet rychlonabíjecích stanic pro elektromobily na dvou dálničních odpočívkách. Provozní budovy budou osazeny solárními panely, čímž budou částečně energeticky soběstačné.

Společnosti VINCI Concessions, VINCI Highways a Meridiam, které stojí za projektem D4, mají za sebou mnoho úspěšných PPP projektů po celé Evropě. Dálnice R1 na Slovensku je jedním z nich, kde se díky projektu výrazně zvýšila bezpečnost a snížil počet smrtelných nehod o více než 90 %. Stejný model PPP, který je běžný v zahraničí, nyní úspěšně realizuje i projekt D4 v České republice.



Předseda Spolku Martin Kolovratník se byl osobně podívat, jak probíhá výstavba D4. Na fotografii s generálním ředitelem Via Salis Christianem Biegertem.

| Zdroj: Archiv Spolku



V nejvytíženějších měsících na stavbě v jeden moment pracovalo až 1600 stavbařů a přes 800 strojů.
| Zdroj: Via Salis



Výstavba D4 byla zahájena v červenci 2021 a po 43 měsících bude letos v prosinci dokončena.
| Zdroj: Via Salis



Projekt D4 klade velký důraz na ekologické aspekty projektu. Recykluje se téměř 100 % vyfrézovaného asfaltu a zemina z trasy dálnice byla využita například pro pokrytí náspů.

| Zdroj: Via Salis

Projekt PPP (Public Private Partnership)

D4 realizuje sdružení Via Salis za nímž stojí dvě francouzské společnosti, VINCI Highways a Meridiam. Investice zahrnuje projektování, financování a stavbu 32 km dálnice D4 z Příbrami do Písku a modernizaci a údržbu dalších 16 kilometrů již zprovozněných navazujících úseků. Stavba bude podle smlouvy se státem hotova v prosinci 2024. Od roku 2025 bude dálnici ještě dalších 25 let provozovat a udržívat společnost Via Salis Operations. Po uplynutí tohoto období pak v roce 2049 dálnici stát převezme plně své správy. Oproti tradičnímu modelu veřejného zadávání si stát neкупuje jen výstavbu, ale též garantovanou kvalitu a službu ve formě provozu a kvalitní údržby pro období 25 let.

Muzeum TT modelů v Chocni

Navštivte jedinečné Muzeum TT modelů, které jako jediné na světě nabízí fascinující pohled na modely v měřítku 1:120. Na své si přijdou malí i velcí návštěvníci, protože na ploše více než 200 m² jsou k vidění různé expozice představující historické i nejmodernější modely. Expozice vypráví příběh TTčka, ukazuje technologický vývoj a probouzí zájem o železnici a technické obory. Muzeum není jen retro, ale nabízí interaktivní a moderní prezentaci s audiovizuálními prvky.

 Bývalé ČD centrum na nádraží v Chocni

 Po telefonickém objednání na +420 603 877 187

 Vstupné dobrovolné

Hasičské muzeum v Koči

Hasičské muzeum v Koči bylo založeno v roce 2002 s cílem zachránit a zachovat hasičskou techniku, výstroj a výzbroj. Na ploše více než 524 m² kryté výstavní plochy a dalších přilehlých prostor najdete rozsáhlé sbírky historických a současných hasičských artefaktů, jako jsou helmy, sekery, hadice, uniformy a mnoho dalšího.

Muzeum ocení nejen nadšenci hasičské techniky, ale i rodiny s dětmi a dospělí návštěvníci. Expozice nabízí pohled na vývoj požární ochrany od 19. století až po současnost. Muzeum naleznete uprostřed malebné obce Kočí, u hlavní silnice I/17 na trase Chrudim – Vysoké Mýto.

 Hasičské muzeum Kočí, 205, 538 61 Kočí

 Kdykoliv po předchozí telefonické domluvě na +420 723 376 827

 Vstupné dobrovolné

Výstava modelů autíček v Rokytne

Navštivte stálou expozici modelů autíček a hraček v obci Rokytne, mezi Pardubicemi a Hradcem Králové. Tato výstava, největší svého druhu v Čechách, a jedna z největších v Evropě, zahrnuje více než 4000 exponátů převážně z let 1955–1985.

Sbírka modelů autíček, známých také jako angličáky, a hraček byla zapůjčena obci Rokytne panem Václavem Blažkem. Před 40 lety dostal od rodičů první modely autíček, které se postupně rozrostly do dnešní impozantní podoby. Celkově čítá sbírka asi 11 000 exponátů, ale na výstavě je k vidění přibližně třetina z nich.

Kromě autíček zde naleznete i výrobky místních občanů, které se pravidelně obměňují a doplňují, což výstavě dodává stále nový nádech. Přijďte si prohlédnout tuto fascinující sbírku a užijte si nostalgický pohled na hračky a modely autíček z minulého století.

 Rokytne 146, 533 04 Rokytne

 Leden–prosinec:
sobota–neděle 10:00–16:00;
Ve svátky 10:00–16:00

 Dospělí: 50 Kč; Snížená cena (děti, studenti, senioři): 30 Kč; Rodinná vstupenka: 120 Kč

TROCHA HUMORU

Pán v přeplněné tramvaji se tlačí ne vlastní vinou na mladou ženu. Ta se na něj po chvíli vyčítavě otočí, ale muž se nedá a praví: „To není to, co si myslíte. Víte, já mám malou výplatu a dostávám ji v mincích.“

Po jedné zastávce mu žena říká: „Že máte malou výplatu, to vám v dnešní době věřím, že ji dostáváte v mincích, no dobrá, ale že vám během jedné zastávky dvakrát přidali, to vám nevěřím.“

Kulinářský tip na svačinku na cesty



Sendviče, po kterých se zapráší rychleji než po volném parkovacím místě

Co budeme potřebovat:

- 4 plátky celozrnného chleba
- 100 g krutí šunky
- 4 plátky sýra (cheddar nebo ementál)
- 1 avokádo
- 1 rajče
- Hrst salátových listů (např. rukola nebo hlávkový salát)
- 2 lžice majonézy
- 1 lžice dijonské hořčice
- Sůl a pepř podle chuti
- Trocha citronové šťávy

Postup

1. Rozmačkejte avokádo vidličkou v misce, přidejte trochu citronové šťávy, sůl a pepř podle chuti. Dobře promíchejte.

2. Na dva z plátků chleba namažte avokádovou pomazánku. Na zbylé dva plátky chleba rovnoměrně rozetřete směs majonézy a hořčice.

3. Na plátky s avokádovou pomazánkou naskládejte salátové listy, plátky šunky, sýra a rajčete. Přiklopte plátky chleba s majonézovou směsí.

4. Sendviče lehce přitlačte, aby se ingredience spojily, a rozkrojte je na poloviny.

TIP: Nezapomeňte si vzít s sebou láhev vody nebo osvěžující nápoj pro udržení hydratace během cesty. Pro doplnění vitamínů a vlákniny si přibalte čerstvé ovoce nebo nakrájenou zeleninu jako zdravou svačinu.



Dopravní kvíz – vyznáte se v dopravě?

1. Který evropský stát je známý svým hustým a vysoce rozvinutým železničním systémem?

- a) Slovenská republika
- b) Česká republika
- c) Řecko

2. Který typ dopravy je nejvíce šetrný k životnímu prostředí?

- a) Letecká doprava
- b) Silniční doprava
- c) Železniční doprava

3. Které letiště odbaví nejvíce cestujících v České republice?

- a) Letiště Brno-Tuřany
- b) Letiště Václava Havla Praha
- c) Letiště Pardubice

4. Kdo vynalezl lodní šroub?

- a) František Křižík
- b) Josef Ressel
- c) Viktor Kaplan

5. Ve kterém roce absolvoval Jan Kašpar první úspěšný let?

- a) 1911
- b) 1920
- c) 1932

6. Kdy a za jakých okolností zemřel Jan Perner?

- a) Zahynul při stavbě železniční trati z Olomouce do Prahy v roce 1845.

b) Zemřel na následky zranění při železniční nehodě v roce 1845.

c) Byl zavražděn při politickém atentátu v roce 1850.

7. Které město má nejrozsáhlejší síť metra na světě?

- a) Londýn
- b) New York
- c) Peking

8. Jaké jsou úrovně vlaků v České republice?

- a) IC, EC, Pendolino
- b) Spěšný vlak, Rychlík, Osobní vlak
- c) Všechny výše uvedené

9. Který Čech se podíval do vesmíru?

- a) Vladimír Remek
- b) Emil Zátopek
- c) Jan Železný

10. Který dopravní prostředek je běžně používán pro přepravu zboží po moři?

- a) Kontejnerová loď
- b) Tanker
- c) Trajekt

👑👑👑 Všeználek dopravy (9–10 správných odpovědí)

Gratulujeme! Vaše znalosti o dopravě jsou opravdu výjimečné. Nejenže máte

přehled o různých druzích dopravy, ale také znáte důležité historické a technické detaily. Tato úroveň znalostí je důkazem vaší hluboké vášně pro dopravu a technické inovace. Pokračujte ve své cestě objevování a sdílejte své znalosti s ostatními!

👑👑 Dopravní guru (6–8 správných odpovědí)

Vaše znalosti o dopravě jsou velmi dobré a máte solidní přehled o klíčových aspektech. I když je zde ještě pár věcí, které byste mohli doplnit, vaše znalosti jsou na velmi vysoké úrovni. Jste na správné cestě k tomu, abyste se stali skutečným odborníkem na dopravu. Pokračujte ve studiu a brzy dosáhnete úrovně Všeználky dopravy.

👑 Dopravní nadšenec začátečník (0–5 správných odpovědí)

Vaše základní znalosti o dopravě jsou na dobré úrovni, ale je zde prostor pro zlepšení. Nebojte se, každý začínal na nějaké úrovni a důležité je, že máte o dopravu zájem. Doporučujeme vám, abyste si přečetli více o historii dopravy a technických inovacích. S trochou úsilí a času se vaše znalosti rychle zlepší a budete mít širší přehled o celé dopravě.

Správné odpovědi: 1B, 2C, 3B, 4B, 5A, 6B, 7C, 8C, 9A, 10A

Znáte dobře pravidla silničního provozu? Tři dopravní „špeky“

SITUACE 1:

Určete, které auto najede do křižovatky jako první a v jakém pořadí ji opustí.



Správný postup je, že do křižovatky nejdříve vjede červené auto, které dává přednost zelenému vozidlu. Zelené auto pak musí umožnit projít modrému vozu, protože má přednost zprava. Křižovatku tedy jako první opustí modré auto, následované zeleným a nakonec červeným vozem.

SITUACE 2:

Jak se zachováte na následující křižovatce jako řidič vozidla z výhledu, který odbočuje vlevo?



Dám přednost v jízdě vozidlu na hlavní pozemní komunikaci a poté odbočím vlevo před protijedoucím vozidlem. Vozidlo v protisměru totiž vyjíždí z obytnej zóny a dává přednost všem (zleva, zprava i protisměru)

SITUACE 3:

Řidič vozidla z výhledu se chystá odbočit vlevo. Musí dát přednost v jízdě tramvaji?



Ne, tramvaj vyjíždí z pěší zóny a dává přednost všem.

Dopravní noviny – IV. ročník, září 2024 – Vám pravidelně poskytují aktuální informace, zajímavé rozhovory a užitečné rady. Doufáme, že si čtení užijete a těšíme se na vaše ohlasy a náměty na další vydání.

POMUCKA: BAKALA, ESSE, CHERO, NECK, OERSTED, OMAR, OTOV, PSR, VRAP	RYBALKOVY INICIÁLY	DOMÁCKY OLIVER	1. DÍL TAJENKY	VTIŠTĚNÁ STOPA	NÁŠ HUDEBNÍ SKLADATEL		BÝVALÁ ZKRATKA OKRESNÍHO NÁRODNÍHO VÝBORU	ČESKÝ DIRIGENT	CITO- SLOVCE ÚDIVU	OBVODOVÁ ČÁST KOLA		STARÉ POČÍTADLO	TATRANSKÝ NÁRODNÍ PARK (ZKR.)		VZOREC OXIDU OLOVNA- TEHO	MARIONETA	PROCES, KTERÝ MÁ ZA CÍL ZLEPŠOVÁNÍ PŮVODNÍHO STAVU
NEVOLNÍK (ZAST.)						SKUTEČNÝ ZAKLA- DATEL ARABSKÉ ŘÍŠE					INTERNE- TOVÁ DOMÉNA RAKOUSKA				DŘÍVĚJŠÍ ZKRATKA POLSKA ŘÍMSKY 1150		
ŠPATNÉ POČASÍ						NEOBLE- ČENÁ VÝHODNÁ KOUPE					ANGL. BAMBUS STRŽ						
NEBEZ- PEČNÝ								EVROPAN JIHOZÁPAD (ZKR.)									
	VÝZVA K TICHU	VSAKOVÁNÍ VODY DO HORNIN HLAVNÍ MĚS- TO ITALIE					INIC. HOKEJISTY JEŘÁBK DOPRAVNÍ STAVBA			DOBYTČÍ NÁPOJ S OTRUBAMI ČÁST OPERY					TELEVIZE (ZKR.) OBLEČENÍ		
1+1=2								KOUPE NĚMECKY ŽADNÁ							ZRAKOVÝ ORGÁN ODĚV CVIČENCŮ		
ŠÍJE (ZAST.)				ASISTENT (SLANGOVĚ) AUTOR LESNÍ PANNY				STEVENSO- NOVÝ INICIÁLY MPZ GUATEMALY					INFOR- MAČNÍ PŘEVEK NÁŘIKAT (LIDOVĚ)				
ČERNAT SE (ŘIDCE)					ŽALOZPĚV ČIP KABÁTŮ							TA I ONA VÝCHOD SLUNCE				A TO	FORMÁT
	CITO- SLOVCE CHŘČENÍ	DROBNÝ HLODAVEC PÍSMENO ŘECKÉ ABECEDY				ANGL. HEZKÝ KÝVAT S NĚČÍM					SKRYT POLEDNÍ JIDLO						
PIVO (ZAST.)										VAŘENÉ VEPŘOVÉ MASO JAS					SEVERO- VÝCHOD (ZKR.) SLOVANKA		
NÁSTROJ K RYTÍ				JINAK TESLOVY INICIÁLY				STLOUCI NĚCO DOHROMADY PALČIVÁ POCHŮTINA						OJZÍ ŽENSKÉ JMÉNO HRAD NA JIČINSKU			
	ZKRATKA NAŠÍ BÝVALÉ MĚNY	NÁZEV NOSOVKY ANGL. VEN			PŘEDLOŽKA NÁZEV PÍSMENE F			ČÁST ROSTLINY DOPIS					SLUHA AMERICKÁ AUTOMO- BILKA				
BUDOVA PRO BOHO- SLUŽBY							2. DÍL TAJENKY PŘÍTOK DRINY										?
GAJDARŮV HRDINA				FISTULE ZLOST							ANGL. KRK INIC. ČESKÉHO PREZI- DENTA					TEMNÉ	ŘÍMSKY 2
HROMADA SLÁMY					PROVENSÁL- SKÁ ZAPEČE- NÁ ZELENINA OBEČ U DOMAŽLIC					HVÍZDATI DOPROVOD							
	SCHÚZKA (SLANGOVĚ)	MODEL VOZU FIAT FINSKÉ SIDLO				CHEM. ZN. MANGANU VŮDČÍ MYŠLENKA			ZNAČKA GIGAPONDU ČISLICE			POPĚVEK NÁRODNÍ PARK (ZKR.)			SOLMIZAČNÍ SLABIKA OBJEVITEL HLINÍKU		
SPOČÍVATI NA ŽIDLÍ						POHOŘÍ NA KRÉTĚ, MÍSTO NAROZENÍ DIA FRANCOUZ- SKÁ REKA					TUMÁŠ CHEM. ZN. ZLATA			OBCHODNÍ AKADEMIE (ZKR.) BRVA			MONTAN- DOVY INICIÁLY
VODIČÍ PSŮ							ZŘASENÍ LÁTKY MANŽEL PELLAROVÉ						KŘIKY CITO- SLOVCE HIHNÁNÍ				
POSKYTO- VATEL INTERNETU				DOLE BUBEN NA LOSOVÁNÍ							ŽENSKÁ ČÁST MUSLIM- SKEHO DOMU ZNAČKA ME- GAPASCALU						
ITALSKÁ REKA					STROMO- ŘADÍ TOXICKÝ HALOGEN						VÍTĚZKA SOUTĚŽE KRÁSY JEDEN Z RODIČŮ					OČIŠTĚN (VODOU)	NEDOSTA- TEK VLAHY
	ZASYČENÍ	NĚMECKÝ NÁZEV AŠE KÓD BÝVALÉ ITALSKÉ MĚNY				SVRŠKOVÁ USEŇ AKADEMIE VĚD (ZKR.)			OBČANSKÝ PRŮKAZ (ZKR.) DRUH KOMUNIKACE NA INTERNETU			EVROPSKÁ IT KOR- PORACE OPAK DNE					
SIVÁ KRÁVA (NÁREČNÉ)							PLOUTVO- NOŽEC ZÁPOR								AUSTRALSKÝ PŠTROS INIC. HEREČKY MORAŤKOVÉ		
MÍSTNOST K UČENÍ								EINSTEI- NOVY INICIÁLY				ODPOČINEK					
SLEČNA (ZKR.)			SLOVENSKY IR			NĚMECKY ON			CHEM. ZN. TECHNECIA			10 MM = 1 ..			UKAZOVACÍ ZÁJMENO		

Pro všechny milovníky luštění jsme připravili tradiční křížovku, která prověří vaše znalosti z oblasti dopravy. Najdete v ní otázky z historie, techniky i současnosti. Vyplněnou křížovku nám můžete zaslat na adresu redakce a první tři výherci se mohou těšit na drobný dárek od našeho Spolku.

Vydavatelem je Spolek pro rozvoj dopravy • Adresa: třída Míru 302, 530 02 Pardubice. • IČO: 05345626 • Tel: +420 725 767 229 • Email: info@rozvojdopravy.cz