



V lyžařském areálu na Monínci se učí v lyžařské školičce prvním krůčkům na lyžích již malinké děti. Foto: Lucie Kakosová

Alternativa středočeské D3 upozorňuje na rizika spjatá s výstavbou dálnice

SEDLERCO-PRČICKO/VOJKOVSKO

Koncem loňského roku využily obce Sedlec-Prčice, Netvořice, Maršovice či Lešany nabídku Alternativy středočeské D3 a nechaly si zpracovat posouzení projektové dokumentace, předložené Ředitelstvím silnic a dálnic. Posudek, zpracovaný odborníky, ukázal na závažné nedostatky a rizika jak v přípravné dokumentaci, tak v samotném projektu dálnice. Obdobně postupují i další obce.

„Alternativa středočeské D3 je iniciativa obcí, spolků a jednotlivců, kteří usilují o kvalitní řešení dopravní obslužnosti dotyčného území při respektování zájmů zdejších obcí a životního prostředí obyvatel,“ říká Roman Andres, jeden z iniciátorů Alternativy a dodává: „Nesponzoruje nás žádná politická strana ani zájmová skupina.“

Andres se o výstavbu dálnice začal zajímat před jedenácti lety, kdy se přistěhoval do Vrchotových Janovic. „Plány na výstavbu dálnice pocházejí už z doby druhé světové vál-

ky, mluví se o tom dlouho, tak jsem to tehdy bral jako nevyhnutelný fakt,“ přiznává. Svůj postoj změnil v letech 2010–2011, kdy se mu, jakožto odborníkovi na životní prostředí, dostala do rukou EIA, což je dokument, posuzující vlivy stavby na životní prostředí. „Do sedmi set stránkové dokumentace jsem se ponořil a všiml si mnoha nesrovnalostí. Zkoumal jsem i další dokumenty, začaly ve mně hřát pochybnosti a položil jsem si jednoduchou otázku: Převáží pozitivita, která projekt slibuje, nebo negativní dopady, které s sebou nevyhnutelně přinese?“

Dálnice problémy neřeší

Dnes je Roman Andres k záměru výstavby dálnice od Jesenice po Mezno přes Posázaví velmi kritický. „Přizval jsem odborníky, kteří mě uvedli do širších souvislostí, ať už se týče dopravního stavitelství, práva nebo ekonomiky. Došel jsem k závěru, že vést dálnici D3 tak, jak

Pokračování na straně 6

Zákonné podmínky byly splněny, tvrdí zástupci města. Úřední přezkum zdrží výstavbu nádraží o několik měsíců, město přesto věří, že se vše stihne

SEDLČANY Výstavba autobusového nádraží stále nezačala. A v následujících týdnech ani nezačne. Na počátku ledna totiž obdržel Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) odvolání vyloučené společnosti Chládek a Tintěra a na svoje rozhodnutí má ze zákona 60 dnů. Rozhodnutí by dle informací redakce mohlo padnout v polovině února. Až poté bude jasný další scénář. Buď se práce rozjedou, což předpokládají zástupci města, nebo se celý proces opět prodlouží či zastaví.

V celé věci se jedná o spor v souvislosti s nabídkovou cenou. Nejnižší cenu nabídla stavební společnost Chládek a Tintěra. Jelikož ji ale dle města nedokázala odůvodnit, byla, jako podezřele nízká, tato nabídka vyloučena. Stavbu tak město svěřilo sdružení firem Sládek group a POHL cz. Rozdíl v nabídkových cenách činil zhruba šest milionů korun. Zeptali jsme se proto obchodního ředitele společnosti Chládek a Tintěra, jak je možné, že jejich cena byla takto nízká.

„Naše cena je kalkulovaná.

K přímým nákladům jsme připočítali marži jedenáct procent. Není to mnoho, ale na tomto projektu nám to takto postačuje. Naše cena jako celek je prokazatelně zisková. Zároveň se domnívám, že druhý v pořadí, tedy aktuálně vítězná nabídka, realizuje práce s marží zhruba 30 procent. Proč ne? Prál bych jim to, asi to není nic nemravného, pokud by v této soutěži nebyla pro město výhodnější nabídka, a to je ta naše.“

Co říká společnost Chládek a Tintěra na námitku, že svoji nabídkovou cenu nedokázala výběrové komisi dostatečně odůvodnit a jednotlivé položky vysvětlit. Jak v tomto kontextu vnímá svoje vyřazení?

„Naše společnost je renomovaná, máme reference a zkušenosti se stavbou terminálů a nádraží, obrát kolem dvou miliard korun, a z dohledatelných dokumentů je zřejmé, že jsme kapitálově zajištěni a vytváříme zisk. Vyřazovat naši společnost ze soutěže, pokud opakovaně prohlašujeme, že zakázku zrealizujeme, je opravdu nepochopitelné

Pokračování na straně 4

Macík byl na Dakaru nejlepší z českých kamioňáků, Brabec z motorkářů

JÍŽNÍ AMERIKA „Páté místo je perfektní. Jsme šťastní, i když to na nás zatím není moc vidět, protože jsme nevyšpalí, unavení, ale spokojení. Bouchli jsme si šáňo, pogratulovali si s týmem. Je důležité, že stojíme v cíli, i když se občas zdálo hodně vzdálený... Máme na kontě i pár super etapových umístění. Ted' se

hlavně těšíme, až sundáme jeté kombinézy. Příští rok do toho jdeme zase. To je jasná věc,“ popsal atmosféru v cíli Dakaru Martin Macík ml., pilot kamionu 510 sedlcanského týmu Big Shock Racing. „Ale přiznám se, že teď už se zase těším zpět do reality. Domů, do Sedlčan,

Pokračování na straně 15

Alternativa středočeské D3 upozorňuje na rizika spjatá s výstavbou dálnice

Dokončení ze strany 1 je naplánovaná, je extrémně neehospodárná a z hlediska možného dopravního přínosu také nevhodná. Dálnice rozhodně není řešením zdejších dopravních problémů, byť je tak prezentována. Naopak může nové problémy vytvářet.“

Alternativa D3 si před dvěma lety, kdy vznikla, kladla za cíl vyburcovat občany k tomu, aby se začali o dálnici zajímat a vyvrátit argumenty, které zastánci dálnice, včetně Ředitelství silnic a dálnic jakožto prodloužené ruky Ministerstva dopravy ČR používají. „Prvním z nich je tvrzení, že už je rozhodnuto, že dálnice bude a kudy povede. Vzhledem k tomu, že důležitá správní řízení ještě nezačala, příprava projektu se zpožďuje, je napadána platnost EIA a zdroje financování chybí, je toto tvrzení nepravdivé. Stejně jako výrok 'dálnice vás přivede rychleji do Prahy.' Nepřivede, protože bude končit u Jesenice, na dosud nedořešeném a problematickém pražském okruhu.“

Problematické je podle Romana Andrese i tvrzení, že dálnice vyřeší dopravní problémy regionu, na což slyší hlavně ti, kteří denně dojíždějí do hlavního města. Pomalu se šinoucí kolona aut v neděli navečer a v pondělí ráno je na silnici 1/3 (E55) obvyklým jevem. O páteční odpolední cestě z Prahy na jih netřeba mluvit... „Dálnice je řešením pro tranzitní dálnicovou dopravu, nikoli pro dopravu v regionu, která je svou povahou příměstská. Výzkumy říkají, že do pěti let se nově otevřená trasa zaplní a celková dopravní zátěž území vzroste,“ tvrdí Andres.

Ti, kteří chtějí denně dojíždět po dálnici za lepším platem, si mnohdy neuvědomují, kolik času, peněz a energie promrhají každodenní cestou. Nermalou část

získaných peněz pak utratí na cestovních nákladech, nemluvě o riziku a ztrátě životního času, který padne na řízení auta. Cestu vlakem či autobusem můžete alespoň strávit užitečně. Co by eventuálně dálnice znamenala pro náš region? Názorný příklad můžeme vidět v přípražských obcích kolem dálnice D1 – skladové haly, příliv levné pracovní síly, zdražení služeb a výrobků.

Jak je vidět na mnoha místech v ČR, Ředitelství silnic a dálnic neumí projekty uskutečňovat podle plánu. Podle Andrese je už teď jasné, že dálnice nemůže být postavena před rokem 2030, ačkoliv zdejší dopravní problémy už měly a mohly být vyřešeny dávno. Obává se mnohaletých průtahů stavby, objízdek při nekončících opravách, navyšování nákladů a zátěže okolí, při čemž negativní důsledky ponесou především místní obyvatelé. Nechvalně známá dálnice D8 je vážné varování.

Semínko pochybností bylo zaseto

Některá zastupitelstva obcí a měst (třeba Sedlec-Prčice nebo Vojkov) už stanovisko vydala, jiná vyčkávají. „Přístupy měst a obcí k dálnici se liší. Mnozí již hrozby, spojené s tímto projektem začali zlehčovat, o čemž mluví výrok: kdo ví, jestli se té dálnice vůbec dočijeme,“ říká Roman Andres. Ten za úspěch Alternativy středočeské D3 považuje, že se podařilo obrátit pozornost lidí k problémům, které by stavba přinesla.

Pomyslné semínko pochybností bylo zaseto. Na zasedání zastupitelstev obcí zaznívají obavy o nevratném zničení vodních zdrojů, před kontaminací povrchové vody, obavy z hluku, ale i znehodnocení majetku obcí a občanů, sou-

visejícího se stavbou. Obavy před nedostatkem vody měl rozptýlit velkolepý plán na vodovodní přivaděč, který by měl do obcí přivést podél dálnice pitnou vodu ze Želivky. „Doufám, že si mnohé obce uvědomí, že by tak vyměnily svoje stávající vodní zdroje, z nichž mají vodu prakticky zadarmo, za draze přiváděnou vodu. A to mluvím pouze o pitné vodě – přivaděč neřeší úbytek vody užitkové v krajině jako celku,“ odmítá pomyslné vytloukání klínu klínem Roman Andres.

Alternativa nabízí řešení

Vzhledem k tomu, že dosud Alternativa středočeské D3 hlavně burcovala, mohli ji někteří vnímat jako kritickou platformu, která však nenabízí řešení. „Tak to není, rádi bychom se nyní soustředili právě na prezentaci řešení. Dopravní zácpy a nehody na silnici 1/3 jsou především důsledkem trestuhodného zanedbání péče od ŘSD. Podporujeme dostavbu železničního koridoru s navazující dopravou a záchytnými parkovišti, který by pomohl přemístit v rámci regionu a do měst hlavně pravidelné cestující bez zavazadel. Z vlastní zkušenosti vím, že pokud v Olbramovicích nasednete do rychlíku, jste v centru Prahy za padesát minut, a bez hledání místa pro parkování. To vám dálnice nezaručí. Důležité je využít již připravené projekty na obchvaty Benešova, Olbramovic a Křešic, připravit obchvat Miličína. Určitě by mělo dojít k obchvatu Kamenného Přívozu, Týnce nad Sázkou, Netvořic a Neveklova,“ vypočítává Roman Andres a dodává, že některá z nabízených řešení jsou již připravena, jiná je třeba připravit. „Každopádně jde o hospodárnější a šetrnější řešení, které myslí na území jako na celek.“

Jana Špačková

Snižuje se finanční podíl obcí na dopravní obslužnost, rozsah služeb ale zůstává zachován

SEDLČANY Ze zápisu poslední valné hromady Sdružení obcí Sedlčanska, která se konala 15. prosince minulého roku, vyplývá, že valná hromada schválila rozpočtové opatření, v němž se v příjmové části položka Dopravní obslužnost na rok 2018 snížila o 838 tisíc korun, ve výdajové části pak o 840 tisíc korun. Přičemž na dopravní obslužnost byla po několika letech vyhrazena částka 1,1 mil. korun.

„Snižování výdajů na dopravní obslužnost v regionu Sedlčanska vůbec neznamená, že by došlo ke snížení rozsahu dopravní obslužnosti, nebo jsme nějakým způsobem zasahovali do jízdních řádů a omezovali počet linek,“ říká k tomu sedlčanský starosta a zároveň předseda svazku Jiří Burian.

Vysvětluje, že se mu za poslední dva roky podařilo na téma snižování výdajů na dopravní obslužnost komunikovat s odborem dopravy Středočeského krajského úřadu. Ten zase jednal s příslušným dopravcem, jímž je v naší oblasti společnost Arriva. S ním jsou nasmlouvány kilometry pro základní dopravní obslužnost, jež hradí Středočeský kraj. Postupně se podařilo snižovat finanční zátěž na obce regionu Sedlčanska, takže už v loňském

roce se částka na uhrazení ztrátovosti pohybovala kolem 200 tisíc korun pro celý region. Tím se podle jeho slov uleví především jednotlivým obcím regionu.

„Uvedu to na příkladu města Sedlčany, které má na této částce největší podíl,“ říká Burian. „Před lety jsme počítali na dopravní obslužnost s částkou 320 až 380 tisíc korun. Nyní by se měl náš příspěvek pohybovat v rozmezí od 120 do 150 tisíc korun. Proto jsme jako sdružení uvážili, že pro rozpočet na letošní rok budeme kalkulovat s reálnou částkou vycházející ze skutečných výdajů za rok 2017, a proto jsme snížili rozpočtový objem v částky 1,1 miliónu korun na 200 tisíc korun. Uvidíme, jak se situace bude vyvíjet v průběhu roku,“ komentuje snížení částky na dopravní obslužnost v regionu v rozpočtu Sdružení obcí Sedlčanska jeho předseda.

Zdůrazňuje, že význam tohoto opatření má jediný cíl, a sice že finanční zátěž podílu jednotlivých obcí regionu na dopravní obslužnost se sníží. Uleví se tak obcím, které mají na svém území značnou kilometráž autobusových linek, ale zároveň disponují nízkým rozpočtem vzhledem k malému počtu obyvatel.

Jindra Votrubová

TJ Krásná Hora, z. s.
vás srdečně zve na

16. Sportovní ples

ve Společenském domě ZD Krásná Hora a. s.

sobota 3. února od 19:30 hodin

K tanci a poslechu zahraje **JOY OF MOONRISE**

Předtančení:

"Cirkus" – sletová skladba pro starší žáky

"Siluety" – sletová skladba pro dorostenky

a mladší ženy

Předprodej: 725 001 379