

Od Perneru a Kašpara přes současnost do budoucnosti



V kongresovém sále Atrium Palác v Pardubicích se minulý týden uskutečnil již 7. ročník Dopravní konference a o den později v Doubravicích i 17. ročník Silničního veletrhu. O silniční, železniční, lodní i letecké dopravě diskutovaly desítky odborníků i zástupců měst a obcí, krajů či ministerstev. Hlavními tématy byly rozvoj a financování dopravní infrastruktury v regionu východních Čech.

Došlo tak na informace a diskuze o budoucnosti silniční sítě, včetně D35 a navazujících úseků, Dopravního uzlu Pardubice, železniční infrastruktury, pardubického letiště či projektu splavnění Labe až do Pardubic. Vyvrcholením setkání byl Silniční veletrh, kterého se zúčastnil rekordní počet vystavovatelů.

„Dopravní konference měla tradičně velmi vysokou úroveň z pohledu účasti přednášejících. Pokud se týká poslání konference, myslím si, že bylo vysoce naplněno. V zásadě jde totiž o to, aby jednotlivé důležité infrastrukturní sektory byly projednány a zhodnoceny z hlediska postupu jejich vývoje a plnění jednotlivých úkolů. Výsledkem by mělo být vyřešení problémů, které s dopravní infrastrukturou v našem regionu souvisejí,“ vysvětlil Miroslav Němec, ředitel Správy a údržby silnic Pardubického kraje, která byla spoluorganizátorem obou akcí, a přiblížil vystoupení jednotlivých účastníků konference. „Generální ředitel Správy železniční a dopravní cesty Jiří Svoboda velmi podrobně informoval o infrastrukturních železničních stavbách v Pardubickém kraji. Totéž platí o prvním náměstkovi ministra dopravy Tomáši Čočkovi, který nejenže deklaroval změny legislativního charakteru ve prospěch zefektivnění a urychlení procesu přípravy staveb, ale zároveň podal i zprávu z hlediska výstavby silniční infrastruktury silnic první třídy v Pardubickém kraji a sousedních regionech. Od ředitelství vodních cest byla podána informace o splavnění Labe. Spolu s náměstkem pardubického hejtmána Milanem Kortyšem jsme měli referát o palčivých problémech silničního hospodářství. Podrobně byla probírána i problematika rozvojových témat, mezi která patří Dopravní Uzel Pardubice, což je projekt přesahující částku 20 miliard korun, stupně připravenosti přivaděčů D35, kde se jedná o osm navazujících silničních úseků, které budou řešit napojení jednotlivých regionů kraje na tuto důležitou dopravní tepnu. V neposlední řadě získali účastníci konference informace od ředitelky pardubického

letiště Hany Šmejkalové, které se týkaly aktuálního stavu letiště, letů, které se realizují, zkušeností s provozem nového terminálu Jana Kašpara, ale třeba i výhledu do budoucnosti letiště,“ vyjmenoval Miroslav Němec.

OBCHVATY PARDUBIC I LÁVKA NA DUKLU

Na konferenci vystoupil i primátor Pardubic Martin Charvát, který přiblížil projekty, které v krajském městě probíhají a zejména ty, které se chystají. „Máme příslib, že by se v roce 2020 mohla zahájit klíčová stavba, tedy výstavba severovýchodního obchvatu Pardubic. Před několika lety jsme s kolegy z Ředitelství silnic a dálnic dohodli, že se znovu podíváme i na jihovýchodní obchvat, na čemž se zapracovalo a vypadá to, že by letos obchvat mohl mít s novou dokumentací dokonce územní rozhodnutí a mohlo by se postoupit v další přípravě tak, aby se v roce 2022 zahájila výstavba této klíčové stavby. Klíčovým projektem v posledních letech bylo zahájení přestavby v okolí nádraží. Nyní je hotový terminál A, který slouží zejména městské veřejné dopravě. Zároveň v současné době běží tendr na projektanta navazujícího terminálu B, který by měl sloužit regionální a dálkové autobusové dopravě. V Pardubicích také dlouhodobě očekáváme výstavbu lávky na Duklu. Půjde o součást přestavby železničního dopravního uzlu v Pardubicích a po 60 letech by mohla být naplněna vize všech Pardubáků, a došlo by k propojení dosud rozdělených částí města, které je nyní přetrženo kolejemi. Město má také vizi a v současné době se připravuje na možnost, že by tam mohl vzniknout takzvaný terminál C, pracovnímu říkáme Jih, a také důležitý parkovací dům, do kterého by lávka ústila,“ vysvětloval posluchačům v sále Martin Charvát a zmínil také například připravovanou koncepci inteligentního řízení dopravy v Pardubicích, leteckou či lodní dopravu. „To je však na státu, jak se rozhodne, a zda konečně „prokopne“ tu Přelouč či nikoli,“ podotkl Charvát v narážce na dlouholeté spory o výstavbu úseku kanálu právě u města vzdáleného od Pardubic několik kilometrů po proudu Labe.

„Sám za sebe říkám, že je třeba vytvořit koncepci technického zařízení, které by propojilo Pardubice a Hradec Králové říční dopravou. To je však výzva na další čtyři roky,“ zakončil vystoupení Martin Charvát.

KRAJEM RYCHLOSTÍ 200 KILOMETRŮ ZA HODINU

O železniční infrastrukturu na konferenci hovořil

generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Svoboda.

„Chtěl jsem nastínit vývoj v příštích pěti letech a zmínit, že máme přímo v Pardubickém kraji vytipován jeden z pěti úseků, kde chceme řešit zvýšení rychlosti do 200 kilometrů v hodině, konkrétně od Chocně do Pardubic. To však ještě bude předmětem mnoha jednání. Je třeba si uvědomit, že pro takovéto rychlosti musíme zajistit mimoúrovňové křížení a musí to být zkoordinováno i s výstavbou D35 a přivaděčů. Jednali jsme také o tom, jaké budou v nejbližších letech možnosti čerpání dotačních titulů, zejména jde o novinku v podobě čerpání úvěru z Evropské investiční banky. Myslím si, že za zmínku stojí to, že stále nemáme dokončené zdvoukolejnění trati do Hradce Králové. I na tom se intenzivně pracuje, ale je zde poměrně složité vyjednávání s místními samosprávami. Jedná se konkrétně o úsek těsně před Hradcem Králové. Bohužel se zatím nepodařilo vykomunikovat, ve kterých částech by se vybudovala mimoúrovňová křížení, kde by byly železniční přejezdy, a kde by naopak přejezdy zanikly. Veřím tomu, že konsensus najdeme v roce 2019. Mezitím musíme začít řešit železniční infrastrukturu přímo ve stanici Hradec Králové,“ přiblížil Jiří Svoboda.

VÍCE NEŽ 70 VYSTAVOVATELŮ NA VELETRHU

Silniční veletrh, který se stal největší akcí svého druhu v České republice i letos nabídl představení moderních technologií a nových strojů. K vidění byla nejnovější technika, kterou v sídle krajských silničářů v Doubravicích její výrobci a dodavatelé představili v praxi. V rámci doprovodného programu se představily také historické stroje a vozidla, například parní nákladní automobil Škoda Sentinel. „Dnešek je skutečný svátek dopravy. Doprava ve 21. století je fenomén a já jsem jako hrdá Pardubačka pyšná na naše předky Jana Perneru a Jana Kašpara a další, kteří zaslali semě, které nás etabloje o několik pater výš než v jiných městech naší republiky,“ podotkla první místopředsedkyně Senátu parlamentu České republiky Miluše Horská. „Veletrh je pro mě velmi příjemným překvapením, protože jsme obvykle mívali do 50 vystavovatelů a v letošním roce je jich přes sedmdesát. Poslání veletrhu je v tom, že se lidé z oboru pracovní a společensky setkají a vymění si zkušenosti. Příkladem může být již tradiční setkání s našimi seniory, což jsou lidé, kteří v našem oboru většinou pracovali celý život. To bylo velmi přínosné, protože jsme

se dozvěděli nové skutečnosti, o kterých jsem neměl ani tušení. Věnovali jsme pozornost přípravám a realizaci našich staveb, Dopravnímu uzlu Pardubice jako nosnému projektu regionu, a zároveň pánové projevili veliký zájem o most Pavla Wonky. Jednání byl přítomen i pan Karásek, který v 80. letech minulého století řešil havarijný stav tohoto mostu poskytl nám cenné a nové informace. Jeho znalostí využijeme,“ ujistil Miroslav Němec a zaměřil se na problematiku týkající se silnic v regionu z pohledu Správy a údržby silnic Pardubického kraje.

„Náplní naší práce je starat se o správu a údržbu silnic a také poměrně rozsáhlého majetku v reálné finanční hodnotě 31 miliarda korun. Jedná se o více než tři tisíce kilometrů silnic. Je obecně známo, že majetek silnic druhé a třetí třídy, které spravujeme, je dlouhodobě podfinancován. To se samozřejmě fakticky projevuje na stavu vozovek, což veřejnost velmi vnímá. Je pravda, že od roku 2000, kdy vznikly kraje, se podařilo vzkřísit páteční silniční soustavu silnic druhé třídy, ale bohužel silnice třetí třídy nám velice chybí a dostávají se do havarijního a nevyhovujícího stavu, což z pohledu školní známky znamená čtyřku až pětku. Těchto silnic máme 70 procent a pochopitelně pro občany, kteří žijí v menších sídelních útvarech a jsou napojeni touto soustavou, je to skutečně velký problém. Je to prostě věc, se kterou se pereme. Dá se to zvrátit pouze změnou finančních toků ve směru ke krajům do oblasti silničního hospodářství. Snažíme se veřejnost o situaci informovat, aby lépe pochopila a věděla, kde je ta příčina, a že cestáři skutečně nejsou ta zába na prameni, která brání tomu, aby lidé dostali od státu kvalitní servis a službu,“ vysvětlil šéf krajských silničářů.

Dopravní konference i silničního veletrhu se zúčastnila i slovenská delegace z Prešovského kraje a polská delegace z Dolnoslezského kraje.

„Spolupráce silničářů z Česka, Slovenska a Polska má dlouholetou tradici a setkání v Pardubicích je pokračováním příběhu této tradice. Rádi si vyměníme zkušenosti a dozvíme se, jak řešíte problémy u vás v České republice,“ podotkl Leszek Loch, ředitel Dolnoslezské služby silnic a železnic Wrocław. Spolupřáteli obou významných akcí byly: Pardubický kraj, Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků, Regionální rozvojová agentura Pardubického kraje, Krajská hospodářská komora Pardubického kraje a Univerzita Pardubice. www.suspk.cz

