

11. listopadu 2011 v 17.06

rubrika: [Dvacet minut Radiožurnálu](#)

Speciál Martina Veselovského o dálnici D1

Schody do Brna, největší tankodrom v republice, betonové peklo nebo dálnice smrti – to jsou přezdívky nejstarší a nejdelší dálnice v České republice D1. Takové je také téma dnešního speciálu Radiožurnálu, který vysíláme z Moravské zemské knihovny v Brně. D1, která je podle expertů minimálně 10 let za svou životností, se má začít modernizovat. Co to bude znamenat pro řidiče? Za jak dlouho dojedou z Brna do Prahy a nebude nakonec lepší mezi Čechami a Moravou létat? To se, předpokládám, dozvíme v dnešním speciálu z Brna. Dobré odpoledne. Hosty tohoto speciálu jsou Jiří Švorc, vládní či zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35. Dobrý večer.

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:
Dobrý den.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:
Potom Tomáš Kučera, místostarosta Velké Bíteše. Dobrý večer.

Tomáš KUČERA, místostarosta Velké Bíteše:
Dobrý večer.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:
Podotýkám Velká Bíteš je zhruba na 162. kilometru když pojedete po D1 z Prahy, je to obec, která minimálně tou rekonstrukcí bude velice dotčena, jak, to se dozvíme už za malou chvíli. Plukovník Leoš Tržil, ředitel Služby dopravní policie. Dobrý večer i vám.

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:
Dobrý večer.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:
Potom Jiří Povolný, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia. Dobrý večer.

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:
Dobrý večer.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:
A konečně Karel Pospíšil, ředitel Centra dopravního výzkumu. Dobrý večer i vám.



Special Martina Veselovského v Brně

Foto: Khalil Baalbaki



Karel POSPÍŠIL, ředitel Centra dopravního výzkumu:

Dobrý večer.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Speciál Radiožurnálu přenáší samozřejmě na svých frekvencích Český rozhlas 1 Radiožurnál, potom také Český rozhlas Brno a pokud chcete kromě toho, že budete poslouchat, co se tady v Moravské zemské knihovně děje, to i vidět, tak můžete jít na webovou adresu zpravy.rozhlas.cz, kde probíhá přímý online videopřenos. No, a vzhledem k tomu, že D1 je v podstatě už takovým historickým kouskem, tak je dobré si na úvod říct několik faktů. Ty má pro vás připraveny kolega Petr Dudek.

Petr DUDEK:

Dálnice D1 se začala stavět v roce 1967. První plány na výstavbu této takzvané pátevní komunikace vedoucí napříč zemí, jsou ale ještě o 30 let starší. Nejfrekventovanější úsek D1 mezi Prahou a Brnem patří k nejkritizovanějším. Úřadující ministr dopravy Pavel Dobeš přiznává, že stav dálnice už nelze označit jako nebezpečný, podle něj je přímo havarijní. Dopravní experti udávají, že životnost dálnice D1 je překročena o 10 let. Dlouho odkládaná rekonstrukce 160 kilometrů dlouhého úseku mezi Prahou a Brnem měla začít v dubnu příštího roku, ale podle posledních informací nezačne dříve než na podzim. Celá oprava nemá trvat déle než 10 let. Řidiči se mohou těšit, že nejpoškozenější úseky budou hotovy už za 3 roky. Chystaná rekonstrukce ale nahání strach městům a obcím ležícím u dálnice. Obávají se, že uzavírky zavedou do jejich ulic řidiče, kteří budou hledat alternativy k nevyhnutelným zácpám.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tak tolik úvodní informace a kolega Petr Dudek. Ještě jednou připomínám možná zejména řidičům, kteří právě teď jedou či stojí v určitých úsecích na dálnici D1, že máte možnost v té další hodině a hodině a půl sledovat a poslouchat speciál z Brna, který se právě D1 bude bytostně dotýkat. Celé téma dnes doznalo určitého posunu. V odpoledních hodinách se na serveru Lidových novin objevila informace, že Ředitelství silnic a dálnic rozhodlo o posunu začátku modernizace či rekonstrukce D1, a to z původně uvažovaného dubna roku 2012 kamsi na podzim roku 2012. Zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35 Jiří Švorc je myslím tím správným člověkem, který by měl říct, co je na tom pravdy, je to tak, bude se až na podzim 2012, obrazně řečeno poprvé jaksí kopat do D1 v rámci modernizace?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Já bych se pokusil tu informaci upřesnit, ona byla dneska publikována v Lidových novinách. Vznikla asi určitým nepochopením současné situace. Shrnu asi stav, v kterém se celá příprava nachází. V současné době je zpracována projektová dokumentace pro 5 úseků celé dálnice a probíhá inženýrská činnost, to znamená získání všech potřebných stanovisek a povolení. Jenom pro představu, na každém tom úseku máme až 70 účastníků řízení, takže těch neznámých je tam ještě celá řada. Poté, co získáme stavební povolení a v procesu toho stavebního řízení všechny podmínky, které budou ještě do projektu potřeba zpracovat, tak bude probíhat realizační, pardon, bude probíhat tendrová dokumentace a výběrové řízení na zhotovitele.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Moc se omlouvám, pane Švorci, ale tak, jak to líčíte, tak to vypadá tak někdy na rok 2014, to je správný odhad?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Není to správný odhad. A to jsou věci, které, jak jsem říkal, ta dokumentace je již zpracovaná, to projednávání probíhá, ta tendrová dokumentace je také v určitém stádiu zpracovanosti.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tak, v čem se Lidové noviny spletly, když mluvily o podzimu 2012?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Nespletly se, spletly se v tom, že my v tuto chvíli zvažujeme všechny kroky, které je ještě třeba udělat, aby negativní dopady z té vlastní akce byly co možná nejmenší a pokud zvážíme všechny neznámé, které z toho procesu stavebního řízení mohou vyplynout, pokud z projektu určitého krizového řízení, který je taky součástí toho projektu, se může ukázat, že je ještě třeba doprojednat, nebo dopřipravit některé celky, tak původní zadání 1. března připravenost k realizaci se může stát, se může zdát příliš ambiciózní a potom rozvolnění ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pardon, pane Švorci, a teď úplně čistě lidskou řečí, 1. března to nebude, bude to kdy?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

V druhé polovině příštího roku. Předpokládáme, že reálný termín ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Takže červenec, srpen?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Není to podzim, protože na podzim zahajovat takovou stavbu nemůžeme, takže ten termín vypadá na přelomu června a července.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

A mimochodem, o tom, že se má D1 rekonstruovat a modernizovat, o tom přece stáť a jednotlivé složky státu vědí už 10, možná 20 let a přesto říkáte, že v tuto chvíli ještě není všechno připraveno? Nezanedbal někdo něco, vždyť jste na to, pardon, měli spoustu času?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Ono to procházelo několika etapami vývoje. Dlouhou dobu se předpokládalo, že dálnice bude zkapacitněna na 3+3 jízdní pruhy, poté se dlouhou dobu všichni zúčastnění v tom procesu odvolávali, že se posečká s rekonstrukcí dálnice D1 až na dokončení toho severního tahu, to je ta komunikace R5.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pardon, vydržte, pane Švorci, Tomáš Kučera, místostarosta Velké Bíteše. Co říkáte tomu, že teď z těch všech důvodů, o kterých pan zmocněnec mluvil, se ten začátek rekonstrukce posunuje?

Tomáš KUČERA, místostarosta Velké Bíteše:

Tak samozřejmě, že obyvatelé v okolí dálnice a nejen Bíteše samozřejmě uvítají co nejdřívější opravu a modernizaci dálnice D1. Na druhý straně to dává nějaký časový prostor proto, aby se dobře nachystaly objízdné trasy, protože v souvislosti s modernizací dálnice to je asi hlavní věc, co nás trápí, to znamená při omezení na dálnici, tak se to okamžitě projeví na dopravě ve městě a se všema negativníma důsledkama.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

O tom ještě také bezesporu dneska bude řeč. Jiří Povolný, který tady je za automobilové dopravce, za sdružení ČESMAD Bohemia, jak to na vás působí ve

chvíli, kdy stát teď v roce 2011 říká ústy pana Švorce máme tam spousty neznámých, máme nevyřešené věci ať už majetkové, či co se tendrů na ty práce týče, tak to na vás působí jak?

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

Tak my rozhodnutí vlády vítáme, že konečně ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Že to posunuje?

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

... se začíná mluvit o nějakém termínu řekněme reálném a blízkém termínu modernizace, ale zároveň jsme velmi nedůvěřiví zatím, protože těch slibů bylo příliš, ale když si vzpomeneme 10 let zpátky, řekněme za vlády premiéra Zemena, mělo být už v té době postaveno 2 tisíce kilometrů silnic, celá páteřní síť. Každá vláda, která vlastně přichází, tak jako prioritu má ano, dobudujeme infrastrukturu, protože infrastruktura je samozřejmě konkurenční výhoda pro takový stát zejména, který leží v takové poloze jako Česká republika.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

A podle vašeho názoru to zatím žádná vláda nesplnila?

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

No, samozřejmě, že to nesplnila a není nebo podle mého názoru ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

A věříte, že teď tato vláda to splní?

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

Není ani naděje, že to splní tato vláda.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Proč ne?

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

No, sice ve svém programovém prohlášení má, že teda nebude snižovat prostředky na výstavbu dopravní infrastruktury, ale jaká je skutečnost? No, v roce 2009 zhruba 92 milionů, miliard, pardon, v dalším roce 2010 62, v roce nebo zhruba tolik tedy, dneska jsme na 41, příští rok na 36, jak to může jít dál? Prostě podfinancovaná dopravní infrastruktura celá léta dramaticky.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

A ve vás to, pane Povolný, budí nedůvěru, dobře. Ještě zpátky k vám, pane Švorci, Lidové noviny také v tom článku psaly o tom, že jaksi plán té rekonstrukce doznává změny také v tom, že se původně uvažovalo o tom, že v případě, že se daný pruh či kus dálnice bude rekonstruovat, bude se jezdit jedním a dvěma pruhy, tedy celkem třemi. Teď by ten plán měl být takový, že by se mělo jezdit celkem čtyřmi pruhy, jak to chcete udělat, pokud to tak opravdu uděláte?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Tak vidíme aktuální situaci na ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pardon, můžete z blízka na ten mikrofon?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Vidíme aktuální situaci na našich dálnicích, kde v tuto chvíli probíhá řada oprav, kde došlo k omezení z těch dvou jízdních pruhů na převedení dopravy do jednoho jízdního pruhu. Co to v těch intenzitách, které na našich dálnicích jsou, co to vyvolá za dopravní komplikace, a proto velmi aktuálně teď prověřujeme možnost postupu výstavby takového, že by dálnice byla rozšířena o ten půl až třičtvrtě metr již na počátku, na té jedné polovině tak, aby se tam vešly ty čtyři redukováné jízdní pruhy.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pardon, co to znamená, když říkáte jako zmocněnec ministra doprava, že se prověřuje ta možnost, bude to tak, nebo to nebude?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Uděláme všechno proto, aby tento postup byl dodržen, protože si nedovedeme představit snížení z těch čtyřech jízdních pruhů na tři, a to znamená po dobu čtyřech měsíců vlastně zásadní dopravní komplikace.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

To znamená, že místě, kde by se rekonstruovala, či modernizovala dálnice D1, tak by se řekněme vedle položil provizorní pás, který by vytvořil nějaký ten užší další pruh?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

V podstatě bychom v prvním kole rozšířili tu jednu stranu dálnice už na tu definitivní šířku 11,5 metrů, po které by se jezdilo, tam by se vyjezdily ty čtyři jízdní pruhy byť redukováné, poté by se ta doprava převedla na tu druhou stranu, která by již byla rozšířená v tom definitivním profilu. Důvod ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Dokážete si, pardon, dokážete si jako zmocněnec ministra dopravy představit, že byste to takto neudělali, že byste šli zpátky z nějakého důvodu k té variantě, že se prostě na D1 bude jedním směrem v danou chvíli jezdit jen jedním pruhem?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Já osobně si to představit nedovedu.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Karel Pospíšil, šéf Centra dopravního výzkumu, co by tomu mohlo bránit, respektive to řešení, o kterém tady pan Švorc mluví, že by se i v době rekonstrukce toho daného úseku jezdilo čtyřmi pruhy, tak odstraní to to, co myslím všichni znají a D1, to znamená, že se na mnoho kilometrů ta doprava v podstatě zastaví?

Karel POSPÍŠIL, ředitel Centra dopravního výzkumu:

Já si myslím, že tomu brání pouze příprava organizace výstavby, což je dokument, který říká, jakým způsobem se bude ta stavba provádět. Čili, když ho takto

postaví, tak tomu nebrání nic a v podstatě se to dá zrealizovat tak, že v první fázi na tom jednom pásu dálnice se zřídí dva jízdny pruhy v jednom směru, jeden jízdny pruh v druhém směru a na tom pásu, kde se bude přidávat těch 75 centimetrů, se zřídí jeden jízdny pruh, čili tam budou v každém směru dva jízdny pruhy, přičemž ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Ovšem tam na té, řekněme, užší části budou užší ty jízdny pruhy, chápu to správně,

Karel POSPÍŠIL, ředitel Centra dopravního výzkumu:

V tomto případě by ani nemusely být výrazně užší, ale drobně užší budou samozřejmě. Potom, když se přidá těch 75 centimetrů na tom jednom jízdny pásu, tak se tam převede doprava v uspořádání 2+2 jízdny pruhy tak, jak říkal pan Švorc, a samozřejmě v užších jízdny pruzích a může se nerušeně provádět ten jízdny pruh, tedy jízdny pás, který je uzavřen, ano.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Vy říkáte, pane řediteli, že se nerušeně může provádět ta rekonstrukce, na druhou stranu myslím řidiči by raději slyšeli a vy můžete nerušeně jezdit tím zbytkem dálnice. Tak by mě zajímalo, jestli tato varianta, která zní lépe 2+2 zní lépe než 1+2, tak, jestli zabrání tomu, aby prostě dálnice, já nevím, v pondělí ráno, v neděli večer, v pátek odpoledne stála?

Karel POSPÍŠIL, ředitel Centra dopravního výzkumu:

Samozřejmě, že to také souvisí s organizací dopravy, například s tím, jak se bude, jak bude přistupováno například k omezení provozu, co se týče třeba 80kilometrové rychlosti a podobně, protože je známo například, že kapacita každé komunikace souvisí také s tím, jak se po ní jezdí a jestli ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Myslíte, jak rychle?

Karel POSPÍŠIL, ředitel Centra dopravního výzkumu:

Ano, jak rychle se po ní jezdí. Takže ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pardon, omlouvám se, že vás přerušuji, větší kapacita znamená, větší rychlost znamená větší kapacitu?

Karel POSPÍŠIL, ředitel Centra dopravního výzkumu:

V podstatě se stoupající rychlostí ta kapacita stoupá do určité hranice, řekněme do těch 80 kilometrů za hodinu, ale souvisí to ještě s jinými věcmi, a potom ta kapacita klesá. Jinými slovy, když bychom chtěli například mít vytouženou 160 na dálnici, museli bysme prostě přistavět ten jeden jízdny pruh už kvůli tomu.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tak tolik zatím Karel Pospíšil, šéf Centra dopravního výzkumu. Leoš Tržil, šéf dopravní policie, jak se vám poslouchá tento plán, že během rekonstrukce budou k dispozici v jakýkoliv moment čtyři pruhy?

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

Tak samozřejmě, pokud budou zachovány jakýmsi způsobem čtyři jízdny pruhy byť s omezením, tak je to to co nejrozmumnější, co může být, protože, když se

dneska podíváte, jakékoliv omezení dneska, jakékoliv zúžení a teď myslím uzavření jednoho jízdního pruhu dělá na dálnici šílené kolony a nejenom na D1, prakticky dneska všude, protože to souvisí těžce s kapacitou, to znamená, pokud budou zachovány čtyři jízdní pruhy, to znamená dva a dva, byť se to zpomalí před tím pracovním místem, že dojde k tomu, že se tam omezí rychlost, vytvoří se jakási v uvozkách fronta vozidel, které pomalu začnou popojíždět, ale pořád to pojede, a to je alfa omega.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

A jaký je tedy váš odhad, pane plukovníku, kdyby to opravdu bylo takto, jak pan Švorc líčil, tak by byly na těch klíčových místech před těmi rekonstrukčními místy, byly by tam zácpy velké nebo nebyly?

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

Já si nemyslím, že by tam byly velké zácpy, spíš by se tam utvořila taková kolona, která se pomalu, no, pomalu, když tam bude rychlost dejme tomu těch 70, 80 kilometrů za hodinu, tak on se celý ten dopravní proud zbrzdí, ale pojede, to znamená, problém dneska je na dálnici, když se podíváte, tak víceméně to, když to svedete ze dvou do jednoho, no, tak je logický, že se vám musí vytvořit kolona, ale v momentě, kdy to jenom zbrzdíte, protože de facto nic jiného to nebude, když se to tak vezme, ten dopravní tok se zbrzdí, ty vozidla dojedou, postupně se budou dojíždět, ale pořád to pojede ve dvou pruzích, takže svým způsobem ano, bude se prodlužovat v návaznosti na intenzitě provozu, což znamená v dopravních špičkách se bude prodlužovat ten balík, kterej bude brzdit, ale pak už to prostě pojede pořád v těch dvou jízdních pruzích i s tím, že samozřejmě bude možné předjíždět, řidiči budou muset jet stanovenou rychlostí, ale pojede to, to si myslím, že je důležité a nebude tam takový dopad na to okolí, což by víceméně byl opravdu velký problém.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Vy si prosím, pane Kučero, místostarosta Velké Bíteše pamatujte, jestli snížená rychlost jaksi a to, o čem mluvil pan Tržil, bude mít dopad na vaši obec a, pane plukovníku, ještě mi řekněte jednu věc, počkejte, já vám skočím do řeči ještě jednou, děkuju, pane plukovníku, řekněte mi, když se v tom řekněme zúženém prostoru byť i ve dvou pruzích stane v 80 kilometrech možná za takového provozu ne příliš těžká nehoda, ale prostě se stane, tak, co budou dělat dopravní policisté?

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

Tak bude v prvé řadě nutné co nejdřív víceméně nafotit, odstranit a provoznit co nejrychleji dálnici, to je logické. Nicméně ještě na to předchází ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Jak to dlouho trvá?

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

Tak víceméně my samozřejmě budem projednávat teď příští týden v pondělí s panem Švorcem a s vedoucími dálničních oddělení, s vedoucími odborů, budeme řekněme to tak, máme vstupní jednání o tom, co bude, jak bude, a podle toho budeme připravovat mechanismy k tomu, abysme víceméně co nejrychleji operativně byli na místě, co nejrychleji odstranili, provoznili úsek a ve spolupráci se správcem komunikací.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Víte, na co se ptám, pane plukovníku, co jsou ty mechanismy?

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

No, tak to, že bude k dispozici hlídka, která okamžitě víceméně nafotí, zaměří nehodu, odstraní, jedna, dva, tři, čtyři, pět, odstaví se na bod, respektive odstraní

se překážka a provoz se okamžitě obnoví.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tedy, že řekněme, ten protokolární průběh potom administrativa kolem té nehody už se bude řešit prostě ...

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

To se sepíše potom následně bokem, rozhodně ne na místě.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

A jste připraven posílit ty hlídky dopravní policie?

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

To uvidíme podle situace v návaznosti na to projednání, jestliže to bude nutné, protože dneska podle těch materiálů, co já mám, týká se to v rámci policie tří dálničních oddělení, kde zhruba je stovka policistů, takže já si myslím, že uvidíme, co vyplyne ještě z toho projednávání těch materiálů, nicméně já bych rád jednu věc, když si uvědomíte, kdo jezdíte D1, teď nedávno byl uzavřen most nad Vysočinou, most Vysočina nad Meziříčím a prakticky to omezení do těch dvou jízdních pruhů, to zúžení tam prakticky bylo a v momentě, kdy byly dva jízdní pruhy byť s omezením, tak tam žádné kolony, fronty extra nebyly. Byl tam opravdu jenom ten balík, který se zpomalil, ale prakticky pořád plynule to jelo, myslím si, že dokonce rychlostí těch 60, 70, takže problém nebyl, proto si myslím, že při převedení dva na dva by ty dopady nemusely být až tak drastické.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Dobře. Tak Tomáš Kučera, místostarosta Velké Bíteše, to, když se jaksí v průjezdu například kolem Velké Bíteše zpomalí rychlost na nějakých 60 až 80 kilometrů za hodinu, tak bude vám to k něčemu?

Tomáš KUČERA, místostarosta Velké Bíteše:

My máme teďka poměrně čerstvou zkušenost z prázdnin, kdy nad dálnicí byl spravován most U 9 křížů a my jsme to okamžitě v Bíteši pocítili, protože tam máme poměrně obtížně projížděné křižovatky a nám se tam okamžitě začaly tvořit fronty, takže my opravdu máme velké obavy z toho průběhu modernizace, co to bude znamenat pro dopravu ve Velké Bíteši a vůbec pro život lidí.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Jinak řečeno, že se řidiči z D1, než aby jeli byť i v tom jedoucím balíku, tak se seberou a budou se to snažit objet někde kolem?

Tomáš KUČERA, místostarosta Velké Bíteše:

Samozřejmě to okamžitě poznáme, jestli je nehoda na dálnici, protože ta intenzita hnedka skokově naroste ve městě a někdy až k tomu, že tam je nepřetržitý pruh automobilů a nepřejdete komunikaci, takže ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Jiří Švorc, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35. Co by se dalo udělat, aby se Velké Bíteši a samozřejmě i mnoha jiným obcím na těch 160 kilometrech klíčové D1 pomohlo a případně se jim takový moment, aby takový moment vůbec nenastal?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Tak zásadní problém, který je, je, že dálnice D1 v mnoha místech nemá žádné objízdné trasy a nemá žádné alternativy. Velká Bíteš má tu nevýhodu, že vlastně leží na staré komunikaci, která je příliš blízko dálnice v tom místě, kde ta komunikace původní běží několik desítek kilometrů paralelně s dálnicí, takže ve chvíli, kdy na dálnici dojde k jakékoliv, jak zmínil pan místostarosta, dopravní nehodě nebo dopravnímu omezení, tak samozřejmě řada zejména osobních vozidel tuto komunikaci využívá. My tím, že prověřujeme tuhle tu možnost toho udržení čtyřech jízdních pruhů na dálnici, tak tím právě chceme pomoci i těm okolním obcím a městům, protože, pokud budou být pomaleji, ale plně průjezdné čtyři jízdní pruhy, tak ti řidiči nebudou mít tendenci vyhledávat ty objízdné trasy, tím nic nezískají.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pane starosto, vy tomu věříte, že tomu tak bude?

Tomáš KUČERA, místostarosta Velké Bíteše:

Já si myslím, že v okamžiku, kdy se budou dělat opravy na dálnici u Velké Bíteše, tak to samozřejmě znamená nárůst dopravy ve městě, to si, to nepochybuji, že se nám to projeví. Tady je ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

I přesto, že by tam byly k dispozici čtyři pruhy byť pomaleji průjezdné?

Tomáš KUČERA, místostarosta Velké Bíteše:

Věřím tomu i přesto. Oni řidiči a možná to známe z vlastní zkušenosti, člověk, pokud ví, že někdo může očekávat problém, tak se mu snaží vyhnout a opravdu, jak už tady bylo řečeno, ta dálnice je nebo souběžně s dálnicí je vedená komunikace číslo 602 od Jihlavy do prakticky do Brna, řidiči to znají a hojně toho využívají a tady musím říct, že to je znatelný a já v blízkosti této komunikace bydlím a v jistém okamžiku, tak se nám tam zvedne hnedka intenzita kamionů, je to v době, kdy ta silnice je poměrně volná, na dálnici je plno a musíme s tím nějak žít.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Leoš Tržil, šéf dopravní policie, pokud má pan místostarosta Kučera pravdu a řidiči opravdu upřednostní jakýkoli pohyb kupředu, než ten relativně pomalý po opravované dálnici, tak nemá dopravní policie k dispozici nějaký nástroj, jak řidiče přimět k tomu, aby prostě nesjížděli do okolních obcí a aby spíš projeli tím opravovaným místem?

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

Tak znovu říkám, my budeme projednávat veškeré ty opatření, které jsou připravované, to znamená včetně toho, že si to projednají v rámci jednotlivých regionů včetně dopravních inspektorátů s možnými dopady a já očekávám ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pardon, teď jsem úplně, pane řediteli, nerozuměl, co to znamená, že byste nějak sankcionovali řidiče, kteří by objížděli ...

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

Tam je otázka, v jakém rozsahu, jakým způsobem bude ještě to opatření připraveno z hlediska omezení, z hlediska omezení sjezdu. To znamená, já si třeba dovedu představit za určitých podmínek, že třeba nebude povolen sjezd zákazovou značkou třeba nákladním vozidlům z dálnice a v případě, že to bude vyžadovat situace, tak policista ve smyslu zákona potom je oprávněn udělit i výjimku, aby tam někoho eventuálně pustil. To znamená, tím by se dali eliminovat eventuálně i ta nákladní kamionová doprava, která zvláště v obcích může dělat a dělá problém. Otázka je druhá ale, že dneska v rámci dálnice všichni, kdo po ní jezdí, tak už ty alternativní cesty znají, aniž by policie dělala odklon, tak prakticky v řadě míst už sjíždí a hledají různé cestičky, takže ani kolikrát policie žádné

opatření dneska nedělá, nechá to všechno na dálnici, přitom ty auta už se samy rozjíždí a rozptylují do prostoru. Druhá věc, uvidíme ještě totiž ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Co do prostoru, oni se rozptýlí do Velké Bíteše, teda nejen do Velké Bíteše?

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

No, tak do Velké Bíteše, já zrovna s panem místostarostou trošičku nesouhlasím z jedné prosté věci, protože v době, kdy se dělal most nad dálnicí, tak prakticky to byla jediná přístupová cesta do Bíteše, takže, kdo chtěl jet do Bíteše, tak musel stejně jednou jedinou cestou a v tom případě si dovedu představit, že byl problém na křižovatce u vás, ale jestliže byl uzavřený úplně most nad dálnicí, takže tam nikdo sjíždět, a sjezd byl uzavřen, takže de facto tam nikdo extra nesjížděl a nemyslím si, že z důvodu toho omezení do Bíteše jezdila vozidla, jo.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pane místostarosto, vypadá to, že k vám lidé jezdili jen tak?

Tomáš KUČERA, místostarosta Velké Bíteše:

Já teďka nevím, jestli si dobře rozumíme o kterém mostu, ale mluvím o rekonstrukci mostu na Devíti křížích a tam vás můžu ujistit, že to bylo okamžitě patrný, že ti řidiči ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

To objíždějí.

Tomáš KUČERA, místostarosta Velké Bíteše:

To objíždějí a využívají ve zvýšený míře možnosti jet přes Bíteš.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pánové, pardon, Jiří Povolný za dopravce ze sdružení ČESMAD Bohemia, jak se vám bude líbit, když kamiony budou jezdit jednak 60, 70, 80 v těch zúženích, případně tam bude značka, že prostě nebudou moct sjet z dálnice a budou muset projet tím rekonstruovaným místem?

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

Tak s tím samozřejmě počítáme a pokud bude zachována průjezdnost ve dvou pruzích v každém směru, tak to samozřejmě akceptujem, a ten proud se zpomalí a nebude tendence těch řidičů objíždět. Prosím vás, to je víceméně regionální problém to objíždění. V dálkové přepravě myslím, že ten řidič k tomu nemá příliš důvodů. Tam rozhoduje rychlost dodání, a tak dále, čas a optimální spotřeba a prostě ekonomické ukazatele.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Takže všechno bude záležet na tom, jestli opravdu tak, jak pánové minimálně Tržil a Švorc tvrdí, ...

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

Významně.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

... tím rekonstruovaným místem se bude nechat projet, ne prostát?

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

Tak přesně tak. Jinak, když mám slovo, já, tady to ještě teda nepadlo, ale my se bavíme o dvou pruzích. Nebylo by vhodné se zamyslet nad těmi třemi pruhy? Já vím, že krátce od Prahy jsou teda do Mirošovic, plánuje se část do Brna, no, ale je to páteřní komunikace, která tady bude sloužit další desítky a desítky let a jestliže kdyby dneska teda ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tak dobře, když už jste měl slovo, pane Povolný, tak to slovo použijte a přehraju to na Jiřího Švorce, což je pověřenec či zmocněnec ministra doprava minimálně pro D1 a R35. V těch úvahách, které teď vedete a budete se o nich bavit například s dopravní policií i s jinými lidmi, tak figuruje tam ještě to, že by se těch 160 kilometrů D1 rozšířilo na dohromady šest pruhů, nebo už je to úplně ztracená varianta?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

V zásadě tato varianta už není na pořadu dne. Ten důvod je, těch důvodů je několik. Dálnice D1 ve své trase tak, jak je vedena, funguje 40 let a v podstatě její rozšíření na tři jízdní pruhy, 3+3 by znamenalo projít novým procesem územního řízení všech stavebních řízení, což je v českých podmínkách záležitost na řádově 10 let.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pardon, pane Švorci, ale pochopili jsem to správně, tak vy ani pro to 75centimetrové rozšíření na každou stranu nemáte tento koloběh projitý úplně?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Máme ho projitý, protože na toto malé rozšíření, které je v provozu velmi významné, nepotřebujeme nové územní řízení, což je proces velmi složitý z hlediska majetkoprávních vztahů a dalších souvisejících věcí. Jestli ještě mohu, zásadní důvod, proč toto rozšíření na 3+3 jízdní pruhy dnes již nezvažujeme, je intenzita provozu. Ze sčítání dopravy z loňského roku na tom úseku Mirošovice Kyvalka se intenzita provozu pohybuje někde mezi 35 tisíci vozidly v oblasti Vysočiny až po téměř 50 tisíc v oblasti předměstí Prahy a Brna. Zároveň budujeme kapacitní komunikaci nebo připravujeme výstavbu kapacitní komunikace dvoupruhové spojující západ a východ ve stejném uspořádání, tu komunikaci R35, ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

To znamená, že by se šestiproudá D1 takříkajíc neuživila?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Vidíme například na Pražském okruhu, kde je úsek stavba 515, kde je intenzita provozu až 90 tisíc vozidel a pohodlně, pokud nedejde k nějaké nehodě, tam převedeme dopravu na těch 2+2 jízdních pruzích, takže i ve výhledu, který je do roku 2050, kdy se předpokládá na dálnici D1 zátěž až 60 tisíc vozidel, je 3+3 jízdní pruhy naddimenzovaná kapacita.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Karel Pospíšil, šéf Centra dopravního výzkumu, má pravdu pan Švorc, je to opravdu tak řekněme ztracený nápad rozšířit D1 na tři pruhy, nebylo by to lepší, bezpečnější, nebyla by prostě ta cesta, ta páteřní spojnice mezi západem a východem země jaksi jednodušší na strávení?

Karel POSPÍŠIL, ředitel Centra dopravního výzkumu:

Jistě, že by byla jednodušší na strávení, ale opravdu to, co zde bylo řečeno, tak je, jestliže máme zkušenosti, že u Brna, kde je intenzita zhruba těch 60 tisíc dneska, tak, když tam nejsou dopravní omezení, tak ty dva jízdni pruhy v každém směru to prostě přenesou. A opravdu na té Vysočině a v těch místech, které jsou méně osídlena, je skutečně intenzita pod 40 tisíc aut za den, takže skutečně v příštích řekněme 20 letech, pokud samozřejmě nedojde k nějakému vývoji, který by nebyl očekávaný, ta kapacita té komunikace bude stačit, zvláště v kombinaci v tom, s tím, jestliže se dostaví ta severní komunikace, to jest, jak bylo zmíněno ta R35, která významně ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:
Odčerpá.

Karel POSPÍŠIL, ředitel Centra dopravního výzkumu:

... významně odčerpá, takže bych řekl, že z toho hlediska řekněme dopravního plánování asi by nemělo smysl budovat po celé délce třípruhovou komunikaci.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pane Povolný, evidentně tři pruhy nebudou na každé straně.

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

To slyším, že zřejmě nebudou, ale ta čísla, která tady padla, tak to jsou průměrné počty za 24 hodin, ale jsou špičky, kdy ty dálnice jsou naprosto přeplněné, jsou prostě plné, zejména u těch aglomerací. Pokud to nebude, samozřejmě jsou k tomu nějaké důvody, tak bych se přimlouval alespoň za to, aby těch stoupacích pruhů bylo poněkud víc, než je v současné době a zejména, aby ty stoupací pruhy nebyly konstruovány nebo provedeny tak, jak jsou dneska, to znamená, že ty kamiony při zařazování do běžného pruhu, musí téměř zpomalit, ale aby ten pravý pruh byl v podstatě průjezdný, bylo to prostě obráceně tak, jak je to v západních státech většinou.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tak jenom pro rozhlasové posluchače říkám, že pánové Švorc, Tržil a Pospíšil přikývají tomu, co říká pan Povolný z ČESMADu. Jen podotýkám, že stále posloucháte Speciál Českého rozhlasu 1 - Radiožurnálu, tentokrát vysíláme z Brna, z Moravské zemské knihovny. Bavíme se zejména o D1, protože toto téma minimálně dnes nebo v těchto dnech doznává určitého posunu. Podle slov zmocněnce ministra dopravy Jiřího Švorce se začátek rekonstrukce či modernizace D1 posouvá někam na léto, tuším do července či srpna roku 2012. Jiří Švorc, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35 je hostem tohoto speciálu, místostarosta Velké Bíteše Tomáš Kučera, ředitel Služby dopravní policie, plukovník Leoš Tržil je také hostem Radiožurnálu, Jiří Povolný je viceprezident sdružení ČESMAD Bohemia a nakonec šéf Centra dopravního výzkumu Karel Pospíšil. Pojdme se prosím přidržet ještě tomu, co se bude dít, až se ta daná první místa začnou rekonstruovat. Mimochodem ujasněme si to, prosím, pane Švorci, která místa se, až se do toho stát pustí v roce 2012, která se začnou rekonstruovat nejdříve?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Tak v tuto chvíli je zpracovaná dokumentace na 5 úseků, je to úsek kilometru 41 až 49, 66 až 75, 104 až 112, 153 až 162 a 162 až 168, těchto 5 úseků je připravováno, zprojektováno, probíhá tam stavební, probíhá tam inženýrská činnost pro stavební řízení.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pokud to tedy bude od července nebo srpna tak, jak jste odhadoval, tak se bude, začne se rekonstruovat všech 5 úseků, které jste zmiňoval?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Je třeba zmínit ještě jednu věc, která je samozřejmě velmi důležitá, a to je otázka financování.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

To je asi důležité, to je pravda.

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Dnes leží v návrhu, návrh rozpočtu v Poslanecké sněmovně a pro příští rok je tam navržena částka pro modernizaci dálnice D1 ve výši asi 1,8 miliardy korun. Z toho je zřejmé, že samozřejmě nemůžeme zrealizovat v příštím roce, pokud ten rozpočet nedozná nějakých změn, všech 5 úseků.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Na kolik to vychází ty peníze?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Ty peníze v tom, ta modernizace je rozdělena na 25 úseků, zhruba se říká 24 miliard korun, takže z toho průměrná cena toho jednoho úseku se pohybuje někde pod miliardou korun podle délky samozřejmě, podle složitosti.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Dobře, takže v roce 2012 ideálně začnete se dvěma úseky?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Takže v roce 2012 ideálně začneme se 3 úseky, protože vlastně tím, že začneme v polovině roku, tak uděláme polovinu práce, takže to zhruba tak vychází.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

A které to budou,

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Tam, kde se nám podaří získat bezproblémově stavební povolení, to je nesmírně důležité, ale předpokládáme ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

My se zase vracíme k tomu, pane Švorci, že jsem ptal, jestli už i pro toto malé rozšíření máte všechno v kupě a vy říkáte, že budete ještě získávat stavební povolení?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Stavební povolení, to jsem říkal hned na začátku, že musíme získat, že v tuto chvíli projednáváme v rámci inženýrské činnosti všechna potřebná stanoviska proto, abychom získali stavební povolení.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Jakou šanci má tady pan místostarosta Tomáš Kučera Velké Bíteše, že začnete u něj?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Jestli začneme ve Velké Bíteši, to ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:
U Velké Bíteše.

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

U Velké Bíteše, to v tuto chvíli nedovedu ještě zodpovědět, protože skutečně toto definitivní rozhodnutí ve spolupráci s ministerstvem dopravy padne někdy na přelomu letošního roku.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

A zpátky k obcím, které jsou v okolí D1, porozuměl jsem tomu, co jste říkal před malou chvílí správně, že v podstatě vyjma nějakého restriktivního omezení, že tam bude značka, že kamiony nesmějí sjíždět pryč z dálnice, ale musejí projet rekonstruovaným úsekem, není nástroj, který by jaksi odradil osobní automobily a jejich řidiče, aby objížděli ten rekonstruovaný úsek například přes Velkou Bíteš?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Tak vidíte, že není ani nástroj, jak odradit řidiče, když nechtějí platit dálniční poplatky tak, aby objížděli dálnici, protože používají komunikace nižších tříd, ať už jsou osobní vozidla nebo i nákladní vozidla, takže myslím si, že jediný nástroj, jak udržet tu intenzitu provozu na dálnici, je připravit tu modernizaci takovým způsobem, aby ta dálnice byla maximální, aby to omezení bylo prostě minimální, aby byla maximálně průjezdná, to si myslím, že je to největší, co můžeme udělat pro ty obce v okolí.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

A chápu a ten vzkaz těm obcím v okolí a i vedle vás sedícímu místostarostovi Velké Bíteše je, je nám líto, ale musíte to prostě přetrpět?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Bohužel je to jediná klíčová komunikace, která vede napříč Českou republikou, která má i mezinárodní přesah pro tranzitní dopravu a 40 let jsme po ní jezdili a 40 let jsme do ní neinvestovali, co se opravdu týče tolik, kolik by si zasloužila a tudíž ten den, kdy stavební práce musí začít, se přiblížil, už to nesnese dalšího odkladu.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Mimochodem, a to je čistě opravdu fabulativní otázka, ale jaká je možnost, že se v roce 2012 nezačne?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Já se domnívám, že takovou možnost musíme v tuto chvíli vylučovat, protože některé úseky té komunikace jsou skutečně v havarijním stavu a pořád to jako řidiči vnímáme, že to zásadní, že ten zásadní problém je ta nerovná vozovka, ale je třeba vidět, že ta dálnice má řadu mostních objektů, dálničních mostů a řada z nich je už v takovém stavu, že ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

To bezesporu, pane Švorci, ale já se ptám vás jako praktika v této oblasti, tak se ptám, jaká je možnost, že prostě z nějakého důvodu těch 1,8 miliardy prostě nepůjde na tento účel?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Bohužel Česká republika má legislativu takovou, jakou má a stavební zákon a ten proces toho schvalování je tak složitý, že vidíte na příkladu například tady v Brně, že je možné, že i rozestavěná stavba rozhodnutím soudu je zastavena s dopady na celé město, takže samozřejmě do okamžiku, kdy nebudeme mít na stole právoplatná stavební povolení, nemůžeme vyloučit ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tak není nic jisté?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

... že nějaký některý z účastníků řízení nevyužije svého práva a nepodá námitky nebo neodvolá se, a tudíž stoprocentní není nikdy nic.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Rozumím. Tak ještě jednou připomínám, že posloucháte Speciál Českého rozhlasu 1 - Radiožurnálu, tentokrát z Brna z Moravské zemské knihovny a můžete nás poslouchat buď na frekvencích Radiožurnálu či frekvencích Českého rozhlasu Brno, anebo se dívat na webových stránkách zpravy.rozhlas.cz na online videopřenos. Pojďme k dotazům, které se tady shromáždily jednak před touto debatou a potom také přišly na mailovou adresu pořadu Dvacet minut Radiožurnálu, pokud jméno čtu správně, jsem rád, pokud ne a komolím ho, tak se omlouvám, ale Pepík Vroutek dotaz pro pana plukovníka Tržila, jak jste schopni zajistit bezpečnost na tolik rozbité dálnici, co vaše passaty, nejsou spíše k smíchu? Nemnoží se případy, kdy lidé volají Policii České republiky, když si o dálnici v uvozovkách poškodí vůz? Leoš Tržil.

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

Tak, co se týká, že by volali, že by si o dálnici poškodili vůz, není to čtené, není to časté. Jde spíše o to, když třeba tak, jak se stalo v létě, vyskočí deska, a pak tam dojde k poškození, takže v tomto případě ano. Co se týká passatů, nevím, v jakém směru by měly být k smíchu, nicméně poslouchal jsem letos několikrát, jak jsou profláknuté, jak to všichni znají, ale víceméně za ty do pololetí letošního roku passaty uložily za 73 milionů korun na pokutách a prakticky dennodenně jsou v terénu a řeší protiprávní jednání řidičů, takže passaty asi k smíchu nejsou a svůj efekt, svoji činnost ukazují a řeší dennodenně.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tak tolik Leoš Tržil, ředitel Služby dopravní policie. Pokud se kdokoliv z vás tady přímo v sále chce zeptat, tak k dispozici jsou mikrofony, můžete do toho, stačí zvednout ruku. Jiří Povolný za ČESMAD Bohemia, tři pruhy nebudou na každé straně, to jste se před malou chvílí dozvěděl, ale ten současný plán tak, jak se aspoň rýsuje, je takový, že by dálnice na každé své straně měla být rozšířena o 75 centimetrů. To z vašeho pohledu jako člověka, který zastupuje nákladní dopravu, je dostatečné?

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

No, tak je to podle mého názoru nouzové řešení už s ohledem na ta opatření nebo ty stavby, které jsou postaveny asi kolem dálnice, protože v současné době ještě se budují protihlukové stěny a tak dále, takže asi jiná možnost není i s ohledem na pozemky a podobně. Takže, co zbývá? Ale naše přání bylo tak, jak jsem přednesl a bylo to by určitě perspektivní záležitost. Protože pokud se bavíme o 35, takže se o ní jenom bavíme a ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Jenom pro posluchače R35, to je sta spojnice mezi Hradcem Králové a Olomoucí, jaksi vrchem.

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

Hradec Mohelnice Olomouc, no, přesně tak. Takže dneska dopravci ze severní Moravy jezdí radši přes Polsko směrem na Německo, protože za první D1 je v takovém stavu, v jakém je, je potřeba říct, že celá léta si tam ničíme vozidla, a to drastickým způsobem, nejen teda pneumatiky, ale podvozků, samozřejmě ohled, bez ohledu na bezpečnost.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tady šéf pana Švorce, ministr dopravy Dobeš říkal, že si na Vysočině málem vymlátíl zuby, abych to řekl hodně lidově.

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

Tak a představte si, že tam ti řidiči jezdí každý den, není to určitě žádný med, je to jejich práce, nemají pomalu kde zastavit. Máme celou řadu doporučení dalších, o kterých jsem tady ještě nemluvil.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Slyší ta doporučení někdo, pane Povolný, z těch lidí, kteří by je mohli a měli možná slyšet?

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

Tak já nevím, jestli je slyší. Tady je například ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Jestli se podle nich někdo řídí?

Jiří POVOLNÝ, viceprezident Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia:

No, tak bohužel asi. My voláme po těchto věcech, po těch opravách, o řádném financování, který by aspoň nezhoršovalo ten stav. Vždyť si řekněme, jaký je přírůstek, vlastně příjem státního rozpočtu, co to dneska je? Dálniční známky, silniční daň, mýto, spotřební daň, a to celé je zhruba 20 miliard. A co dál? Jsme závislí na státním rozpočtu a na zdrojích z Evropské unie. Jak vypadá čerpání zdrojů z Evropské unie? 36 miliard je ohroženo.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tak u toho prosím na chvíli zůstaňme, Jiří Švorc, zmocněnec ministra dopravy, existuje varianta, že by se dálnice D1 začala rekonstruovat a modernizovat jen za státní peníze, že by tam nefigurovaly unijní peníze?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Tak ono to v podstatě tak funguje, že vlastní stavební práce se profinancují z národních zdrojů až zpětně se žádá o spoluúčast z financování Evropské unie. V podstatě ten projekt, proč vlastně se tak akcelerovala příprava modernizace dálnice D1, jeden z důvodů byl rovněž hledání možnosti přesunutí finančních prostředků, které jsou, řekněme, které nestačíme pravděpodobně vyčerpat na projekty dostavby dálnice D8, tak přesunutí těchto projektů na jiný projekt, který splňuje parametry spolufinancování ze zdrojů Evropské unie, takže to jsou ty prostředky, které ministerstvo dopravy hodlá použít na modernizaci dálnice D1.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Pan Povolný říká, že ty peníze jsou ohroženy, co když se to nepodaří to přesunout?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Každý projekt, který chceme žádat o spolufinancování z Evropské unie, tak musíme splnit řadu parametrů a řadu kritérií tak, aby, abychom ty prostředky získali.

Zrovna ..., ve stejném režimu připravujeme i modernizaci dálnice D1, aby splňovala všechny požadavky na možnost čerpání těchto unijních prostředků.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

To, jakým způsobem jste líčil, nebo jak jste vypočítával jednotlivé ty úseky, které by měly být rekonstruovány na D1, jak dlouho by to mělo trvat?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Ta modernizace těchto úseků?

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Ano.

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

V podstatě, když by vstoupil v platnost ten scénář, který zvažujeme, to znamená, že bychom zahájili ty práce v létě roku 2012, tak za tu, za zbytek té stavební sezóny bychom provedli stavební práce na té jedné straně dálnice a v prvním pololetí toho následujícího roku by vlastně došlo k překlopení té dopravy a udělala by se ta druhá polovina.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

My jsme si úplně nerozuměli, celková ta rekonstrukce D1 tak, jak je naplánována, tak by měla trvat jak dlouho, těch 10 let, jak se o tom mluví?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Samozřejmě to je závislé od finančních prostředků, které budou k dispozici, takže to je zásadní parametr.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

No, dobře, tak si představme, že byste měli peněz, co hrdlo ráčí, což je zvláštní představa zvlášť u tohoto, zvlášť u dopravních staveb, ale dobře, tak za jak dlouho by byla D1 opravena?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Tak, jak to dneska zvažujeme, že, abychom vlastně dopravně neparalyzovali Českou republiku tím, že tam těch úseků uděláme velké množství a tím pádem i to zdržení, které tam může dojít, by bylo nepřijatelné, tak si dovedeme představit maximálně 4 úseky rozestavěné v jednom roce, takže, když máme připraveno 25 úseků, tak optimální varianta, když bychom nebyli bržděni financováním a těmi správnými, možnými správnými problémy z hlediska schvalování, tak by to bylo těch 6 let, to je ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

To je ideální varianta,

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Ideální varianta.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tak sám s dovolením do dotazů, které přišly na mailovou adresu pořadu Dvacet minut Radiožurnálu, paní Odrášová se ptá neměly by od dálnice zmizet reklamní

billboardy, v Bavorsku například nejsou skoro žádné? Dovolím si oslovit pana ředitele Centra dopravního výzkumu Karla Pospíšila.

Karel POSPÍŠIL, ředitel Centra dopravního výzkumu:

Já si také myslím, že by měly, protože tyto poutače odpoutávají pozornost všech účastníků, kteří by ji měli věnovat provozu na komunikacích a myslím si, že mimo zastavěná území obcí tyto poutače nemají co dělat.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Když jsme u bezpečnosti samotné D1, tak ta 130, kterou se dá po D1 jaksí v úsecích, kde to není omezeno jinak, jezdit, tak je ta rychlost v pořádku? Není D1 teď ve stavu, zejména ten pravý pruh, kdyby bylo vhodné tu rychlost snížit?

Karel POSPÍŠIL, ředitel Centra dopravního výzkumu:

Já myslím, že tam, kde to ta situace vyžaduje, tam je ta, tam je to omezení uděláno už dneska.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

No, dobře, ale sám dobře víte, pane řediteli, já nevím, na kolika, určitě 60, možná stovce kilometrů ten pravý pruh je k nejetí, v autě je hluk, že se nedá téměř mluvit, volant se třese v ruce, já si myslím, že to každý z nás několikrát absolvoval, tak se ptám, i tak je to v pořádku ve 130 kilometrech za hodinu?

Karel POSPÍŠIL, ředitel Centra dopravního výzkumu:

Já si skutečně myslím, že tam, kde to situace vyžaduje, tam to omezení již je uděláno. A nevím k tomu, co bych víc řekl.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Dobře. Leoš Tržil, šéf dopravní policie. I vy si to myslíte, pane řediteli?

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

No, já vzhledem k tomu, že D1 jezdím pravidelně někdy 2krát, 3krát týdně, můžete mi ukázat osobní auto, které jede v pravém jízdním pruhu?

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Já jsem tam dneska jel a viděl jsem jich haldu.

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

Protože prakticky v těch nejhorších úsecích, tam všichni vám pojedou v levém, protože v tom pravém se jet nedá. A jediný problém ...

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

To není úplně, pane plukovníku, odpověď na otázku, no, tak /nesrozumitelné/.

Leoš TRŽIL, ředitel Služby dopravní policie:

Když tak o tom rozhoduje silniční správní orgán a správce komunikace, který vyhodnotí situace, jestli je tam takový stav, že by musel omezovat rychlost. Takže na některých úsecích, když se podíváte dneska, omezení jsou, dokonce někdy i na 80, takže víceméně v úsecích, kde opravdu, kde došlo silniční správní orgán po dohodě se správcem komunikace k závěru, že je nutno omezit, tak ta omezení tam jsou, nicméně je tam ještě další aspekt, který má, a to tady si myslím, že se musím zastat řidičů nákladní dopravy, otázka té nerovnosti a to si málokdo uvědomí, že ta křivá dálnice toho řidiče nákladáku uspí, protože když

si vezmete, že jede po té hrbolaté dálnici, takhle mu to skáče, přenáší se ten otřes až dovnitř do vozidla a já jsem to konzultoval i s ČVUT s dopravní fakultou a víceméně jsme se shodli na tom, že ten řidič usne, protože ono ho to ukolíbá tak, jak malý dítě, bohužel. Ono to zní úsměvně, ale ta situace taková je. To znamená i to je další důvod, proč hledat všechny cesty k tomu, aby se D1 zrekonstruovala, protože, když se podíváte na to, kde je nejvíc dopravních nehod kamionů, tak je to opravdu ten úsek víceméně Vysočiny, kde je ta situace včetně po Bíteš je de facto nejhorší, bavíme se o betonu.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tak a ještě jedna otázka na vás, pane Švorci, po rekonstrukci D1 měla by ta dálnice být bezpečnější i z hlediska řekněme ostatních telematických zařízení jako například četnější cedule, které by měly daleko častěji tak, jak to je možná vidět v Německu nebo v Rakousku, jaksi zobrazovat tu situaci, která vás čeká na dálnici o několik kilometrů dopředu a ne řekněme v půli D1 mezi Prahou a Hradcem říkat něco o Olomouci?

Jiří ŠVORC, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35:

Tak já bych řekl, že bezpečnost na dálnici D1 po její modernizaci základním kritériem bude jednat kompletní výměna všech prvků pasivní bezpečnosti, což jsou zejména svodidla ať už středová nebo doplnění svodidel v místech, kde jsou nějaké překážky, to je asi zásadní prvek. Další věc, která pro bezpečnost zásadním způsobem přispěje, je doplnění a prodloužení všech připojovacích a odbočovacích pruhů na dnes normou požadované parametry odstraňování, odstranění některých rozhledových problémů, to je druhá taková oblast, která by měla výrazně přispět k bezpečnosti. A otázka těch telematických zařízení je součástí tohoto projektu, je vybudování veškeré připravenosti, to znamená zejména položení nových optických kabelů do středového pásu, které do budoucna umožní doplnění jakýchkoliv dalších moderních technologií, ať už jsou to informační panely, ať už jsou kamerové systémy, aby už jsou to vysokorychlostní váhy nebo nějaké meteostanice a další aplikace, případně liniové řízení dopravy, pokud by to intenzita vyžadovala, nicméně v tom prvopočátku, v té první etapě tato zařízení zahrnuta nejsou.

Martin VESELOVSKÝ, moderátor:

Tak budeme za chvíli pokračovat dál. Jenom připomínám, že stále posloucháte brněnský Speciál Českého rozhlasu 1 - Radiožurnálu. Bavíme se o dálnici D1, o její rekonstrukci, o její modernizaci, která by podle posledních informací zmocněnce ministra dopravy měla začít příští léto někdy v červenci, v srpnu. Mými hosty stále ještě jsou Karel Pospíšil, ředitel Centra dopravního výzkumu, Jiří Povolný, viceprezident sdružení ČESMAD Bohemia, Leoš Tržil, ředitel Služby dopravní policie, Tomáš Kučera, místostarosta obce Velká Bíteš a Jiří Švorc, zmocněnec ministra dopravy pro D1 a R35. Připomínám, že děkujeme také za dotazy, které docházejí na facebookovou stránku pořadu Dvacet minut Radiožurnálu a také připomínám pro posluchače Radiožurnálu, že příští Speciál bude vysíláný 12. prosince z Ostravy a budeme se zabírat extrémně znečištěným ovzduším právě v oblasti severní Moravy. Zatím přeji příjemný večer.

*Autorizovaným dodavatelem doslovných elektronických přepisů pořadů Českého rozhlasu je společnost [NEWTON Media, s.r.o.](#) Texty neprocházejí korekturou. Zvukové záznamy *Ozvěn dne*, *Dvacet minut Radiožurnálu* i dalších zpravodajských a publicistických pořadů si můžete [poslechnout v iRadiu](#).*

První úsek naší hlavní dopravní tepny byl otevřen už před 40 lety. Celá byla zprůjezdněna o dalších deset let později a až na „látání dř“ na ní za celou dobu nedošlo k zevrubné rekonstrukci. I proto je už roky v zoufalém stavu. Bude nás její plánovaná oprava stát zase jen hromady peněz? Kdo vlastně včasnou rekonstrukci dálnice D1 zanedbal? A co můžeme udělat pro to, aby na rekonstrukci nedopláceli cestující a obyvatelé obcí sousedících s dálnicí?

Speciál Martina Veselovského vysíláme živě v pátek 11. listopadu z Moravské zemské knihovny v Brně v Kounicově ulici 65a. Pokud chcete vědět, co vás čeká při cestách na dálnici D1, naladte si od 17 do 18 hodin Radiožurnál nebo Český rozhlas Brno. Celou diskusi můžete od 17 do 18.30 hodin sledovat ve video přenosu na [zpravy.rozhlas.cz](#).

Chcete se diskuse zúčastnit osobně? Pak prosím přijďte na místo konání nejpozději v 16.45 hodin. Dotazy můžete posílat také prostřednictvím našeho [Facebooku](#). V pátek 11. listopadu se s Radiožurnálem můžete v Brně setkat už odpoledne. [Vysíláme pro vás živě ze slavností svatomartínského vína na náměstí Svobody](#). Těšíme se na vás!

Autor: [Martin Veselovský](#) (mav)