

Říčanský kurýr

VĚSTNÍK MĚSTA A MĚSTSKÉHO ÚŘADU ŘÍČANY

Příloha Doprava 2022



Doprava v Říčanech a okolí

David Michalička

starosta



Představte si, že Říčany jsou tiché, po ulicích sem tam projede osobní auto nebo dodávka pekaře. Ráno pustíte děti do školy pěšky, nebo je pošlete školním autobusem. Všude jsou bezpečné chodníky, stezky a přechody. Ráno u nádraží zaparkujete na moderním P+R anebo se svezete pohodlným autobusem, který jede na čas. Děti na odpolední kroužky, stejně jako senioři na nákupy, se také dostanou městskou dopravou. Ta totiž jezdí každou chvíli a zdarma. V sobotu pohodlně zaparkujete u náměstí, nakoupíte na trhu a na pěší zóně si dáte dopolední kávu. V neděli pak vytáhnete kolo a po cyklostezce dojedete k Sázkavě. Ve městě kvetou stromy, slyšíte zpívat ptáky a řeknete si: „Tady je krásně.“

Ptáte se, kdy se toho všeho dočkáme? A dočkáme se vůbec?

V příloze, kterou držíte v ruce, najdete odpověď na většinu otázek týkajících se dopravy v Říčanech a okolí.

Dozvíte se, kdy může stát Pražský okruh a kudy přesně povede. S dostavbou tohoto západního obchvatu Říčan přes nás přestanou proudit tisíce kamionů a desetitisíce aut, která dnes městem jen projíždí. Připravují se také přeložky dvou krajských silnic, které by mohly Říčanům částečně odlehčit. Každá stavba však má svá pro i proti, což můžete sami posoudit.

Dočtete se také, jak bude vypadat P+R u nádraží a kolik nových parkovacích míst vzniká v centru u náměstí. Parkovací systém prochází výrazným zjednodušením – jedna zóna, jeden tarif, všichni Říčanáci 100 Kč/rok. Najdete zde i informace o připravované vysokorychlostní železnici, která by mohla vést nedaleko Říčan, nebo plány na další cyklostezky z Říčan do Mukařova a Louňovic nebo přes Voděrádky a Kuří na Průhonice.

Velkou změnou projde doprava veřejná. Radnice na žádost občanů připravila zásadní rozšíření Městské, kdy zelené autobusy budou jezdit každých 30 minut včetně ranní špičky. Dojde též k posílení školních linek, které dnes praskají ve švech.

A co pro všechny bez rozdílu? Naše město si zaslouží opravené silnice. A to všechny. Proto vám představíme plán na postupnou **rekonstrukci všech komunikací**. Nebude to hned a bude to drahé, ale je to správný cíl.

Nutno dodat, že přes veškerou snahu vedení města i úřadu není reálné mávnutím proutku dopravu v Říčanech úplně zklidnit. Je to běh na dlouhou trať a možná, že do úplného cíle nedoběhneme nikdy. I cesta však musí být cíl. Proto kromě velkých projektů zavádíme i alternativy typu Senior taxi, sdílená kola Nextbike a další.

Nakonec je ale stejně nejdůležitější, s kým jsme, že jsme zdraví, že kvetou stromy a zpívají ptáci.

Příjemné letní dny vám všem.

Váš starosta

Z PŘÍLOHY VYBÍRÁME...

4 – 7 Pražský okruh

8 Přeložka Pacov – Úvaly

9 Propojka Pacov
– Černokostelecká

10 Tehovská spojka

11 Solná stezka

12 – 13 Koridor VRT

14 Cyklostezky

15 MHD a jízdné

16 – 17 P+R parkoviště

18 – 19 Rekonstrukce Černokostelecké

20 Future City Tech



1



12



18



16

Pražský okruh od D1 na Běchovice. Dočkáme se někdy?

Výstavba úseku 511 Běchovice – D1 silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) patří mezi nejsledovanější plánované stavby české dálniční sítě. Problémem je slovo „plánované“, na realizaci čekají nejen občané Říčana a okolních obcí, ale také velké části Prahy již příliš dlouho. I když se stavba zdánlivě vůbec nepřibližuje k zahájení, není tomu tak. K aktuálně platné variantě výstavby přispěla také celá řada říčanských politiků.

Během mnoha let projednávání úseku 511 proběhlo mnoho veřejných projednávání s obcemi v okolí plánované trasy. Říčany podmínily svůj souhlas mimo jiné zahroubením částí úseku, výstavbou protihlukových dostatečně vysokých stěn a lávky a aktivně lobbovaly za okruh v podobě, která značně uleví přetížené dopravě ve městě. Bohužel, plánované termíny otevření okruhu se stále oddalují. Současný neoptimističtější výhled RSD mluví

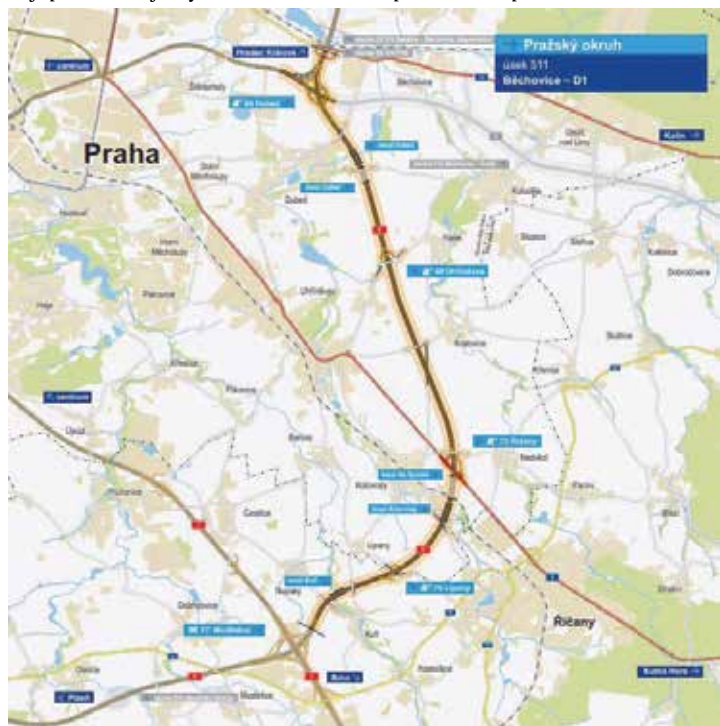


o zahájení výstavby už v roce 2024, ale stále oddalované rozhodnutí Jihočeského kraje o rozkladu k vydanému územnímu rozhodnutí takový optimismus spíše brzdí. Ředitelství

silnic a dálnic (ŘSD) již ale vykoupilo některé potřebné pozemky a vybralo projekční firmy, které zhotoví zadávací dokumentaci.

Úsek 511 je považován za vůbec nejdůležitější z dosud chybějících částí SOKP. Propojí již dokončené části SOKP a D1 s dálnicemi D10 a D11. Jak Praha, tak i Říčany a další města a obce v okolí trpí zejména tranzitní kamionovou dopravou, což právě úsek 511 do značné míry může vyřešit. Navržená trasa respektuje obytná sídla ve svém okolí. Proto se počítá s realizací protihlukových opatření, tedy valů, protihlukových stěn a zelených pásů.

Od Uhříněvsí a Královic směrem k mimoúrovňové křižovatce (MÚK) Říčany vede trasa v zářezu. Na této křižovatce okruhu se silnicí I/2, která je navržena jako deltovitá, bude zvýhodněn směr Říčany – Hostivařská spojka. Křižovatkové větve budou na silnici I/2 napojeny pomocí malých okružních křižovatek. Pro směr od Běchovic na Říčany je navržena bezkolizní větev, která převede očekávanou dopravní zátěž. Navržená větev podchází okružní křižovatku a napojuje se zprava na



silnici I/2. Kolem druhé okružní křižovatky je pro směr do Říčan navržena samostatná větev. Bezprostředně za MÚK Říčany následuje zmíněný hloubený tunel Na Vysoké, jehož jižní portál tvoří železniční most na trati Praha–Benešov.

Za tunelem trasa okruhu kříží 249 m dlouhou estakádou opět údolí Říčanského potoka. Trasa je dál navržena v hlubokém zářezu, kde jsou oba zářezové svahy nahrazeny zárubními gabionovými zdmi s výškou šest metrů. Pásky za rubem zdi jsou navrženy jako vegetační clony. Lipany na vlastní žádost na okruh napojeny nebudou. MÚK Lipany má osmičkovitý tvar a kříží okruh se silnicí Říčany–Lipany. Stávající silnice bude od Lipan zaslepena. Trasa úseku 511 pak severně míjí Kuří a přes údolí Pitkovického potoka další estakádou dlouhou 237,2 m míří k nové MÚK Modletice na dálnici D1.

Fakta o úseku 511 Běchovice – D1

Délka úseku:

12 637 m

Odhadované náklady:

11,5 mld. Kč bez DPH

Stavební objekty:

- 2 tunely: Dubeč 232 m, Na Vysoké 394 m
- 4 mimoúrovňově křižovatky (MÚK): Dubeč, Uhříněves, Říčany, Lipany
- 5 mostů na trase
- 9 nadjezdů
- 2 mosty na větvích MÚK
- 3 ostatní mosty mimo hlavní trasu
- 2 lávky pro pěší a cyklisty
- 9 propustků
- 16 protihlukových stěn v celkové délce 7 800 m

Dále budou přeloženy a upraveny následující komunikace: Štěrboholská radiála (1 463 m), silnice I/2 (731 m), 9 úseků silnic III. třídy v celkové délce 5 027 m, 1 místní komunikace (550 m), 2 chodníky a cyklostezky a 10 polních cest. Přeložky a úpravy se dotknou také inženýrských sítí a drážních objektů.

Tisková zpráva města Říčany

Říčany Pražský okruh potřebují

Na rozdíl od některých jiných obcí, čekají Říčany na chybějící úsek 511 Pražského okruhu velmi netrpělivě. Současné ani minulé vedení radnice nikdy neprotestovalo proti navržené trase, jen jsme se snažili o maximální snížení hlukové i další zátěže na obyvatele Říčan i okolních obcí. Jsme rádi, že ŘSD naše připomínky akceptovalo a plánovaný úsek povede v zářezu, oproti původnímu projektu přibýly další protihlukové stěny, lávka i opatření k odvodu dešťové vody. Věřím, že pozitivně pro nás dopadne i otázka zelených pásů kolem okruhu.

Zprovoznění úseku směrem do Běchovic

určitě vyřeší řadu dopravních problémů, které Říčany trápí. Ucpaná už dávno není jen Černokostelecká a Říčanská, ale čím dál častěji i vedlejší městské komunikace. Okruh by nás zbavil velké části tranzitní dopravy a město by mělo šanci aktivněji ovlivňovat intenzitu dopravy tak, aby byly Říčany průjezdné a dopravně bezpečné. Naději dává, že Ústavní soud zamítl námítky senátorů proti zákonu o liniových stavbách. Doufám, že územní rozhodnutí bude brzy platné pravomocně a že se konečně začne stavět.

David Michalička,
starosta (Klidné město)



Čekání na územní rozhodnutí o Pražském okruhu se protahuje

Krajský úřad Jihočeského kraje již více než rok rozhoduje o rozkladu proti vydání územního rozhodnutí další části Pražského okruhu v úseku, na jehož dokončení obyvatelé Říčan netrpělivě čekají. Na naše otázky související s výstavbou Pražského okruhu v úseku 511 Běchovice – D1 odpověděl Ing. Radek Mátl, generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic.

Pokud by KÚ Jihočeského kraje rozhodl kladně o územním rozhodnutí pro úsek 511 Pražského okruhu, jaké kroky by ze strany ŘSD následovaly?

ŘSD má již zpracovanou dokumentaci pro stavební povolení, ve které jsou zpracovány všechny připomínky zástupců zejména dotčených MČ Prahy, města Říčany a obcí. Zároveň jsou zpracovány geometrické plány pro rozdělení pozemků potřebných pro stavbu a znalecké posudky pro jejich výkupy. To znamená bezprostředně po získání právní moci územního rozhodnutí obešleme všechny vlastníky pozemků se žádostí o podpis kupní smlouvy na prodej pozemků v trvalém záboru stavby. Zároveň začneme řešit i věcná břemena a dočasné zábery potřebné pro realizaci stavby. Ale již nyní probíhají ve spolupráci s HL. m. Prahou výkupy pozemků, které jsou pod trasou budoucí dálnice a zároveň se nachází na ploše budoucích zelených pásů. Již nyní je také vybrán zhotovitel zadávací dokumentace stavby a práce by

měly být v brzké době započaty tak, aby v příštím roce mohlo být zahájeno výběrové řízení na zhotovitele stavby.

Za jak dlouho by se podle vašeho odhadu mohlo začít reálně stavět a kdy by měl být úsek otevřen?

Samozřejmě zahájení stavby je závislé na všech správních řízeních a úspěchu v následných soudních řízeních, která lze bohužel předpokládat jak ve fázi územního řízení, tak posléze ve stavebním řízení. Dalším klíčovým aspektem bude rychlost majetkoprávní přípravy a proces výběrového řízení na zhotovitele. Při optimistickém scénáři by se mohl začít tento úsek dálnice D0 realizovat v roce 2024 a nejpozději v roce 2027 uvést do provozu.

Neohrozí výstavbu stále rostoucí ceny stavebních prací a nedostatek stavebních kapacit?

Věřím, že aktuální nepříznivá situace s dostupností materiálů a jejich rostoucí cenou nebude mít žádný negativní dopad do harmonogramu přípravy a realizace této pro celou Českou republiku klíčové stavby. I když lze předpokládat, že stavba bude výrazně dražší, než se původně plánovalo. Ale financování akce by mělo být zajištěno pomocí evropských zdrojů v rámci dalšího programového období Operačního programu Doprava.

Jak se vyvíjí otázka zelených pásů mezi plánovaným okruhem a městem Říčany?

V této oblasti je spolupráce mezi ŘSD a městem Říčany dobrá a části zelených pásů se již konkrétně připravují k realizaci v předstihu před samotnou stavbou. I ŘSD je připraveno v rámci stavby realizovat výsadbu velkého množství zeleně, aby došlo k maximálnímu možnému odclonění budoucí dálnice od svého okolí. Věřím, že se podaří přípravu zelených pásů vyřešit i majetkově s vlastníky pozemků pomocí směn a dalších dohod.

Říčany jsou dlouhodobě dopravně přetížené. Jak by se otevření úseku 511 mohlo dle vás projevit na intenzitě dopravy v Říčanech?

Jsem přesvědčen, že v mnoha místech města a jeho okolí dojde k ulehčení od tranzitní dopravy a ke snížení intenzit dopravy, zejména na silnici II/101. Ale je nutné počítat, že zároveň dojde k přeskupení intenzit dopravy z důvodu mimoúrovňových křižovatek na SOKP, takže některé silnice a komunikace mohou být po výstavbě úseku 511 naopak zatížené i více. Musíme si ale taky uvědomit, že Říčany jsou zatížené z velké části vnitroměstskou, zdrojovou a cílovou dopravou, takže zprovoznění úseku 511 přinese určitě zlepšení, ale problematickou dopravu v Říčanech definitivně nevyřeší. Ale úsek 511 dále přinese obyvatelům Říčan kapacitní napojení na dálniční síť, a to zejména severním směrem k dálnici D11, D10 a D8.



Co vznikne v areálu nedostavěné věznice?



Jako každá dálnice, také nový úsek Pražského okruhu bude potřebovat i střediska pro údržbu a také pro dálniční policii. Pro úsek 511 SOKP vyrostou tato střediska u nás v Říčanech a zároveň se zrevitalizuje dlouho neřešená a nevhledná lokalita – torzo nedostavěné věznice. Právě tam totiž budou nové areály Střediska správy a údržby dálnice (SSÚD) a Dálniční Policie ČR vybudovány.

Výstavba naváže na projekt plánovaného rozšíření Kolovratské ulice (silnice III/33312), u níž v současnosti probíhá územní řízení. Pozemek leží mezi Kolovratskou ulicí a Říčanským potokem a má čtvercový tvar. Prvním krokem bude odstranění betonových skeletů z původně plánované budovy věznice a zároveň zmizí i betonové oplocení z prefabrikovaných panelů. Výhodou je, že revitalizace bude pro Říčany zcela zdarma. Investorem výstavby nového areálu je Ředitelství silnic a dálnic. Předpokládané náklady na výstavbu areálu jsou 285 milionů korun.

Jedná se vlastně o areály dva, které budou oba fungovat samostatně. Oba budou mít vlastní vjezdy do Kolovratské ulice a vlastní parkovací stání. Propojovat je bude chodník pro pěší. Objekty v areálu SSÚD jsou řazeny do čtyř hlavních linií, proti kterým



je provozní budova orientovaná k ulici. Vjezd do areálu SSÚD přímo navazuje na administrativní provozní budovu s vrátnicí a dispečinkem, odkud je přehledně vidět na hlavní manipulační plochu a výjezd z areálu, před nímž je umístěna čerpací stanice. Na hlavní manipulační ploše bude provoz solanky se skladem soli, přístřeškem pro nakladač a samotným míchacím centrem. Za solankou bude myčka vozidel s venkovní mycí plochou a přilehlou odlučovací nádrží. Z druhé strany manipulační plochy budou opravny s dílnami, velké temperované garáže a sklad značek. Dále bude SSÚD využívat další temperované i netemperované garáže, přístřešky na vozíky s dobíjením, přístřešky odpadového hospodářství s prostorem jak pro kontejnery, tak pro skladování sypkého materiálu. V rohu areálu vyrostě samostatný objekt trafostanice a náhradního zdroje a bude odtud také přístup k podzemní požární

nádrží. V blízkosti administrativní budovy bude umístěn stožár pro radiokomunikaci.

Sousední areál Dálničního oddělení Policie ČR bude mít za vjezdem odstavnou a manipulační plochu pro zadržené kamiony. Provozní budova dopravní policie bude orientována kolmo ke Kolovratské. Naproti provozní budově bude umístěn blok temperovaných garáží pro služební vozy a navazující přístřešky pro havarované vozy. Obě provozní budovy budou třípodlažní, ostatní objekty jedno až dvoupodlažní. Všechny budovy se zastavěnou plochou nad 300 m² budou mít střechy osázené zelení. Areály budou oploceny, ale mezi areálem SSÚD a cyklostezkou se předpokládá vybudování jezírek a zeleně, které budou bez oplocení a volně přístupné.

V areálu SSÚD bude po uvedení do provozu pracovat celkem 39 osob v provozu, šest v administrativě a deset v laboratoři. Ještě více osob zde bude pracovat pro policii, a to 70 osob pro Dálniční oddělení a 15 osob pro nově vzniklé Speciální oddělení budou fungovat ve směnném provozu. V současnosti už je hotová projektová dokumentace. Předpokládaná doba výstavby obou areálů jsou dva roky od získání stavebního povolení.



Přeložka Pacov - Úvaly povede mimo obce

Jednu ze staveb, které by se měly v budoucnosti začít v okolí Říčan stavět, je přeložka silnice II/101 Úvaly – Pacov. Stávající trasa této silnice vede středem obcí Křenice, Sluštice, Zlatá a městyse Škvorec, často úseky bez chodníků. Hustá doprava je tak v obcích, kde v posledních letech vyrostlo velké množství nových rodinných domů, velmi nebezpečná. Navíc mnoho kamionů tuto silnici používá jako zkratku na dálnici D11, aniž by jejich řidiči brali v úvahu nosnost mostů na trase a nevyhovující šíři komunikace s řadou zatáček.

Plánovaná přeložka navazuje nedaleko Pacova na stávající silnici II/101 a její konec se u obce Škvorec opět připojuje k současné trase stejné silnice. Celková délka přeložky je 6,8 km. Nová komunikace bude vedena mimo intravilány obcí po nezastavěných pozemcích a bude sloužit jako obchvatová komunikace zástaveb pro Škvorec, Zlatou, Sluštice i Křenice. Od zástavby v okolí bude přeložka ve vybraných úsecích oddělena protihlukovými stěnami a zelení.

Říčaný prodlouží zprovoznění přeložky současným otevřením navazujícího úseku, který odvede tisíce aut z centra Říčan a již dnes ucpaného křižení Říčanské a Černokostelecká. Nově se silnice II/101 má napojit na Černokosteleckou na katastru Prahy, nedaleko mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu. I tato část silnice, která se místy přimyká k říčanské zástavbě, bude zajištěna protihlukovými opatřeními s důrazem na ochranu přírody.

Na přeložce bude celkem pět úrovněvých křižovatek, včetně jedné okružní u Pacova. Dále jsou na trase přeložky navrženy tři mosty, z nichž nejdelší bude měřit 253,6 m, jedna lávka pro pěší a čtyři nadjezdy. Celková délka všech mostních objektů dosáhne 546,8 m. Trasa přeložky silnice II/101 je navržena podél trasy vedení velmi vysokého napětí (VVN) tak, aby se zbytečně nezakládala další koridor, který by narušoval územní homogenitu. Trasa je výškově přizpůsobena potřebám podjezdových výšek u křižovatek i pod vedením VVN,

jinak je vedena spíše v mírném zářezu, aby nepůsobila rušivě v krajině a aby byla rovněž snížena hladina hluku.

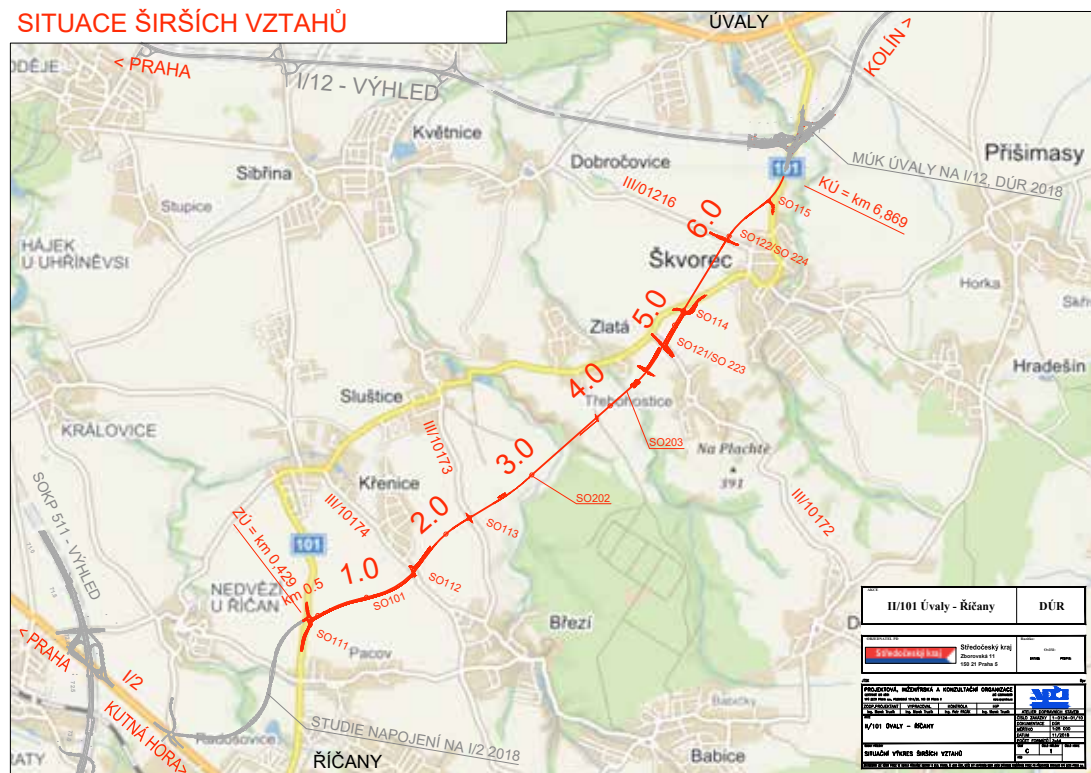
Středočeský kraj zastoupený Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje (KSÚS) požádal o územní rozhodnutí na základě dokumentace zpracované atelierem dopravních staveb VPÚ DECO PRAHA a.s. Aktuálně běží územní řízení a vypořádávají se připomínky dotčených subjektů. Pro investorskou přípravu stavby jsou zajištěny finanční prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Zajištění stavebního povolení, včetně zajištění majetkoprávního, se předpokládá v roce 2025.

Tisková zpráva města Říčaný

UMÍSTĚNÍ ÚSEKU PŘELOŽKY II/101



SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ



Radnice připravila výrazné posílení MHD

Od zříjí bude posílen provoz městské hromadné dopravy v Říčanech. Radnice tak reaguje na rostoucí poptávku po cestování veřejnou dopravou. Autobusy v Říčanech vozí stále více cestujících, což potvrzuje i jarní průzkum, v rámci kterého bylo nasčítáno o 6,5 % více cestujících, než během průzkumu, který proběhl těsně před prvními pandemickými omezeními v roce 2020. Aktuální problém MHD představuje nekonkurenceschopnost systému vůči automobilové dopravě, což je zapříčiněno zejména nízkou četností spojů v ranní i odpolední špičce. Proto na páteřních linkách 1, 2 a 3 bude zaveden ve špičkách interval 30 minut a mimo špičky interval 60 minut. Linka 7 se naopak potýká s nízkým počtem cestujících a pro zajištění efektivnějšího

využití autobusů je připravována optimalizace s cílem zvýšení počtu cestujících i na této lince.

Posílení provozu umožní obsloužit i nové relace, na které dosud nezbývala kapacita. Občané tak budou moci využít městské autobusy i při cestách z/do Kuří, lokality hrbitova nebo komerčního

areálu na Černokostelecké. Vedení města si pochvaluje dosavadní úspěchy MHD a od souboru popsaných opatření si slibuje zásadní zvýšení počtu cestujících.

*Jarmila Voráčková,
radní (Klidné město)
a Sebastian Macura,
Fakulta dopravní ČVUT*



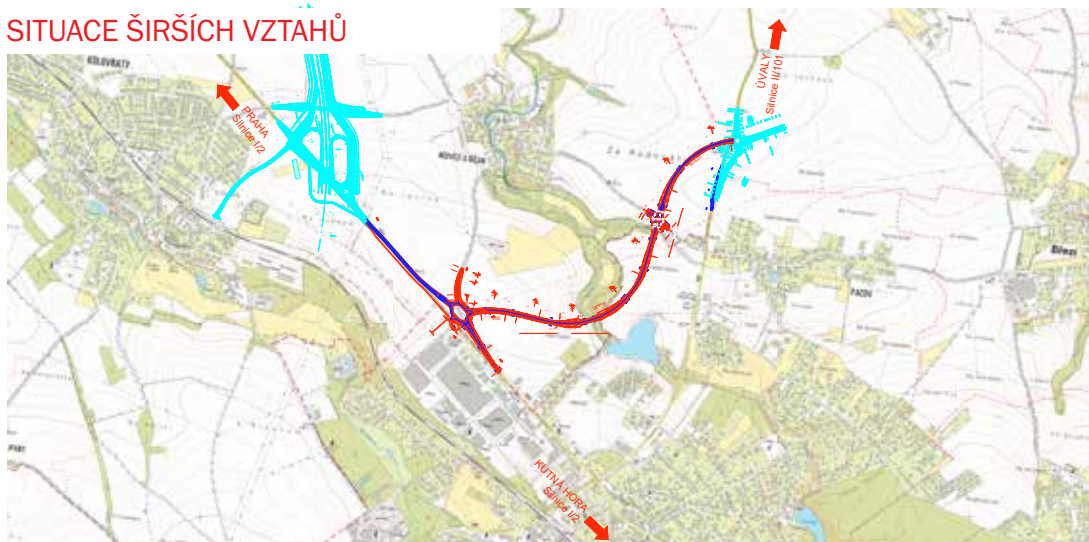
Naše městské autobusy pojedou každých 30 minut a bude jich celkem šest.

Říčany prosadily pokračování přeložky mimo naše město

Další komunikací, která by měla snížit dopravní zatížení Pacova a Říčan, je tzv. aglomerační okruh Pacov. Jedná se o 1,9 km dlouhou přeložku silnice II/101 v úseku podél Pacova a Říčan a vede katastrálním územím Nedvězí a Pacova. Investorem je Magistrát hl. m. Prahy. Na začátku úseku se přeložka napojuje turbo-okružní křižovatkou na silnici I/2 (ulice Přátelství), na svém

konci pak na okružní křižovatku na stávající silnici II/101, která je součástí stavby „II/101 Úvaly – Říčany“. Přeložka je navržena jako dvoupruhová silnice a trasa je směrově a zvláště výškově navržena tak, aby měla minimální negativní vliv na obec Pacov. Návrh se jen v minimální možné míře dotýká chráněného území přírodní rezervace Mýto.

SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ



Tehovská spojka by dopravě v Říčanech ulevila. V plánu je po Pražském okruhu

Jednou ze staveb, která by mohla významně ulevit dopravě v Říčanech, je Tehovská spojka, tedy přeložka silnice II/107 propojující D1 (exit 15 Všechromy) a silnici II/101 v Říčanech. Její trasa vede mezi Tehovem a Světicemi.

První část Tehovské spojky je plánována v trase stávající silnice III/1011, zcela nová trasa povede až od obce Tehov, a to blíže ve směru ke Světicím mimo zastavěné území obcí. U obce Všechromy se přeložka napojí na stávající II/107 a dále bude pokračovat až do mimoúrovňového křížení s D1 (exit 15 Všechromy).

Investorem bude Středočeský kraj. Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje (KSÚS) bude provádět dopravní průzkum, díky kterému zjistí intenzitu silničního provozu v dané lokalitě a na základě toho pak vznikne dopravní model výhledového stavu, který zohlední i další připravované záměry v okolí přeložky II/107 podle aktuálních plánů jednotlivých investorů, včetně úseku 511 Pražského okruhu. SOKP. Výstupy z dopravního modelu budou podkladem pro hlukovou a emisní studii. Vznik tohoto dopravního modelu, který posoudí také vliv nové stavby na obyvatele Říčan, iniciovala v roce 2021 právě říčanská radnice. V aktuálně zvažované

variantě se nepočítá s realizací Solné stezky, ani s obchvatu Všestar a Všechrom. Starostové obcí jsou totiž dlouhodobě proti. Solná stezka by obcím spíše uškodila a Říčanům by pomohla jen velmi málo. Proti tomu by naopak „nasála“ další auta a hluk velmi blízko města. Navržená trasa zároveň bude maximálně respektovat trasu dopravní infrastruktury vymezenou v územních plánech obcí a zároveň bude respektovat připravovaný záměr rekonstrukce křižovatky silnic II/107 a III/1015.

Úprava technického řešení ze studie z roku 2016 zohlední vypuštění výše uvedených záměrů přeložek. Křižovatky se stávajícími silnicemi budou řešeny tak, aby byla zajištěna jejich dostatečná kapacita a zároveň byl minimalizován zábor pozemků. Technická studie prověří možnost realizace tohoto záměru z hlediska technického, vodohospodářského a ekonomického, včetně prověření dotčených pozemků.

Přeložka silnice II/107 bude po svém dokončení ve správě a údržbě KSÚS a ve vlastnictví Středočeského kraje. Předpokládané náklady stavby a lhůty pro realizaci budou známy až ze zpracování aktualizace technickoekonomické studie.

Tisková zpráva města Říčany

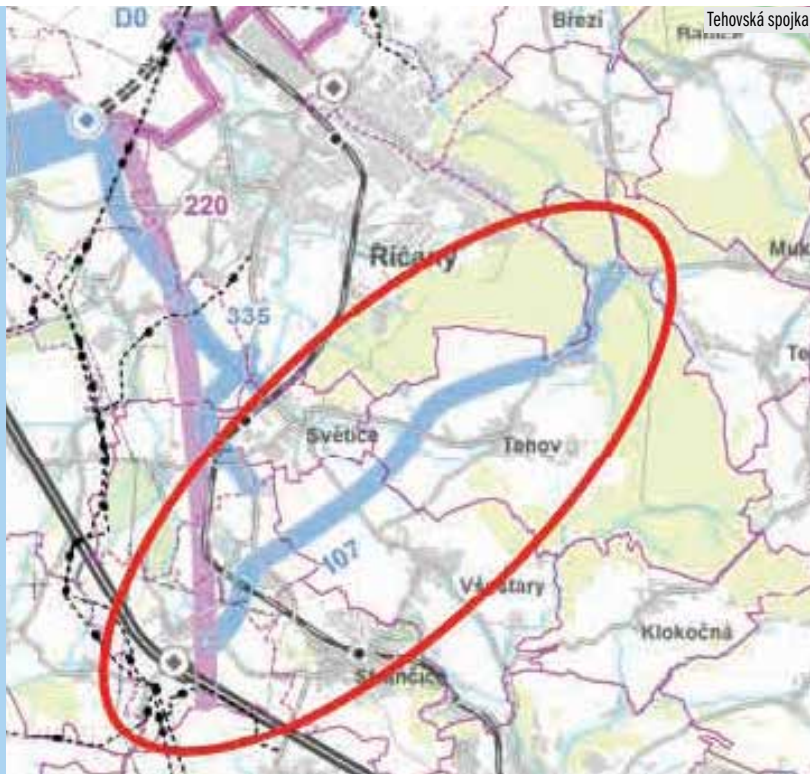
Komentář starosty města Říčany:

Tehovská spojka by našemu městu odlehčila. Tato nová spojnice D1 a Čermokostelecké by se vlastně stala východním obchvatem Říčan, takže velká část řidičů by se vyhnula průjezdu města po Čermokostelecké nebo Říčanské.

Současně však jde o novou liniovou stavbu, která by protнула dnešní krásná Tehovská pole. Navíc značná část trasy vede v dnešní stopě přes les.

Já osobně si stavbu dovedu představit pouze za podmínky, že bude minimalizován zásah do krajiny, silnice bude u obcí zapuštěna v zářezu a vznikne množství přechodů pro lidi i zvěř a adekvátní zelený pás podél stavby. Řešení to bude drahé, ale jedině tak silnici přijmou obyvatelé Tehova, Všechrom a okolí.

David Michalička, starosta



Solná stezka nemá podporu okolí

Solná stezka neboli nově vybudovaná silnice II/335 byla uvažována jako propojka mezi připravovanou stavbou dalšího úseku Silničního okruhu okolo Prahy, kde měla být napojena na plánovanou MÚK Lipany a obce jihovýchodně od Říčan. První část Solné stezky měla být ukončena na západním okraji obce Svěťice, kde měla být napojena na stávající silnici II/107 (propojení Svěťice – Říčany). Dále měla pokračovat směrem na Strančice jako jižní obchvat obce Svěťice a měla být ukončena na stávající silnici II/107 Svěťice – Všechromy u osady Hustopeče.

Jedním z argumentů pro návrh Solné stezky, dle informací Ondřeje Kypa ze společnosti AFRY CZ, bylo snížení dopravní zátěže v jižní části Říčan, a to konkrétně místních komunikací Rooseveltova, Masarykovo náměstí, Širo-

Vyjádření starosty obce Všestary

O Solné stezce se diskutovalo již před více než 30 lety, kdy jsem byl členem komise životního prostředí v Říčanech. Tehdy byla ale doprava násobně nižší, než je ta dnešní. Celý projekt v aktuální podobě je za mě megalomanský a zbytečný. Ranním špičkám nezabrání žádná Solná stezka, dokud budou lidé jezdit za prací a vzděláním. Naopak hrozí reálné riziko, že plánovaný projekt do oblastí přitáhne další tranzitní dopravu. Pojdme se domluvit na pro obce „přátelštějším“ a minimalističtějším, tím pádem i reálnějším řešení.

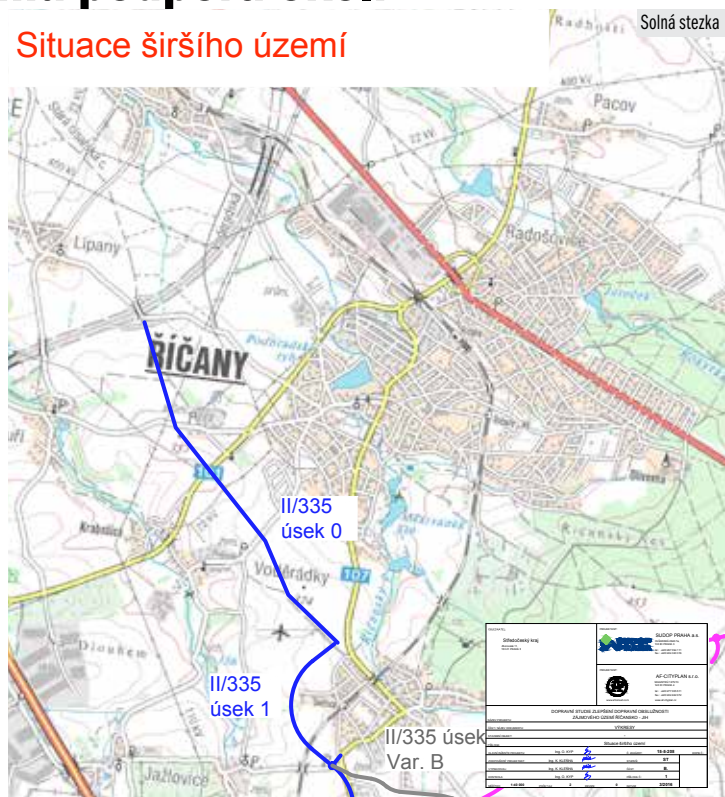
Jaromír Jech

Vyjádření starosty obce Svěťice

Již v minulosti, kdy byl projekt vybudování obchvatu Říčan formou Solné stezky připraven, jsme se jako obec začali bránit, že podmínkou této stavby musí vzniknout obchvat obce Svěťice, protože jinak by byla doprava poměrně ve velkém množství stažena do centra obce. Stav silnic a hlavně jejich šíře v některých místech neodpovídá hustotě a zvýšené provozu. Ve Světicích je v havarijním stavu most přes Říčanský potok a při vjezdu do obce Tehov je extrémně nebezpečné zúžené místo. V obou obcích máme ZŠ a určité není cílem dostat dopravu z jedné obce do dalších. Hlavně se domnívám, že takto nákladný projekt by určitě nevyřešil situaci tak, jak by Říčany potřebovaly. Obchvat Světic by měl smysl pouze za předpokladu, že by došlo k vybudování nového úseku silnice II. tř. 107 ze Všechrom do Tehova na křižce s ulicí Černokostelecká poblíž Tehovce a Vojkova. Nicméně dopravní situace v regionu Říčanska by se určitě řešit výhledově měla, ale bohužel do doby, než vznikne obchvat Prahy, určitě není na pořadu dne plánovat další velké projekty, které samy o sobě neposkytnou regionu dostatečnou a očekávanou úlevu.

Pavel Kyzlink

Situace širšího území



ká a převedení určitého podílu vozidel mimo centrální oblast města. Rovněž tak obchvat obce Svěťice si dával za cíl snížit intenzitu dopravy v centrální části obce, kde jsou přechody pro chodce a zastávky veřejné dopravy. Z hlediska dopravního významu měla Solná stezka své opodstatnění ve stávajícím stavu i bez Silničního okruhu okolo Prahy, kdy by propojovala stávající propojení města Říčany a dálnici D1 (silnice II/101)

s obcí Svěťice, včetně jejího obchvatu. Dnešní propojení Světic s D1 je možné přes Říčany, anebo po silnicích nižších tříd, které jsou mnohde šířkově nevyhovující, a tudíž pro navýšení dopravy nevhodné.

Tisková zpráva města Říčany

Vyjádření místostarosty města Říčany

Solná stezka by na první pohled opravdu mohla pomoci přetíženému centru Říčan. Dopravní modely kraje však ukázaly, že u náměstí by ubyla vozidla v řádu desítek až stovek denně, zatímco po nové silnici poblíž města by jezdily vysoké tisíce aut.

Investice za stamiliony, další bariéra, hluk, obklíčení Voděrádek a zrušení dnešní stezky Voděrádky-Svěťice. A navíc - kdo z těch, co Říčany jen projíždí, by vlastně po Solné stezce jezdil, když paralelně vede opravená D1? Možná část občanů Světic. Ale stojí to za to?

Pavel Matoška, místostarosta (Klidné město)

Vizualizace terminálu Praha-východ v Nehvizdech



Koridor vysokorychlostní trati v Říčanech a okolí

Téma koridoru vysokorychlostní trati (VRT) je v poslední době velmi diskutovanou otázkou, která se přímo dotýká Říčan a okolí. Původní plán zvažoval, že by páteřní trať z Prahy do Brna vedla přímo přes Říčany. Od tohoto záměru se sice nakonec ustoupilo, ale pro občany města a jeho okolí je určitě důležité mít o detailní situaci a jejím dalším vývoji přehled.

Středočeský region obklopuje Prahu a tomu odpovídá i jeho dopravní síť. Také VRT jsou navrženy tak, aby umožnily přepravit maximum cestujících ze vzdálenějších regionů republiky a po své trati obsloužily přílehlou část regionu. Tím je vedena páteřní VRT Praha – Brno, jejíž trasa je z velké části společná s trasou VRT Praha – Hradec Králové. Cestující z okolí Říčan budou mít možnost nastoupit do rychlých vlaků v terminálu Praha – východ, ať už budou směřovat na východ republiky, nebo do centra Prahy.

Informace, které s projektem koridoru VRT souvisí, nám poskytl

Marek Pinkava, vedoucí oddělení přípravy na generální ředitelství Správy železnic: „*Terminál vysokorychlostní železnice je plánovaný u Nehvizd. Umožní snadný přestup na vysokorychlostní vlaky pro cestující, kteří mají začátek nebo cíl své cesty ve východní části středočeského kraje. K terminálu mohou být navedeny regionální autobusové spoje, pro které je zde navrženo několik stání pro přestup mezi autobusem a vlakem pod jednou střechou. Projekt obsahuje také velké množství parkovacích míst na volné ploše i v parkovacím domě. Aby byl terminál dostupný, je součástí návrhu také nový dálniční sjezd. Příprava terminálu je nyní ve fázi velmi podrobného projektového návrhu, který by měl být v tomto roce dokončen a připraven k další přípravě stavby.*“

Znamená to, že v úseku mezi Bystřicí a Prahou – Uhřetěvesí se bude jednat o standardní konvenční trať pro rychlost vlaků maximálně 200 km/h. Přínos této trasy, jak nám potvrdil ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic Pavel Paidar, je především v navýšení kapacity mezi

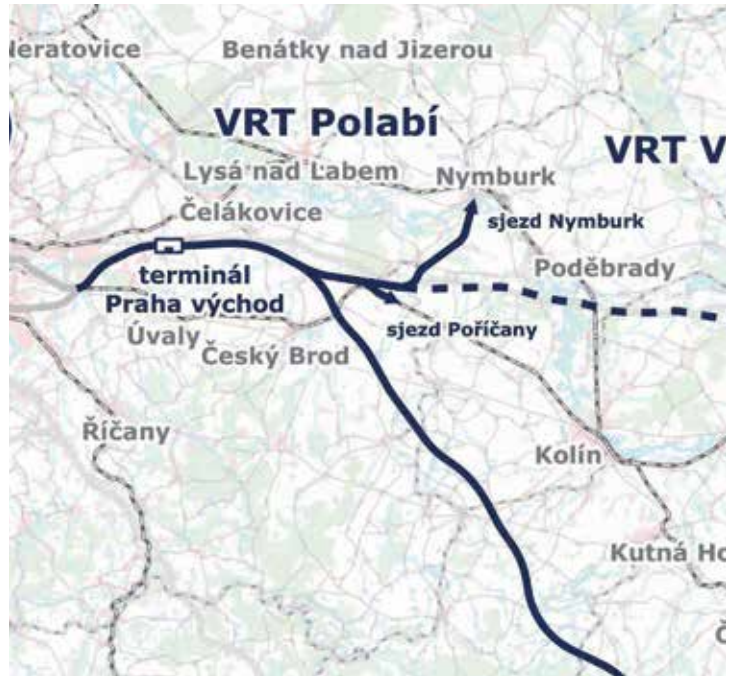
Prahou a Českými Budějovicemi a zkrácení doby jízdy a kvalitního napojení na síť tratí VRT. S tím souvisí také zajištění kvalitní kapacitní příměstské dopravy, která umožní občanům Říčan cestovat do centra Prahy pohodlněji a rychleji. V navrhovaném úseku pak vzniknou dle informací ředitele Paidara tři nové přestupní terminály s parkovišti P+R. Studie proveditelnosti VRT a trase Praha – Brno – Břeclav byla nedávno schválena s variantou, která se bude dále rozpracovávat v projektové přípravě. Pro dotčený úsek je základní podmínkou zajistit prostorovou rezervu.

Důležitá pro obce a občany zůstává možnost vyjádřit se či připomínkovat navržené podklady. K tomu Pavel Paidar doplňuje: „*Aktuálně se plánuje veřejné projednání AZUR. Termin veřejného projednání naleznete na veřejné vývěsce Středočeského krajského úřadu. Lze jej předpokládat v nejbližším období. Následně, pokud se podaří navrhovaný koridor projednat, budeme pokračovat v další projektové zpracování záměru*

projektu a dále pak dokumentace pro územní rozhodnutí včetně řízení EIA a nakonec pak i dokumentací pro stavební povolení. Všechna řízení pak probíhají za účasti veřejnosti.“

Dle dalších informací Marka Pinkavy je pro Říčany nejzajímavějším značné zlepšení dopravní obsluhy nejen do Prahy, ale i v jižním směru. Jednak bude možné provozovat více vlaků na stávající trati, ale především na nové trati vznikne hned u města terminál Říčany/Lipany. Z některých částí města bude terminál časově blíže než stávající železniční stanice. Cesta do centra Prahy (na hlavní nádraží) bude z terminálu trvat jen méně než čtvrt hodiny. Nová trasa bude pouze pro osobní vlaky, protože s respektem k území, kterým prochází, jsou navrhována velká stoupání a klesání.

Tisková zpráva města Říčany



Vizualizace terminálu Praha-východ v Nehvizdech



Komentář starosty města Říčany:

Ke stavbě se stavím opatrně, protože kromě zmiňovaných výhod přináší do území i mnohá rizika. Nedovolím, aby stavba jakkoliv ohrozila kvalitu bydlení v Říčanech. Nejvíce se řeší změna z tunelu k povrchově vedené trati. Občané bydlící v těsné blízkosti mají obavy z hluku i dalšího rozdělení krajiny.

Další obce na trase mají též připomínky, zejména z důvodu ochrany přírody, vodních zdrojů anebo budování velkých parkovišť s komerční zónou v dnes vesnické krajině. Proto jsem inicioval společné setkávání starostů všech obcí na trati, kdy společný postup koordinujeme.

Zatím tedy není nutné se stavby obávat - žádné povolení neexistuje a město bude dávat připomínky, aby trať neměla na Říčany negativní vliv.

David Michalička,
starosta (Klidné město)

Cyklostezky v našem okolí

Cyklostezky se stávají stále více oblíbené nejen v turisticky atraktivních oblastech, ale také v lokalitách kolem Prahy. Příkladem může být cyklostezka Do Prahy na kole, kterou Říčany dobudovaly v roce 2020 ve spolupráci s dalšími obcemi. Tato stezka měří téměř čtrnáct kilometrů a vede z Kolovrat přes centrum Říčan, Světice a přes okraj Strančic a Všestary až do Mnichovic. Jen na území Říčan je to dohromady téměř šest kilometrů souvislé cyklistické trasy.

Pro občany města Říčany a jeho okolí je určitě zajímavé vědět, jaký bude rozvoj dalších cyklostezek, které budou buď přímo napojené na stávající, anebo se rozšíří do dalších lokalit. Středočeský kraj v současnosti chystá dle slov vedoucího odboru veřejné mobility Petra Matury studii na přeložení dálkové páteřní cyklotrasy č. 11 Greenways Praha – Vídeň, která je v ORP Říčany vyznačena na silnicích. „Chceme ji ze silnic přeložit na cyklostezky a do konce června 2022 plánujeme projednat s obcemi, kde preferují tyto cyklostezky postavit,“ potvrzuje Petr Matura a dodává, že předpokládaný koridor pro toto přeložení je na mapě vyznačen oranžovou barvou a snaží se korespondovat s koncepcí rozvoje infrastruktury pro cyklistickou dopravu zadanou Ladovým krajem.

Středočeský kraj poskytuje dotace obcím, městům a jejich sdružením na přípravu a realizaci cyklostezek na dálkových a regionálních páteřních cyklotrasách a trasách do propojovacích bodů na hranici Prahy a Středočeského kraje.

Do projektu každé cyklostezky jsou vždy zahrnuta odpočinková místa s přístřeškem, sezením, odpadkovým košem a stojany na kola. Součástí projektů je dopravní orientační značení pro cyklisty.



Největší překážkou pro budování cyklostezek je dle Matury majetkoprávní vypořádání pozemků, které jsou pro jejich stavbu nezbytné. Další překážkou je nedostatek personálních kapacit pro přípravu projektů a v poslední době výrazné zvýšení cen stavebních prací a materiálů. Nové cyklostezky jsou většinou přijímány pozitivně těmi rezidenty, kteří je využívají ke každodenní dopravě a rekreačním aktivitám na kole, na koloběžkách, nebo na bruslích. „Negativně naopak cyklostezky přijímají ti rezidenti, kteří bydlí v jejich bezprostřední blízkosti a cítí se ohroženi provozem na nich,“ uzavírá Petr Matura.

Tisková zpráva města Říčany

Radnice připravuje další cyklostezky

Nedávno postavená cyklostezka Kolovraty-Mnichovice se ukázala jako velmi oblíbená a využívaná. Například naše lokalita Na Vysoké má díky ní konečně bezpečnou cestu pro pěší a cyklisty do centra města, kterou pravidelně využíváme.

Další cyklostezky chystáme s vedením města zejména směrem na Mukařov a Louňovice. Jsme ve shodě se starosty všech obcí na trase, aktuálně se prověřují možná vedení trasy.

Petr Auředník, radní (Klidné město)

Zajímavý se jeví i směr přes Voděrádky a Kuří do Benic, případně Průhonic. Velká část cesty by vedla podél Vinného potoka, kde je krásná příroda a hlavní rovina. Tato trasa by kromě atraktivitu pro turisty řešila i dopravní dostupnost našich okrajových částí.

V neposlední řadě připravujeme s Lesy ČR inline stezku přes les do Mukařova, kde již dnes existuje štěrková cesta. Tato část má dle mého největší šanci na realizaci v krátkém čase, tedy pokud si ji budou Strašínští přát.

Domínik Landkammer, IPR Praha (dříve řízení stavby cyklostezky Do Prahy na kole za MÚ Říčany)



Lítačka už dávno není jen předplacený kupón

I když nejvíce lidí používá Lítačku jako zvyhodněnou dlouhodobou jízdenku, dávno už to není jediná její funkce. Pokud jezdíte třeba v Praze jen občas a nebaví vás nepraktické SMS jízdenky, stáhněte si do svého mobilu aplikaci PID Lítačka a užijte si řadu výhod, které to přináší. Pomocí aplikace si lze nakoupit jízdenky a aktivovat je až ve chvíli, kdy to budete potřebovat. Takže žádné nervózní čekání, jestli vám přijde potvrzující SMS dřív, než k vám dojde revizor. Koupit si můžete až 10 jízdenek s možností aktivace více jízdenek najednou, pokud pojedete s rodinou nebo kamarádem. Pokud si do aplikace uložíte platební údaje, nakoupíte jízdenku na pár kliků. Přímo v aplikaci si může stáhnout i daňový doklad jako pdf, pokud potřebujete potvrzení třeba pro zaměstnavatele. Pokud si vytvoříte svůj účet, můžete si zakoupené jízdenky zpětně dohledat a přeposlat je jiným

uživatelům, či je přijímat. Ale aplikaci lze užívat i bez registraci. Můžete dostávat upozornění na mimořádné události v dopravě a sledovat platnost dlouhodobého kupónu na Lítačce.

V aplikaci si také najdete nejrychlejší spojení, nevhodnější typ jednorázové jízdenky, odjezdy MHD ze zastávky včetně možných zpoždění, informaci o volných místech na P + R parkovištích a zónách placeného stání, včetně zobrazení v mapě a možnosti online hradit parkovné. Jízdenka má prodlevu dvě minuty od aktivace, než začne skutečně platit. S jízdenkou z aplikace lze nastoupit do příměstského autobusu předními dveřmi ihned, nemusíte ty dvě minuty čekat. Při kontrole jízdenek revizorem, řidičem, případně průvodčím se cestující prokazuje QR kódem nebo grafickým obrazcem v aplikaci. Aplikace PID Lítačka platí v Praze a Středočeském kraji.



S jednorázovými jízdenkami z PID Lítačky nezaplatíte více 120 Kč za den

Praha zastropovala po vzoru jiných evropských měst cenu jednorázového jízdného přes Lítačku. Cestující, kteří si budou během dne kupovat jednorázové jízdenky, budou moci po dosažení útraty 120 Kč cestovat až do

1:30 hod. následujícího dne bez další jízdenky. To samé platí i pro zlevněné denní jízdné za 60 Kč. Pokud tedy potřebujete jen provést po Praze návštěvu, nebude vás stát MHD více než cena denní turistické jízdenky, i kdy-

byste nakupovali jen jednotlivé jízdenky. Tedy jen 120/60 Kč za osobu. Praha chce zavedením limitu motivovat jak občany, tak i návštěvníky Prahy, aby ještě více využívali městskou hromadnou dopravu.





Parkoviště P+R u nádraží získalo povolení

Lokalita přednádraží v Říčanech představuje v rozvoji města strategicky významné území: kvalitní železniční spojení s Prahou je jednou z klíčových hodnot, kterými město disponuje. Dá se říci, že tento prostor je pro ty, kdo cestují vlakem, „vstupní branou do města“. Vzhledem k tomu, že mnoho cestujících přijede na nádraží autem, je parkovací plocha na nádraží přeplněná a parkování probíhá „náhodně“. Cílem projektu je kultivace chaotického parkování v prostoru nádraží a vytvoření parkovacího systému,

který zlepší organizaci dopravy v zatížené lokalitě.

Projekt, na který město v roce 2022 získalo stavební povolení, funkčně propojí autobusovou, automobilovou a železniční dopravu mimo jiné i prostřednictvím nové přestupní zastávky autobusů v ulici Politických vězňů v návaznosti na nově navržené náměstíčko na pozemcích města Říčany. Autobusová zastávka bude řešena jako ostrovní nástupiště pro čtyři autobusová stání. Součástí bude samozřejmě související mobiliář. Obsahem projektu je řešení dopravní-

ho režimu parkoviště v úrovni vlakového nástupiště (otáčení vozidel, místa K+R, stání pro cyklisty, pěší komunikace), sadové a zahradnické úpravy dotčených území, řešení odtoku srážkových vod s upřednostněním jejich vsakování v místě a návrh nového veřejného osvětlení. V rámci projektu je řešen také orientační systém včetně odjezdových tabulí pro vlak a autobus. Prvním krokem vedoucím k realizaci celého projektu byla demolice skladu v úrovni vlakového nástupiště, který město Říčany získalo do svého vlastnictví. Již nyní je tedy stávající parkovací plocha zvětšena, nicméně parkování stále probíhá nahodile. Současně s demolicí skladu již probíhala i projektová příprava celé akce a velice zdoluhavá a složitá inženýrská činnost vedoucí k zajištění všech potřebných vyjádření a stanovisek tak, aby město Říčany získalo pro tuto akci stavební povolení. Začátkem roku 2022 nabylo stavební povolení pro tuto velkou investiční akci právní mocí. V současné době město Říčany prověřuje možnosti financování z dotáčních zdrojů.

Alice Štěpánková
architekt města a vedoucí oddělení
investic



P+R parkoviště – budoucnost pro dopravu?

Středočeský kraj připravuje síť parkovišť na radiálních trasách směřujících především do hlavního města Prahy. Jedná se o lokality multimodálního významu, tedy s možností využití více módů dopravy při cestě do zaměstnání, školy či na dovolenou. Snahou Středočeského kraje je napojit na krajská P+R stávající i nové cyklotrasy. Parkoviště P+R budou vybavena jak krytými stopy pro cyklisty, tak uzamykatelnými cykloboxy, počítá se i s nabíjecím zařízením pro elektrokola.

Multimodalitu krajských P+R zaručí nejen jejich blízká vazba na prostředky veřejné hromadné dopravy, ale také vybavení každého parkoviště vyhrazenými místy pro kola, motoroky, vozidla CNG/LPG a místa s dobíjecími stanicemi pro elektromobily. Na jih od Prahy plánuje Středočeský kraj parkovací plochu u železničního a autobusového uzlu v Olbramovicích naproti nádraží. Předpoklad realizace parkoviště je v příštím roce. Informace k dalším chystaným projektům poskytl vedoucí odboru veřejné mobility Petr Matura: „Mezi další záchytná parkoviště P+R jižně od Prahy, jejichž záměr schválila Rada Středočeského kraje, můžeme zařadit parkovací plochu u železniční stanice Pyšely. Zde jednáme s Ředitelstvím silnic a dálnic a Policií ČR ohledně problematického napojení P+R na silnici I/3, poté můžeme pokračovat v majetkoprávním vypořádání pozemků potřebných ke stavbě.“ Dalšími zvažovanými lokalitami pro krajská P+R parkoviště v oblasti Říčanska jsou dle sdělení Petra Maturovy například Světice (Vedení obce Světice však dle posledních informací starosty Kyzlinka s budováním kapacitnějšího P+R nepočítá - Světice nechtějí do své obce lákat další vozidla - Pozn. redakce) či samotné Říčany. „Středočeský kraj vnímá budování P+R u dopravních uzlů jako službu veřejnosti a většina spádových měst, kterým jsme nabídli pomoc s nedostatečnou kapacitou parkovacích míst, uvítala, že kraj převezme reali-

zaci takto finančně náročných projektů parkovišť,“ doplňuje Matura. Problematika parkování a nedostatek parkovacích míst je v gesci obcí, není standardem, aby kraj zřizoval P+R. Proto se stává, že při úvodním projednávání záměru krajského P+R se zástupci obce staví silně proti nabízení parkovacích míst pro občany okolních obcí. S rostoucí urbanizací ale nelze opomíjet dostupnost k veřejné hromadné dopravě a s tím souvisejícím parkováním.

Záchytná parkoviště by se měla stavět ve veřejném zájmu, není cílem kraje nastavovat vysoké parkovné či zavádět parkovací zóny. Výnosy z parkování na krajských P+R nikdy nepokryjí náklady na parkoviště. Záměrem Středočeského kraje je zintegrovat krajská P+R do systému PID. Za tímto účelem kraj jedná se zástupci hlavního města ohledně výhod v rámci tarifů PID pro uživatele krajských parkovišť.

Tisková zpráva města Říčany

Výhody pro předplatitele PID

Předplacený celoroční kupón by znamenal parkování zdarma vždy po dobu 24 hodin denně. Předplacený kupón by měl být motivačním nástrojem pro cestující využít záchytná parkoviště v kombinaci s veřejnou hromadnou dopravou. Zároveň je v plánu, že zakoupený parkovací lístek pro uživatele, kteří nebudou mít kupón, by platil jako následná jízdenka do vlaku či autobusu.



ILUSTRACI FOT: ISDK

Potřebují Říčany parkovací dům?

Názorů je mnoho. Jedni po kapacitním parkovacím domě volají a klidně by jej postavili u pěší zóny a bytových domů. Jiní mají obavy, že by pouze přilákal další řidiče do Říčan a dále by zhoršoval dopravní situaci. Ze zkušeností některých měst se navíc zdá, že není jednoduché řidiče přesvědčit, aby v parkovacím domě skutečně parkovali.

Pro samotné Říčaně není výstavba dalších parkovacích kapacit nutná. Pokud se sečtou auta dojíždějící z katastru našeho města, stávající plochy jsou dostatečné.

„Parkování u vlaku je nutné. Avšak investovat přes 100 milionů do stavby pro přespolní pouze z rozpočtu města Říčany nám nepřijde správné“, vy-

světluje postoj radnice starosta David Michalička.

Protože se však nechceme a ani nemůžeme zcela zbavit odpovědnosti za okolní obce, vedení města dlouhodobě usiluje o získání vhodného pozemku. Ten by měl splňovat jednak blízkost k nádraží, ale také snadnou dopravní dostupnost, aby příjezd a odjezd stovek vozidel neobtěžoval rezidenty v lokalitě.

Jako vhodný by se mohl jevit například pozemek bývalých uhelných skladů, kde parkuje firma těžkou techniku. Další variantou je prozatím volný pozemek u Lihovaru nebo prostory v finančního úřadu. Ani jeden z potenciálně vhodných pozemků však není v majetku města.

Pokud by se podařilo některý z pozemků získat, je vysoká šance, že by parkovací dům postavil Středočeský kraj z dotací.

„Středočeský kraj má o výstavbu P+R v Říčanech zájem. Když vhodný prostor seženeme, mám příslib jeho zástupců, že investici do parkovacího domu v Říčanech podpoří“, přibližuje starosta města David Michalička.

„Přímo u kolejí bude pozemní parkoviště (zde dům postavit nelze), které by mohlo sloužit primárně občanům Říčan. Řidiči z okolních obcí by pak mohli parkovat v „krajském“ parkovacím domě o pár metrů dál. Takové řešení by se mi zdálo optimální,“ doplňuje starosta David Michalička.



Rekonstrukce Černokostecké – termín zahájení zatím není znám

Když se řekne Černokostecká, každého obyvatele Říčan asi jako první napadne nekonečná kolona aut. Snahu města zakázat průjezd těžkých kamionů právě po této komunikaci hatí fakt, že se jedná o silnici I. třídy, kde je takové omezení velmi nereálné. Přílišná dopravní zátěž samozřejmě vadí jak vozovce, tak i pod ní umístěné kanalizaci. A určitě také všem, kteří přímo na Černokostecké bydlí.

Dříve prováděné opravy Černokostecké, včetně položení tichého asfaltu, které provádělo ŘSD, bohužel nestačily. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) provedlo diagnostiku stávající vozovky a doporučilo zásadní komplexní rekonstrukci, která bude zahrnovat také výměnu podkladních vrstev. Dojde k odřezování a odstranění stávajících vrstev, výměny půlmetrové vrstvy zeminy v aktivní zóně. Potřebných úprav se očeká také kanalizace, která slouží jak k odvodnění komunikace samotné, tak i chodníků a přilehlých nemovitostí. Komplexní rekonstrukce zásadně prodlouží životnost vozovky, což Černokostecká jako dlouhodobě a extrémně zatížená komunikace nutně potřebuje. Mezi vozovkou a chodníky by v některých místech mělo přibýt také více zeleně. Parkování bude zachováno ve stejném rozsahu.

Projektovou dokumentaci vytvořil Atelier Promika. Vzhledem k nenahraditelnosti Černokostecké bude rekonstrukce probíhat na etapy. ŘSD bude při výběru zhotovitele uvádět jako jedno z kritérií pro výběrové řízení také délku rekonstrukce. Podle projektové dokumentace by rekonstrukce měla trvat devět měsíců a proběhnout ve třech etapách:

I. etapa – od ulice Smrková po ulici Strašinská

II. etapa – od ulice Strašinská po ulici K Památné lípě

III. etapa – od ulice K Památné lípě po ulici U Disku

Společná sdružená investice města Říčany a Ředitelství silnic a dálnic měla být původně zahájena už v roce 2020, ale covidová pandemie stavbu oddálila. Proto byla odložena i s tím související rekonstrukce chodníků na Černokostecké, původně plánovaná na minulý rok. Nový termín zahájení oprav na Černokostecké ale zatím znám není.

Tisková zpráva města Říčany

Vyjádření starosty města Říčany

Kromě trvanlivého povrchu či nové kanalizace si vedení města od opravy slibuje i větší bezpečnost na přechodech (nsvětlení, zkrácení). Dalším benefitem bude rozšíření chodníků, více zeleně anebo materiálově oddělené parkovací pásy.

David Michalička,
starosta (Klidné město)

Opravy komunikací ve městě

Město Říčany spravuje na svém území přes 60 km silnic. Jedná se o všechny ulice ve městě s výjimkou hlavních průtahů městem, které jsou ve správě Středočeského kraje (Říčanská, Rooseveltova, Voděradská, Široká, 17. Listopadu atd.) nebo Ředitelství silnic a dálnic (Černokostecká). Na celkovém stavu silnic se bohužel podepsala dlouhodobá podfinancovanost údržby a investic do nutných oprav v předchozích desetiletích.

Z toho důvodu vedení města již v loňském roce rozhodlo o zahájení příprav projektu, jehož cílem je v horizontu cca deseti let zajistit kompletní obnovu komunikací ve městě. Inspiraci čerpají Říčany z podobných projektů, které se v uplynulých letech podařilo realizovat ve srovnatelných městech, např. v Černošicích.

Jedná se o rozsáhlý a komplikovaný projekt, který je rozdělen do několika základních etap. V první etapě je třeba provést pasportizaci stávajícího stavu, což obnáší sběr informací o základních parametrech jednotlivých ulic – šířce silnice, chodníků, stavu povrchu, ale také o existenci sítí technické infrastruktury, jako je vodovod, kanalizace či veřejné osvětlení. Některé z těchto informací má již město k dispozici, je potřeba však prověřit jejich aktuálnost a doplnit chybějící. To znamená mimo jiné fyzicky projít a proměřit všechny stávající ulice a odborně zhodnotit jejich stav.

V této fázi se zatím podařilo zpracovat pilotní pasport pro vybranou část Říčan, nyní probíhá ověřování získaných dat a diskuze nad nastavením další etapy.

Ta bude zahrnovat třídění a zpracování získaných informací a rozdělení silnic dle různých parametrů, kterými jsou např. důležitost pro dopravní obslužnost města, intenzita provozu, potřeba chodníků, možnosti doplnění zeleně či realizace obytné zóny, a v neposlední řadě proveditelnost

navržených opatření z pohledu vlastnictví pozemků a nutnosti zajištění územních a stavebních povolení.

Výsledkem této etapy bude jasná metodika, která stanoví, v jakém pořadí má město silnice opravovat a jaké finanční prostředky je třeba pro jednotlivé kroky realizace zajistit. V neposlední řadě bude potřeba zajistit koordinaci s vlastníky a provozovateli rozvodů elektriny (ČEZ), plynu (Innogy) a telekomunikací (CETIN), aby se nestalo, že nově opravenou silnici bude záhy potřeba rozkopat kvůli výměně kabelů.

Realizační fáze projektu bude zahrnovat přípravu veřejných zakázek na zpracování balíčků projektových dokumentací pro jednotlivé etapy a následně výběr stavebních firem, které zajistí realizaci oprav a rekonstrukcí.

Pokud se tento projekt v celkové hodnotě více než 500 mil. podaří zdárně nastartovat, bude to nepochybně krok, který vyřeší jeden z palčivých problémů Říčan na mnoho let dopředu.

Dominik Landkammer, Osadní výbor Strašín

Vyjádření starosty města Říčany

Plán na opravu všech ulic a chodníků v Říčanech jsem zmiňoval ihned po nástupu do pozice starosty v roce 2020. Nejlepší město pro život si zaslouží, aby všechny nemovitosti měly vodovod, kanalizaci a kvalitní povrch silnice.

Tento můj cíl stále platí a je prioritou stávajícího vedení do dalších volebních období.

Zejména na přelomu 90. let a nového tisíciletí se naplánovalo mnoho nových lokalit k zástavbě. Na infrastrukturu včetně silnic se však jaksi zapomělo. Dnes to všechno doháníme a není možné předpokládat, že jednotliví vlastníci nemovitostí se o komunikace města postarají. Navíc je ve městě stále mnoho starých ulic, které nikdy neměly kvalitní povrch, a přitom zde bydlí obyvatelé již dlouhá desetiletí. A to chceme změnit.

David Michalíčka, starosta (Klidné město)

Opravená ulice Nedbalova.



Future City Tech Říčany 2022

23. - 24. června 2022

- › Autonomní vozidla a další technologie budoucnosti pro města
- › Jediněčná příležitost seznámit se s moderními dopravními řešeními
- › Předváděcí jízdy autonomních shuttle e-busů
- › Doprovodný program

www.futurecitytech.cz

