



Mít či nemít obchvat?

Obchvatem je miněna přeložka silnice II/240 – úsek mezi rychlostní silnicí R7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101 (dále jen obchvat)

Ryze Hamletovská otázka v nás probouzí ostražitost a opatrnost. Hle, něco se děje a mohlo by nás to ohrozit. Ale zdůrazňování jen dopravní funkce obchvatů se postupně stalo překonaným a přežitým.

V současné době je orientace dopravní politiky zaměřena na celkovou humanizaci dopravního systému se snahou poskytnout větší prostor v odlehčených obcích zejména obslužným, pobytovým a společenským funkcím.

Prioritou moderní evropské dopravní politiky není pouze rychlá a nerušená jízda motorových vozidel, ale snaha o trvale udržitelnou mobilitu na základě hledání rovnováhy a harmonizace podmínek jednotlivých druhů dopravy (pěší, cyklistická, veřejná, individuální automobilová).

Zastupitelé se v poslední VZ roku 2015 zabývali právě tímto ožehavým tématem, ale ožehavým hlavně v očích veřejnosti a to zejména dotčené veřejnosti.

Myšlenka obchvatu vznikla již dávno a její první podoba byla zaznamenána již v roce 1996. Předběžný termín zahájení je plánován na rok 2020 a zatím není znám předběžný termín dokončení.

Zažil jsem letos v létě jednání u hejtmána středočeského kraje, kdy tzv. „obchvat“ nebyl ve středu zájmu kraje. Obchvatu nebyl nakloněn ani ministr dopravy.

Díky jednotnému postupu všech sdružených starostů a samozřejmě (nebudeme žít v iluzi) i díky lobby logistické společnosti se situace obrátila a na obchvat se našli finanční prostředky i politická vůle.

Tím odpovídám i na otázku, zda obec Velké Přílepy obchvat podporuje, Ano, potřebujeme odlehčit tranzitní dopravě, zlepšit životní prostředí, snížit hlukovou zátěž a zvýšit bezpečnost nejen našich dětí, ale občanů celkově. Tady se otevírá prostor pro budoucí architektonický návrh obce, kapitoly dopravního rozvoje obce. Zde máme příležitost vytvořit v obci takové návrhové prvky, jejichž konstrukce

vychází z obecných psychologických závěrů, že vnímání rychlosti se děje ryze subjektivně. Společně s doplněním opatření o koncept světelného signalizačního zařízení, parkování, zásobování, pěší a cyklistické dopravy apod. Všechny tyto úpravy mají za cíl „přesvědčit“ neochotné tranzitní řidiče, že pro ně nejlepším řešením z hlediska úspory dopravních nákladů a času je použití obchvatu.

Současné intenzity dopravy vycházejí ze sčítání, které bylo prováděno v roce 2014. Když vezmu v úvahu „jen“ tranzit na silnici II. třídy číslo 240 Velké Přílepy – Tursko, je jasné, že se jedná o tranzitní řidiče a pouze v jednom směru, tedy na Kralupy nad Vltavou. Najdou se i samozvaní dopravní experti, kteří čísla zpochybňují. V České republice je totiž zvláštní fenomén - kdo vlastní řidičské oprávnění, považuje se za dopravního specialistu či experta. A vůbec jsme národem, který zpochybňuje skoro vše a ve všem hledá jiný než logicky prostý důvod.

Výsledky studie o tranzitu automobilové dopravy ve Velkých Přílepech II. 240 směr Velké Přílepy – Tursko (sčítání z r. 2014)

6 - 22 hod		22 - 6 hod	
OA	NA	OA	NA
4773	1311	326	112

Výhled na rok 2020 za 24 hodin

OA	NA
7 892	1 451

Výhled po dokončení obchvatu za 24 hodin

OA	NA
1 128	246

OA – osobní automobil
NA – nákladní automobil



Mnozí občané mají obavy, že se budovaný obchvat stane rychlostní komunikací. Nemůže se jí stát. Proč? Protože nespĺňuje standardy rychlostní komunikace. Buduje se jako silnice II. třídy se šířkou 11,5 metrů, přípojovací pruhy nejsou navrženy. Návrhová rychlost v jednotlivých úsecích je 90 km/h, 70 km/h, 60 km/h. Silnici protínají průsečné a okružní křižovatky. V případě obce Velké Přílepy jsou to úrovnňové křižovatky se silnicemi III/00710 (Velké Přílepy – Lichoceves) – průsečná, III/2406 (Velké Přílepy – Noutonice) – průsečná a II/241 a III/24010 (Svrkyně – Velké Přílepy) – okružní křižovatka.

Zastupitelé se vyjadřovali zatím pouze k Oznámení záměru podle zákona č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Skládka v Úholičkách

Vážení velkopřílepsští občané, nejprve mi dovoluete, abych Vám popřál za výbor pro životní prostředí mnoho zdraví a štěstí v roce 2016, především pak více čistého vzduchu, a právě u něj bych se na chvíli zastavil.

V minulém roce se kolem skládky společnosti Regios a.s. v Úholičkách rozpoutala opět řada diskusí. Dne 9. 3. 2015 byla založena Občanská komise jako poradní a kontrolní orgán obcí Tursko, Úholičky, Libčice nad Vltavou a Velké Přílepy. Předsedou komise je Ing. P. Dušánek z Turska a pověřenou osobou za naši obec jsem byl určen já. Tato komise má za cíl především kontrolovat dodržování provozního řádu na skládce, navrhnout odstranění nedostatků, řešit události vznikající provozem skládky, které mají dopad na okolní životní prostředí a informovat občany dotčených obcí.

Poprvé se komise sešla 26. 10. 2015 přímo na skládce. Za Regios byli přítomni: vedoucí skládky pan J. Graz a předseda představenstva Ing. L. Lunáček. Cílem bylo získat informace o používaných technologiích na skládce a nastavit pravidla při řešení stížností a následných kontrol. Byli jsme seznámeni se skládkou jako stavebním dilem od odizolování dna skládky, vodní drenáže, vrstvení, až po finální povrchovou úpravu a výsadbu dřevin. Skládka profituje nejen z ukládání a třídění odpadu, ale také z jímání vznikajícího plynu (především metanu), který pak využívá pro výrobu elektrické energie. Hodinová produkce metanu představuje 220 m³, což je cca 380 kW elektrické energie. Jímání metanu a jeho přeměna v elektrickou energii je pro skládku významným zdrojem příjmu, proto každý únik metanu představuje pro skládku ztrátu. Princip je zde obdobný jako u bioplynových stanic, kterých máme po celé republice více

Závěr je takový, že obchvat podporujeme, ale žádáme, aby byl veden na hranici katastru obce a byl realizován jako komplexní stavba a nebyl tedy etapizován. Dále jsme se shodli na zahloubené variantě s přírodními valy (ne betonové protihlukové stěny) osázenými zelenou vegetací.

Závěrem chci vyjádřit přesvědčení, že po vybudování obchvatu přinese zklidnění dopravy v centru obce prokazatelně a pozitivní změny. Pozitivní bude i dosah složek Integrovaného záchranného systému v rámci kraje. Tedy mít či nemít obchvat?

*Lubomír Šembera
předseda Dopravního výboru*

jak 500, a kde hlavní vstupní surovinou je kukuřičná siláž a kejda.

V průběhu ukládání je navezený odpad denně překrýván vrstvou zeminy a hutněn za pomoci speciálních strojů tzv. kompaktorů. Komise neshledala na první schůzce technologická pochybení, každopádně v kontrolách budeme nadále pokračovat.

Na závěr bych uvedl několik čísel, která mohou zajímat:

- na skládku je ročně ukládáno 100-150 tis. m³ odpadu,
- v současnosti je na skládce uloženo celkem cca 2,6 mil. m³ odpadu,
- zbývá prostor pro uložení cca 0,8-1 mil. m³ odpadu, tj. skládkování při stávající produkci odpadu a kapacitě vychází nejvýše na 10 let,
- dalších 30 let po skončení ukládání odpadu je firma povinna se o skládku řádně starat.

Informace týkající se skládky jsou uvedeny a budou průběžně aktualizovány na webových stránkách obce.

*David Bečka
předseda Výboru pro životní prostředí*

P.S. Obec letos plánuje, v případě získání dotace, revitalizovat bývalou požární nádrž a z obecních prostředků výsadbu zeleně u obecní stodoly, před knihovnou a v dalších částech obce. Pokud byste měli nápady či náměty na zlepšení životního prostředí v obci, napište mi na becka@velke-prilepy.cz, budu Vám za ně vděčen.