



Modernizace dvou úseků D1
finišuje

2

Protismykové vlastnosti vozovek

3

Deset kilometrů nových silnic,
další ve výstavbě

4

Údržba dálnic musí být bezpečná!

6

Slovo úvodem



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

léto pomalu končí a na české silnice se po prázdninovém útlumu vrací provoz v plné síle. My na rozdíl od prázdninového provozu nepolevujeme, naopak jsme plně fungující organizací, která je připravená čelit jakýmkoli výzvěm.

Zároveň s tím, jak se chod ŘSD stabilizuje, ustává příliv mediálního zájmu o změny na manažerských postech

Dr. Soňa Křítková, pověřená řízením ŘSD ČR

a pozornost veřejnosti se obrací k tomu, co je nejdůležitější i pro nás – ke stavu páteřních komunikací a jejich správě.

Hlavní nosnou myšlenkou zářijového čísla našeho zpravodaje je bezpečnost. Naši zaměstnanci vykonávají náročnou práci ve ztížených podmínkách, která s sebou nese i nemalé riziko. Jako memento nám slouží jména osmi spolupracovníků, kteří od roku 2000 tragicky zahynuli při plnění svých pracovních povinností...

2

Představujeme SSÚD Chotoviny



Nejmladší středisko správy a údržby dálnic v Chotovinách u Tábora má za sebou rok v ostrém provozu. Plných výkonů na dálnici D3 dosahuje od zprovoznění dálničního úseku mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí, kdy se stará přibližně o dvaatřicet kilometrů dálnice.

Středisko správy a údržby dálnic v Chotovinách sice bylo postaveno v roce 2007 při stavbě dál-

ničního úseku 306/I, s ohledem na krátký úsek dálnice ale bylo až do začátku roku 2013 zakonzervováno. Zprovozněním pětadvaceti kilometrů dálnice z Tábora do Veselí nad Lužnicí v červnu loňského roku se plnohodnotně začlenilo mezi stávající SSÚD. V současné době zaměstnává osmatřicet lidí, kteří se starají o dálnici D3 mezi km 62,05 a 104,135...

3

Oprava D1 před Prahou



V polovině července začala postupná oprava levé strany dálnice D1 mezi Prahou-Chodovem a Nupaky. Částečná omezení na osmikilometrovém úseku zatím nezpůsobila větší dopravní kolaps. Sympatické jsou kladné reakce řidičů, kteří vidí, že se na stavbě pracuje.

Opravovaný úsek levé strany ve směru do Prahy začíná v km 9,400, kde navazuje na nové vozovky

provedené v rámci stavby silničního obchvatu kolem Prahy. Končí těsně za křižovatkou Jižní Město – Šeberov v km 1,275. Předmětem opravy je výměna všech asfaltových vrstev vozovky, lokální výměna cementové stabilizace, oprava odvodnění, zářezového svahu včetně opěrné zdi, vozovek mostů i dilatačních závěrů, krajnic, svodidel a obnovy dopravního značení...

6

Modernizace dvou úseků D1 finišuje



Od začátku září do poloviny října tohoto roku se na modernizovaných úsecích dálnice D1 opět objeví obří finišéry, které budou pokládat nový cementobetonový povrch. Řidiči se s nimi setkají mezi Šternovem a Psáří a mezi Loktem a Hořicemi. Modernizace prvních dvou úseků dálnice D1 směrem od Prahy tak skončí podle plánů ještě letos.

Modernizaci protisměrných úseků staveb 05 a 09 stavbaři zahájili na přelomu července a srpna, kdy byla doprava převedena na již zmodernizované povrchy. Práce na opačné straně ale postupují výrazně rychleji. „Je to logické, protože levý jízdní pás byl provizorně rozšířen již v loňském roce. Střední dělicí pás byl dokončen dávno a všechny mostní objekty jsou již nové. Navíc veškeré zkoušky a technické předpisy betonárky doložily v rámci modernizace pravého jízdního pásu. Tím tato administrativní část odpadá a práce se tím urychlují,“ vysvětluje rozdíly mezi modernizací pravého a levého jízdního pásu vedoucí technického dozoru stavby Ivan Časenský, který má na starost právě úseky 05 a 09.

Podle posledních informací bude pokládka CBK na úseku 05 dokončena 24. září. Na úseku 09 by se měl finišér objevit od 24. září do 15. října. Podle Ivana Časenského budou k 1. prosinci otevřeny

oba jízdní pásy pro zimní údržbu, tak jak to předepisuje silniční zákon.

Zbylé dva úseky na jaře

Situace s modernizací úseků 14 (Větrný Jeníkov – Jihlava) a 21 (Lhotka – Velká Bíteš) je komplikovanější. Opravy nabraly z mnoha důvodů skluz, což by mohlo negativně ovlivnit podzimní počasí, pokud by se stavbaři rozhodli riskovat a prodloužit stavební sezónu. Na úseku 14 byla kompletně dokončena modernizace pravého jízdního pásu s výjimkou dálničního mostu. „Modernizace levé strany dálnice bude znovu zahájena na jaře. V současné době dokončujeme výstavbu nově postaveného nadjezdu,“ říká vedoucí technického dozoru stavby Tomáš Tisovský, jenž má na starost oba úseky.

Modernizace úseku 21 byla zpomalena kvůli problému s lokální neúnosností pláně. I přesto se stavbařům podaří pravý jízdní pás zprovoznit do konce října tohoto roku. „V současné době je dokončena rekonstrukce středního pásu. V pravém jízdním pásu je vybourán cementobetonový kryt, dokončuje se rozšíření tělesa dálnice a probíhají sanační práce. Do konce září tohoto roku musí být položen nový povrch,“ bilancuje stavbu Tomáš Tisovský. Modernizace levé strany bude obnovena opět na jaře.



Slovo úvodem

Pro bezpečnost vlastního provozu na svěřených komunikacích děláme maximum. V roce 2014 jsou hlavní silniční tahy vybaveny bezpečnostními a signalizačními prvky plně srovnatelnými s kvalitativním etalonem západoevropských dálnic. Těchto parametrů se snažíme dosáhnout i při ochraně našich vlastních zaměstnanců při práci v terénu. Za tímto účelem jsme se rozhodli pro nákup mobilních bezpečnostních prahů, které se při ochraně rekonstruovaných úseků silnic osvědčily v Rakousku i jinde v Evropě. V provozních podmínkách testujeme rovněž automatické rádiomajáky, které jsou velmi efektivním výstražným znamením zvláště pro ři-

diče kamionů a vozy integrovaného zásahového systému, které představují pro pracovníky v terénu vyšší riziko. Více informací o těchto technologiích se dozvíte na následujících stránkách.

Přeji nám všem i našim rodinám příjemné vykročení do posledních čtyř měsíců tohoto roku. Věřím, že začátek podzimu se ponese v optimistickém duchu, pozitivních zprávách a my se budeme moci plně soustředit na náročné pracovní úkoly, které máme před sebou.

Přeji vám také inspirativní počtení nového Zpravodaje a především pěkné babí léto.

Protismykové vlastnosti vozovek

Protismykové vlastnosti jsou jednou z nejdůležitějších vlastností povrchu vozovky z hlediska požadavku na bezpečnost dopravní plochy. K obnovení protismykových vlastností opotřebovaných cementobetonových krytů lze přitom dojít několika způsoby.

Základním způsobem určení technologie obnovy protismykových vlastností je změření aktuální mikro- a makrotextury vozovky. Mikrotexturou se rozumí velikost nerovnosti na jednotlivých zrnech kameniva. Makrotexturu představuje odchylka povrchu vozovky od ideálně rovinného povrchu. Jedná se tedy o nerovnost na povrchu vozovky.

Voda, fréza, diamant, broky

V závislosti na výsledcích měření pak dochází k návrhům způsobu obnovy protismykových vlastností cementobetonového krytu. „V současné době vyhodnocujeme čtyři technologické způsoby obnovy krytu. Každá z metod má vždy své pro a proti,“ říká Jiří Klepáč z provozního úseku ŘSD.

Technologie tryskání povrchu vodním paprskem poměrně rychle, levně a čistě obnovuje mikrotexturu povrchu, nikoliv ale makrotexturu. „To má pak zásadní vliv na životnost obnovených protismykových vlastností,“ upozorňuje Jiří Klepáč.

Jemné frézování dokáže srovnat niveletu trasy dálnice a odstraní podélné i příčné nerovnosti na povrchu krytu. Obnovuje mikrotexturu a částečně i makrotexturu. Jako vedlejší aspekt navíc obnoví nevyhovující protismykové vlastnosti a ve dvou rovinách tak obnoví bezpečný provoz. „Podstatnou nevýhodou ale je, že touto technologií dochází k poškození příčných řezaných spár na frézovaném cementobetonovém krytu,“ vypočítává nevýhody této technologie Jiří Klepáč.

Broušení cementobetonového krytu diamantovým kotoučem zásadním způsobem nepoškozuje povrch CBK ani příčné a podélné řezané spáry. Uplatnění má zejména na starších dálničních úsecích k odstraňování podélných a příčných nerovností, případně schodovitosti na povrchu CBK. Tato technologie však podle Jiřího Klepáče nedokáže obnovit protismykové vlastnosti vozovky na požadované hodnoty.

Tryskání povrchu ocelovými kuličkami neboli brokování nenarušuje povrch CBK ani příčné a podélné řezané spáry. Brokovaný povrch vykazuje celistvost povrchu, nezasahuje hlouběji do povrchu CBK a vytváří požadované protismykové vlastnosti s přijatelnou životností. „Navíc je to rychlá metoda. Brokování je vhodné především na novějších povrchy dálnice,“ zdůrazňuje výhody Jiří Klepáč.

SROVNÁNÍ JEDNOTLIVÝCH TECHNOLOGIÍ

Technologie	odhadovaná životnost (měsíce)	přibližná jednotková cena (Kč/m ²)	pracovní rychlost (bm JP/hod.)
Peel Jet	6–12	55–90,–	150
TJF	12–24	100–150,–	110–200
Broušení	12 a více	150,–	60
Brokování	24 a více	49–89,–	420–500

Představujeme SSÚD Chotoviny

Výhodou nového SSÚD je bezesporu nejmódnější technika pro údržbu dálnic. Zejména se jedná o sypače. „Máme šest sypačů, takže bychom měli zimní údržbu zvládnout. Abychom byli, co se týče mechanizace, kompletní, čekáme ještě na kropicí vůz, lehké nákladní automobily a vozy pro výstavbu dopravních opatření,“ říká vedoucí střediska Jiří Hvězda.

Zima SSÚD neprovedla

První ostrou zkouškou nového SSÚD měla být loňská zima. Vzhledem k absenci sněhu a kalamitních situací však lidi a stroje neprovedla. „Ne, že bych si zimu nějak přál, ale ta uplynulá nám nedala šanci, abychom se předvedli. Na jednu stranu je to škoda, protože naši zkušenější zaměstnanci neměli prostor, aby zaučili ty nové,“ přemítá vedoucí střediska. Středisko kromě nových zaměstnanců disponuje čtyřmi zkušenými matadory, kteří zažili zimu na jiných provozech.

Nejzávažnější situace na dálnici nastala koncem

loňského července, kdy se mezi Mezmem a Soběslaví prohnala vichřice. Na dálnici ležely větve, části polámaných stromů, hromady listů a na protihlukovou stěnu dokonce přilétla garáž ze sousední čerpací stanice. „Byli jsme v ostrém provozu sotva měsíc, a to v létě. Strojní park jsme teprve dovybavovali, takže úklid dálnice bez plného stavu odpovídající mechanizace vyžadoval zejména osobní nasazení každého z nás. Neměli jsme ale žádnou výtku, což lze považovat za zvládnuté,“ vzpomíná Jiří Hvězda na první dny ve službě.

Ačkoliv středisko spravuje více než polovinu dálnice, která je rok stará, zbylé kilometry představuje letitá dálnice s vyššími požadavky na údržbu. Téměř dvacet let staré úseky obchvatu Tábora postupně procházejí rekonstrukcí, aby naplnily požadavky dálničního standardu.

SSÚD Chotoviny by podle současných plánů mělo spravovat i navazující úseky výstavby D3 směrem k Českým Budějovicím, a to až do doby výstavby a zprovoznění SSÚD Borek.

Ukázky obnovy protismykových vlastností CBK

1. Peel Jet – tryskání vodním paprskem
2. TJF – technologie jemného frézování
3. Broušení diamantovým kotoučem
4. Brokování – tryskání ocelovými kuličkami



SSÚD Chotoviny



Deset kilometrů nových silnic, další ve výstavbě

Silnice I/35

Bílý Kostel–Hrádek n. N.

INFORMAČNÍ LETÁK, číslo 8/2014 UVEDENO DO PROVOZU

Dálnice D11

Osičky–Hradec Králové

INFORMAČNÍ LETÁK, číslo 8/2014

Silnice I/44

Vlachov–Rájec

INFORMAČNÍ LETÁK, číslo 8/2014 UVEDENO DO PROVOZU

Silnice I/11

Nebory–Oldřichovice

INFORMAČNÍ LETÁK, číslo 8/2014

Silnice I/11

Oldřichovice–Bystřice

INFORMAČNÍ LETÁK, číslo 8/2014

Silnice I/27

Velemyšleves – obchvat a přemostění Chomutovky

INFORMAČNÍ LETÁK, číslo 8/2014

Silnice I/9

Dubá, obchvat

INFORMAČNÍ LETÁK, číslo 8/2014

Ředitelství silnic a dálnic v uplynulém čtvrtletí zprovoznilo a zahájilo několik významných silničních staveb. Nejvíce pozornosti upoutala dostavba dálnice D11 z Osiček do Hradce Králové, které se osobně zúčastnil i premiér Bohuslav Sobotka. Ze zprovozněných staveb má největší význam přeložka silnice I/35 mezi Bílým Kostelem a Hrádkem nad Nisou.

Nové propojení Bílého Kostela a Hrádku nad Nisou ŘSD zprovoznilo za velkého zájmu nejen Čech, ale také sousedních Němců ještě před prázdninami.

Zhruba 7,6 kilometru dlouhá komunikace je důležitá hlavně pro tranzitní dopravu, která vzhledem ke strategické poloze silnice (napojení na polskou a německou silniční síť) dosahuje vysoké intenzity. Vybudováním silnice na polské straně došlo k propojení s polskou silniční sítí a na německé straně prostřednictvím silnice B178 ze Zittau na dálnici A4 u města Bautzen (Budyšin) k napojení na německou dálniční síť.



Dostavba D11 opět zahájena

Dlouhých osm let trvaly soudní tahanice o pozemky potřebné pro výstavbu dálnice D11 před Hradcem Králové. V úterý 22. července premiér Sobotka dal osobně pokyn k tomu, aby se stavební stroje opět rozjely a stavbu 2,5 kilometru dlouhého úseku dálnice z Osiček do Hradce Králové dokončili. „Pevně věřím, že tohle je poslední slavnostní zahájení výstavby dálnice předtím, než už dorazí přímo do Hradce. Musím poděkovat jak Ministerstvu dopravy, tak Ředitelství silnic a dálnic za to, že dohodly podmínky dostavby dálnice. Právě dokončení dálnice D11 je mimo jiné v programovém prohlášení vlády,“ řekl tehdy premiér.



Z Vlachova do Rájce po novém

Ministr dopravy Antonín Prachař, hejtmán Olomouckého kraje Jiří Rozbořil a další významní hosté slavnostně uvedli 31. července do provozu stavbu silnice I/44 Vlachov–Rájec. Nový úsek je součástí souvislého souboru devíti staveb přeložky silnice I/44, jehož hlavním cílem je zlepšení spojení Olomouce s oblastí Šumperka a Jeseníků. Délka nové komunikace je 2889 metrů.



V Třinci se dočkali budování obchvatu

Úterý 5. srpna si určitě v Třinci zapamatují. Tehdy byly symbolickým odemčením řetězu slavnostně zahájeny dvě na sebe navazující stavby, které spolu s jednou další vytvoří tolik potřebný obchvat Třince. Zahájené stavby I/11 Nebory–Oldřichovice a I/11 Oldřichovice–Bystřice navazují na stavby I/11 Hrádek – průtah a I/11 Jablunkov – obchvat. Včetně připravované stavby I/68 Třanovice–Nebory se jedná o součást definitivního řešení propojení rychlostní silnice R48 se Slovenskou republikou po silnici I/68 a I/11 v úseku Třanovice – Mosty u Jablunkova.



Staví se také na Ústecku a Liberecku

Realizace silničních novostaveb postupně začíná ve všech krajích. Obchvatu se brzy dočkají také obyvatelé Velemyšleves v Ústeckém kraji. Stavba přes 2600 metrů dlouhé přeložky silnice I/27 byla slavnostně zahájena 24. července. Nejdůležitějším stavebním objektem je bezmála 600 metrů dlouhé přemostění vodního toku Chomutovky.

V pátek 1. srpna byla zahájena přeložka silnice I/9 u obce Dubá na Liberecku. Oddechnou si zejména občané, kterým obcí projíždí kolem pěti tisíc vozidel denně.

Prezentace staveb online

Situace stavby zakreslená v mapových podkladech není ideálním nástrojem k tomu, aby byli obyčejní lidé seznámeni s tím, jak bude vypadat silnice v jejích okolí. Za tímto účelem ŘSD nechává zpracovávat řadu animačních videí, která věrně prezentují hotovou stavbu. Nyní jsou ke zhlédnutí online na kanále YouTube.

Přes deset animačních videí lze nalézt ve složce Ředitelství silnic a dálnic na zmíněném kanále. Zhruba desetiminutová videa divák provedou vždy celou stavbou. Ta je stylově zanesena do reálné krajiny a věrnost dokumentu dává i přirozené jevy, jako jsou pohybující se vozidla apod. „Zatím se jedná o deset prezentací aktuálních staveb. Postupem času budeme přidávat další a další. Jak uživatelé mohou sami vidět, zájem o ně je obrovský,“ říká vedoucí oddělení vnějších vztahů Radovan Myslík. A ohlasy nejsou jen virtuální. „Obdrželi jsme poštou již několik děkovních dopisů od starostů měst a obcí. Prezentace jim prý pomohla na



veřejných setkáních s občany,“ dodává Radovan Myslík.

3D prezentace – moderní nástroj komunikace

Dopravní stavby vždy představují střet zájmů několika zainteresovaných skupin. Ať už je to investor, příslušná ministerstva, místní či krajská samospráva, neziskové organizace spojené s ochranou přírody, nebo obyvatelé dotčeného území. V každém případě je vždy nutné předložit a posoudit všechna pro a proti. V době multimediálního rozmachu vytlačují pro laika nepřehledné výkresy a situace realisticky věrné simulace, které dokážou zamýšlenou stavbu představit již v jejím zárodku. „Animace připravovaných staveb je bezesporu komunikačním nástrojem 21. století. Převážná část laické i odborné veřejnosti má přístup k moderním informačním technologiím. Oproti běžnému postupu lze prostřednictvím 3D prezentace stavbu snadno představit veřejnosti mnoha informačními kanály,“ je přesvědčený Radovan Myslík.

Když se práce ocení...

I přes veškeré mediální útoky vedené proti ŘSD se najde řada lidí, kteří práci zaměstnanců této státní příspěvkové organizace umí ocenit. A dokonce za ni pochválit. Za poslední dobu se na ŘSD dostalo hned několik děkovních dopisů. Dva však převyšují všechny...

Ručně psaný dopis, adresovaný přímo vedení ŘSD, je určitě rarita, která stojí za pozornost. Pisatel z Bruntálu v něm děkuje za opravu silnice I/45 v Bruntále. „Rychle a perfektně byly prohlubně ve vozovce opraveny. Psal jsem zoufalý dopis vašemu předchůdci, který dal jen pokyn do Ostravy. Dva roky jsem marně žádal o opravu, nyní je vše v nejlepší pořádku,“ píše se v dopise. „Nepamatuji si, že jsem někomu za posledních 15 let osobně písemně děkoval. Je to nyní super,“ dopisuje na závěr pan V. V. z Bruntálu.

Poděkování od hasičů

Uznání se na začátku srpna dostalo také Středisku správy a údržby dálnic v Rudné u Prahy. Za dobrou spolupráci při likvidaci mimořádných událostí na rychlostní silnici R1 a vstřícnost při

přípravě na krizové situace středisku děkoval ředitel Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy Jaromír Pešek.

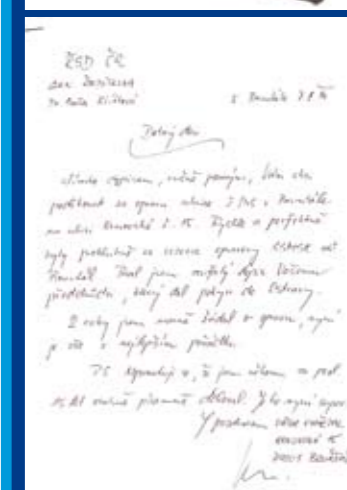
Při mimořádné události dne 13. ledna 2014 právě včasná reakce všech složek integrovaného záchranného systému s SSÚD Rudná u Prahy zabránila nejen značným materiálním škodám, ale hlavně ohrožení lidských životů. „Věřím, že se současná úroveň spolupráce bude i nadále rozvíjet a společně tak přispějeme k bezpečnější dopravě na území hlavního města Prahy a v jejím okolí,“ píše na závěr dopisu Jaromír Pešek.



Význam videoanimací

Každý stupeň přípravy stavby se dotýká širokého spektra zájmových skupin a organizací. Vždy se jedná o dlouhodobé posuzování bez reálného pohledu na umístění stavby v daném prostoru. Moderní informační technologie však dokážou věrně nabídnout simulaci hotové stavby zasazené přímo v krajině či městské zástavbě. Tím se odkrývá nejasný pohled na zamýšlenou stavbu obvykle prezentovanou v málo srozumitelných projektových situacích. 3D zpracování zamýšlené stavby je navíc vedle technické dokumentace ideálním prostředkem pro případné řešení koncepčních nesrovnalostí či dodatečných předpokladů, které animace odkrývá.

Dopis vedení společnosti



Údržba dálnic musí být bezpečná!



Jedním z nejrizikovějších povolání u nás jsou práce související se správou a údržbou komunikací dálničního typu. Řidiči často nerespektují dopravní omezení a ohrožují tak zdraví a život zaměstnanců jak ŘSD, tak smluvních firem. V nejbližší době začnou správy a údržby dálnic používat další bezpečnostní prvek – výstražné prahy.

Srpnová tragická nehoda při opravě dálnice D8 těsně před Prahou, kdy řidič kamionu vjel přímo na staveniště, nebo nehoda z 26. srpna, kdy kamion narazil do Unimogu SSÚD 10, jsou posledními příklady za všechny. U obou došlo k těžkému zranění dvou zaměstnanců. Dá se tomu ale předejít?

Vyzkoušeno v zahraničí

Silničáři na dálnici D1 již začali zkoušet plastové retardéry, jejichž smyslem je, aby řidiče s dostatečným předstihem upozornili, že vjeli na místo, kde nemají co dělat. „Tři plastové prahy, které jsou dlouhé dva metry a vysoké až tři centimetry, jsou umístěny 100 až 150 metrů od výstražného vozíku. To je dostatečná vzdálenost na to, aby zareagoval i řidič, který nedej bože usnul,“ popisuje význam výstražných prahů tiskový mluvčí ŘSD Jan Rýdl. Podle něj je to dále funkční opatření, které přiměje agresivní nebo nepozorné řidiče, aby se neřadili až na poslední chvíli a neohrožovali tak dělníky.

Výška prahů nenechá na vozidle žádné následky, pokud budou řidiči dodržovat rychlost stanovenou omezením. Pokud však retardéry přejedou rychlostí nad 80 km/h, hrozí poškození vozu.

Použití prahů je známé i z jiných zemí, například Holandska, Německa, Švýcarska nebo Rakouska. V Česku schválilo Ministerstvo dopravy k použití na komunikacích prahy dodávané firmou RENA NOVA, které vyrábí německá firma MAIBACH. Tyto prahy již od září 2013 pokusně používalo SSÚD 1 a SSÚD 8 s dobrými výsledky.

Rádiové upozornění

Dalším způsobem, jak upozornit řidiče kamionu na blížící se nebezpečí, je rádiový vysílač umístěný na zadním čele vozíku údržby. Signál je slyšitelný na kanálech CB vysílaček používaných řidiči nákladních vozidel. „Pokud by se například kamion řítily rychlostí přes 80 km/h v místě omezení, dostal by z rádiového vysílače hlášku, a to 300 až 350 metrů před vozíkem údržby. To je dost času na reakci řidičů a vyhnout se střetu,“ představuje další varovný systém tiskový mluvčí ŘSD Jan Rýdl. Výstrahu tvoří zvukový signál a ve čtyřech nebo osmi jazycích na čtyřech nebo osmi kanálech varování.



Připomenutí tragických nehod

Při silniční údržbě dochází z důvodu dopravních nehod veřejnosti k lehkým i těžkým zraněním zaměstnanců ŘSD i smluvních firem, výjimečně pak ke zraněním smrtelným. Od roku 1971 zahynuli při dopravních nehodách při výkonu povolání na dálnici ti naši kolegové:

Plutková Iva, 1988 – SSÚD 8
Hlaváč Karel, 1992 – SSÚD 3
Horel Josef, 1993 – SSÚD 8
Kříšta Jaroslav, 1993 – SSÚD 2
Roupec Jiří, 1996 – SSÚD 13
Basl Rostislav, 2001 – SSÚD 9
Odvárka Jiří, 2001 – SSÚD 4
Oldřich Král, 2012 – SSÚD 20

Oprava D1 před Prahou bez větších komplikací

Stavba je rozdělena do pěti etap. První, která se týkala úseku km 2,100–1,275, byla dokončena za jeden týden včetně dopravního značení, čímž došlo především k uvolnění provozu v oblasti křižovatky Jižní Město – Šeberov. Dokončena je také druhá etapa, ve které stavbařů vyměnili vozovkové souvrství rychlého pruhu a poloviny středního pruhu v km 2,100–5,300. „V současné chvíli realizujeme třetí etapu, která spadá do stejného staničení jako druhá. Dokončujeme vozovkové souvrství na celou šířku včetně souvisejících objektů. V rámci této etapy bylo také provedeno dopravní omezení rychlého pruhu na km 9,200. Tam teď provádíme výměnu svodidel středního dělicího pásu a výměnu vozovek,“ popisuje aktuální stav opravy Jan Staněk, vedoucí oddělení oprav dálnic – oblast Čechy. Podle něj bude třetí etapa dokončena 1. října, což by bylo o 20 dní dříve,

než počítá plán. Zbývající dvě etapy, během kterých bude dokončena oprava levé strany dálnice v km 9,400 až 1,275, budou provedeny na jaře.

Ačkoliv se jedná o mimořádně vytižený úsek dálnice, řidiči v kolonách dlouho nestojí. „Úseku se totiž lze vyhnout, pokud řidiči využijí sjezd na silniční okruh kolem Prahy nebo EXIT 11 Říčany – Jesenice. Záleží na tom, kam míří,“ vypočítává alternativní trasy Jan Staněk.

Pracovní doba stavby je denně od 7.00 do 21.00 hodin. Toto vymezení je stanoveno hygienickými předpisy. „Překvapily nás prozatím převážně kladné reakce řidičů i jejich trpělivost, když stojí v kolonách. Vidí totiž, že se na stavbě opravdu pracuje. Věřím, že tomu bude i nadále a společně se zhotovitelem jim předáme do užívání dobře opravený úsek dálnice,“ podotýká Jan Staněk.



Co děláme ve volném čase...

Počínaje tímto vydáním Zpravodaje začínáme novou rubriku, která se bude týkat zajímavých mimopracovních aktivit našich kolegů. V průběhu předběžného hodnocení jsme zjistili, že řada z nás se po práci věnuje koníčkům, které stojí za povšimnutí. Ač to možná netušíte, máme mezi sebou úspěšné zpěváky, sportovce, sběratele, hudebníky a řadu dalších umělců či specialistů.

Do pilotního vydání jsme vybrali sedminásobného mistra české florbalové extraligy a akademického mistra světa ve florbalu Tomáše Vávru. Zaměstnancem právního odboru ŘSD je přibližně 2,5 roku. Od začátku letošního července je vedoucím oddělení vnitřní správy na generálním ředitelství.

Jak dlouho a jak často se florbalu věnujete?

Letos to je již patnáct let. Tréninky máme čtyřikrát týdně. K tomu je však ještě nutné připočítat extraligové zápasy a vložená pohárová utkání. Je to, řekl bych, koníček na plný úvazek.

Florbal je však soutěž, ze které neplynou příjmy, že?

Přesně tak. I když má tento sport stále větší prestiž a diváků stále přibývá, hrajeme to hlavně pro zábavu. Je však otázkou, jak dlouho se to podaří v tomto duchu udržet.

Kolik extraligovými týmy jste doposud prošel?

Nastávající sezónu nastoupím za TJJM Chodov, což bude mé druhé angažmá. Od samého za-

čátku jsem hrál za Tatran Střešovice, se kterým jsem získal 7x titul.

Čeho chcete ve florbalu dosáhnout?

Například překonat svůj osobní rekord v kanadském bodování, což je 35 bodů. Víc by mě ale těšilo vyhrát ligu s Chodovem. Stal bych se prvním hráčem extraligy, který získal titul ve dvou týmech. Ale nebude to lehké. Ve své historii se o tituly české extraligy dělily jen Tatran a Vítkovice.

Dokážete spojit takto náročného koníčka s prací?

Vzhledem k tomu, že je to koníček pro všechny hráče, je tomu vše přizpůsobené. Tréninky máme až od sedmi večer a zápasy se hrají zejména o víkendech. Skloubit to s prací zatím není větší problém. Horší je to v osobním životě. To je jeden z důvodů, proč řada hráčů svou kariéru končí v momentě, kdy přijde rodina.

Upřednostňujete zatím sport před rodinou?

I kdybych si to myslel, tak to přeci nemůžu říct...



Florbalová extraliga

- Česká florbalová extraliga je nejvyšší mužskou florbalovou soutěží v České republice
- Oficiálně byla zahájena sezónou 1993–1994
- 12 týmů odehraje v základní části každý po 22 zápasech
- Do play-off postupuje prvních 8 týmů
- Týmy na 9.–12. místě se spolu utkají v play-down
- Do nižší ligy sestupuje vždy nejméně jeden tým (předposlední tým hraje baráž)

Silniční konference 2014

Hostitelem dvaadvacáté Silniční konference bude Clarion Congress Hotelu Olomouc. Odborníci z oboru silničního hospodářství se do Olomouce vrátí již podruhé.

Pořadatelem konference je Česká silniční společnost. Záštitu nad letošním ročníkem převzal mimo jiné také ministr dopravy Antonín Prachař, jehož projev delegáti uslyší v úvodním bloku dvoudenní konference 22. října.

Za Ředitelství silnic a dálnic vystoupí se svými

příspěvky především Soňa Křítková, pověřená řízením ŘSD, která představí priority ŘSD pro nejbližší období, a Ladislav Štefan, ředitel úseku pro strategický rozvoj a koncepce ŘSD ČR. Ten přiblíží postup přípravy a realizace silničních staveb. Stav přípravy dálnic a silnic v Olomouckém kraji popíše ve svém příspěvku ředitel olomoucké správy ŘSD Martin Smolka.

V rámci letošní technické exkurze se delegáti mohou vypravit na nedávno zprovozněnou přeložku silnice I/44 mezi obcemi Vlachov a Rájec.



Den silničářů a dálničářů 2014

17. 9. 2014

Zveme Vás na Den silničářů a dálničářů, který se koná ve středu 17. 9. 2014 od 12 hodin v DKO v Jihlavě.



Vážené přátelé,
dovolujeme si Vás pozvat na letošní Den silničářů a dálničářů, který se koná ve středu 17. 9. 2014 od 12:00 v DKO v Jihlavě.

Srdečně zvou

Dr. Soňa Křítková
pověřená řízením ŘSD ČR

Karel Skoupil
předseda SZVOO ŘSD ČR

Souboj Titánů na březích Sázavy



Ředitelství silnic a dálnic se po několikáté stalo spolupořadatelem dětského tábora poblíž Ledče nad Sázavou. Letos se děti zaměstnanců ŘSD a členové TJ Sokol Královské Vinohrady vydali v rámci celotáborové hry po stopách antické historie.

Letní tábor pro děti uskutečnilo občanské sdružení Nudařuč od 12. do 26. července, opět v meandru řeky Sázavy, asi tři kilometry od Ledče nad Sázavou proti proudu řeky. Místo se jmenuje Sluneční zátoka a vězte nebo ne, dříve sem jezdíval tábořit i Jaroslav Foglar se svým oddílem Pražská dvojka. Celý sportovní areál je obklopen lesem a tvoří tak uzavřený celek. Tábora se mohou zúčastnit děti od šesti do šestnácti let. Letos jich dorazilo pětadvadesát. Vedení ŘSD tábor podpořilo zejména užitečnými věcmi do soutěží.

Získávání božských artefaktů

Ke správnému táboru patří hlavně celotáborová

hra, každý rok na jiné téma. „Letos jsme připravili antické téma. Snažíme se vždy navodit příběh, který je srozumitelný i pro ty nejmenší. Začátkem celotáborové hry je vždy úvodní divadlo, které dětem představí nejen příběh, ale také postavy, se kterými se budou v jednotlivých etapách, v nočních hrách i při běžném táborovém životě setkávat,“ říká hlavní vedoucí tábora Jaroslav Haltuf, který pracuje v úseku výstavby dálnic Závodu Praha. „V závěru této úvodní scénky je jasně vyjádřeno, čeho je potřeba dosáhnout, aby bylo zlo poraženo. Letos to bylo získání artefaktů od spřízněných bohů. Jedině jejich získáním a spojením bylo možno zničit zlého Krona, který uzurpoval celý kraj,“ dodává.

Kromě her se děti dočkaly jedno- i vícedenních výletů po suchu i po vodě, nočních bojovek, ale i pohádkového lesa (pro ty nejmenší). Nechyběly táborové diskotéky či karneval. Skoro již samozřejmostí jsou dva táboráky s písničkami z táborového zpěvníku a závěrečný bohatý ohňostroj.

S ŘSD do rezervace Bororo



Od neděle 27. července je v pražské zoo otevřena nová a velmi netradiční expozice v prostorách bývalého pavilonu velkých savců – rezervace Bororo. Nejen tu, ale celé zoo si může prohlédnout každý zaměstnanec ŘSD s využitím firemní permanentky.

Nový herní a odpočinkový areál pro děti i dospělé rezervace Bororo je spolu s novým velemlokářiemi hlavními lákadly současné zoo Praha.

ŘSD pořídilo vstupní karty do zoo pro své zaměstnance. Karty jsou k dispozici na recepci GR. „Telefonicky si ji může rezervovat každý zaměstnanec ŘSD. V den návštěvy zoo si kartu vyzvedne a ten samý den ji vrátí. Na recepci budou evidovat, kdo karty má na jaký termín zamlouvané,“ říká vedoucí oddělení vnějších vztahů Radovan Myslík.

K dispozici budou tři karty, každá s rodinným vstupem. Recepce je nonstop, takže vyzvednutí i vrácení by neměl být problém.

Soutěž



Gratulujeme výhercům z minulé soutěže, kteří správně odpověděli a vyhráli rodinnou vstupenku do Aquapalace Praha v Průhonicích.

Vylosovanými výherci poukázek se stali:

Markéta Bočková, správa Jihlava

Leona Sobková, NDIC Ostrava

Ing. Pavel Šlapák, závod Praha

Soutěžilo 48 soutěžících, z nichž 46 odpovědělo správně. Správná odpověď byla: B.

Nyní můžete soutěžit se zoo Praha a vyhrát tričko Bororo, bonbóny Bororo, zápisník Bororo, masky Bororo, tetovačku Bororo či pohlednicový kalendář 2014–2015! Zodpovězte správně tuto otázku:

Kdy byla otevřena rezervace Bororo v pražské zoo?

a) 27. 6. 2014

b) 27. 7. 2014

c) 27. 8. 2014

Své odpovědi nám posílejte do 30. 10. 2014 na adresu soutez@rsd.cz s předmětem „Soutěž“. Soutěže se mohou zúčastnit pouze zaměstnanci ŘSD.

zpravodaj ŘSD

číslo **3** / září 2014

vydává / Ředitelství silnic a dálnic ČR / Čerčanská 12 / CZ-140 00 Praha 4

telefony / 241 084 516 / 241 084 313

e-mail / posta@rsd.cz

www.rsd.cz

Případné náměty či připomínky rádi přivítáme na adrese posta@rsd.cz