



# BEZPEČNOST A DOPRAVA

ODKUD A KAM KRÁČÍ KAMENICE



KOMUNÁLNÍ VOLBY 2022



**SILNICE A CHODNÍKY**  
CO SE STAVÍ A OPRAVUJE

**BEZPEČNOST V OBCI**  
OČIMA JIŘÍHO TOPINKY

**HASIČI V KAMENICI**  
JAN PROŠEK

**PŘECHODY A REGULACE RYCHLOSTI**  
ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY



## ÚVODNÍ SLOVO PAVLA ČERMÁKA

Nyní držíte v ruce soubor textů k tématu bezpečnosti a dopravy v Kamenici. Vydalo jej KAM21, sdružení nezávislých kandidátů, kterému jste už dvakrát dali svou důvěru, aby vedlo a rozvíjelo naši obec.

Moc si této Vaší důvěry vážíme, proto Vám chceme složit účty z toho, co se již v Kamenici povedlo v uplynulém období změnit k lepšímu a jakým směrem ji chceme dál posouvat.

Máme jasnou koncepci, čeho chceme dosáhnout. A víme, jak to uděláme.

Prioritou této oblasti je bezpečný pohyb po Kamenici. Důležité chodníky jsou z velké části vybudované, další budou přibývat tempem jeden až dva ročně. K tomu budujeme i nezpevněné cesty pro pěší, kte-

ré usnadní pohyb krajinou. Obecní silnice postupně opravujeme. I tady chceme, aby každý rok prošly opravou nejméně dvě. U krajských silnic se povedlo prosadit řadu úprav, které zvyšují bezpečnost, včetně nových přechodů, radarů a vjezdových bran. Další jsou v již schváleném plánu rekonstrukce pro následující roky. Pomohou také nové inteligentní značky s měřením rychlosti.

Myslíme i na hromadnou dopravu. Proběhly úpravy zastávek i posílení frekvence spojů. Naší dlouhodobou vizí je ale kolejo-

vá doprava. Prosazujeme lepší spojení na vlak a hlavně chceme, aby po vybudování metra D vznikla tramvajová trať až do Kamenice. Ta by přinesla skutečně zásadní změnu do spojení naší obce s Prahou. A já věřím, že se nám to podaří.

Pěkné čtení Vám přeje

Pavel Čermák,  
starosta a lídr KAM21



## CESTY PRO PĚŠÍ

mají v Kamenici svou důležitou roli.



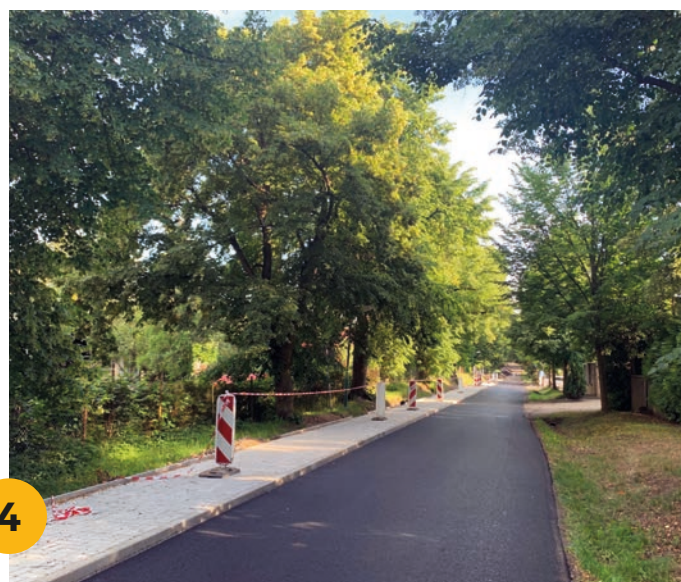
# INVESTICE DO BEZPEČNOSTI ZA ROKY 2018 – 2022 V ČÍSLECH



## 31 MILIONŮ KORUN šlo do silnic



## Přes 52 MILIONŮ KORUN šlo na nové chodníky





## Jan Prošek

Jan Prošek žije v Kamenici téměř od narození a považuje se za velkého patriota. Pracuje v automobilovém průmyslu, kromě toho je také kamenickým zastupitelem. Nejvíce se tematicky zaměřuje na oblast bezpečnosti a spolupráce s Integrovaným záchranným systémem. V neposlední řadě je i aktivním a energickým členem místních dobrovolných hasičů a výjezdové jednotky v Těptíně.

Je už celkem 17 let šťastně ženatý a má dvě děti. Většinu svého volného času tráví v Kamenici a jejím okolí. Ať už pracuje na zahradě či na průběžných opravách, které každý dům potřebuje, podniká výlety do přírody pěšky i na kole, nebo (a to hlavně) se věnuje aktivitám v rámci hasičského sboru. Jeho mottem je „Když můžu, tak pomůžu!“

### Co pro Vás představuje zajištění bezpečnosti v obci?

Bezpečnost je hodně široké téma. Lidé si obvykle vybaví to viditelné, s čím se setkávají každý den, nejčastěji věci kolem automobilové dopravy. Pak je tu ale celá řada dalších věcí, které jsou buď tak trochu skryté, nebo se dějí nárazově. To ale neznamená, že by nebyly důležité. Naopak! Typickým příkladem je vodní hospodářství, kde je potřeba mít pod kontrolou, že vody je dostatek a že je zdravotně nezávadná. Musíme také předcházet možným haváriím a mít záložní zdroje pro případ nouze. Důležitá je i kybernetická bezpečnost, tedy to, aby dokumenty úřadu a citlivé osobní údaje byly zálohované a chráněné před možným hackerským útokem. K bezpečnosti patří také příprava kvalitních krizových plánů pro situace, které mohou kdykoli nastat. To je třeba vichřice nebo povodeň. V dobře připravené obci pak v takové chvíli každý ví, jak má postupovat. Díky tomu se dá předejít škodám nebo je významně omezit.

### Patří k tomu i spolupráce s Integrovaným záchranným systémem (IZS)?

Zcela určitě. Bez toho by to nešlo. Už několikrát se v praxi ukázalo, že se energie věnovaná přípravě a dobré koordinaci vyplatí. Například při velkém požáru budovy

v Krhanicích nebo při hledání ztraceného chlapce v lesích mezi Radlíkem a Psáry. Byli jsme všichni moc rádi, že se naštěstí chlapce podařilo v pořádku nalézt. Při této události spolupracovaly všechny složky IZS – policisté státní i obecní, profesionální a dobrovolné jednotky hasičů, záchranná služba i letecká služba Policie ČR.

### Jak vnímáte úlohu dobrovolných hasičů v celkové bezpečnosti v obci?

Dobrovolní hasiči mají v českých zemích dlouhou tradici a jsou dobře začlenění do celkového systému. Když se něco stane, tak je vždycky dobré mít přímo tady vybavení a lidi, kteří si s tím dokážou poradit. A nemusí jít jen o požáry, hasiči dokážou pomoci při celé řadě dalších živelních událostí, jako jsou třeba povodně nebo různé další krizové situace.



### Když jsme u té tradice, jak je dlouhá ta kamenická?

Dobrovolní hasiči působí v Těptíně už přes 100 let, konkrétně od roku 1904. Tuhle tradici se nepodařilo narušit ani oběma světovým válkám. A to už je co říct. Za tu dobu dosáhl těptínský sbor řady úspěchů, byl mu například udělen Čestný prapor SH ČMS.

### A výhled do budoucna?

V současnosti máme skoro šedesát členů. Abychom zachovali kontinuitu, vedeme kroužek mladých hasičů, ve kterém připravujeme mladé hasiče a hasičky na toto krásné poslání. Všichni zájemci mají u nás dveře otevřené, aby se mohli stát členy sboru i jednotky. Myslím si, že hasiči jsou důležitá součást obce nejen z pohledu bezpečnosti. Jsou i kulturním a komunitním prvkem. Proto jsem moc rád, že tady takhle fungujeme a že mají hasiči ze strany obce Kamenice dlouhodobě podporu. Díky rozhodnutí obce v roce 2020 mohla těptínská jednotka vyměnit starou Liazku za moderní Scanii. Bylo na ní potřeba udělat spoustu úprav, což představovalo mnoho hodin práce našich členů v jejich volném čase, ale určitě to stálo za to. Od té doby, co je Scanie zařazená do výjezdu, už nám pomohla při desítkách zásahů u požárů i technických událostí.

# KAMENICE JE PŘÍVĚTIVĚJŠÍ PRO PĚŠÍ. A BUDE JEŠTĚ VÍC.



Kdo bydlí v Kamenici déle, tak ví, že kromě centra tady v minulosti téměř žádné chodníky nebyly. V době socialismu byl automobilový provoz o hodně menší než dnes, takže to ani tolik nevadilo. Od 90. let dál ale začal být stále větší problém bezpečně obcí projít a také bezpečně přejít silnici. Tenhle dluh se začal splácet výrazněji před deseti lety a dnes už jsme za polovinou, dost práce ale ještě leží před námi.

## DALŠÍ NOVÉ CHODNÍKY JSOU UŽ V PŘÍPRAVĚ

Povedlo se zajistit dostatek pitné vody, odkanalizovat většinu obce i dobudovat novou čističku v Kamenici a na Ládví. Zlepšila se i situace s přeplněnými učebnami po dostavbě školy. Obci se tak více uvolnily ruce k tomu, aby se mohla pustit do výstavby chodníků. Pro bezpečný pěší pohyb v obci jsou totiž naprosto zásadní. Tímhle směrem se investovala spousta času, energie, studií a prostředků. Co je tedy viditelným výsledkem? Nové chodníky jsou ve Všedobrovicích, na Ládví, ve Struhařově, u zastávky v Olešovicích, v Kamenici u školy a směrem na Těptín a také v Jednosměrné.

Už nyní má zajištěné stavební povolení projekt chodníku podél celé Pražské, který se bude stavět napřesrok spolu se silnicí. Povolení má i etapa Těptín III od návsi směrem na Jílové. Připravený je také projekt etapy Těptín II od hřbitova na náves, čekáme už jen na stavební povolení, abychom se mohli pustit do práce.

Na mnoha dalších místech jsme ve fázi příprav. Získáváme nyní například stavební povolení pro projekt chodníku ve Štíříně i s odbočkou do Struhařova. Zadalí jsme projekt nového chodníku v Ringhofferově

ulici ve směru od Sídliště II podél silnice až na křižovatku v Olešovicích. Zbývá nám doprojektovat chodník na Kuklíku od zastávky k odbočce na Mokřany.

Řešíme také úsek mezi Želivcem a Štířínem. Již je vypracovaná studie, plánujeme zadat projekt pro stavební povolení. Developerům ve Struhařově dáváme podmínku, že mají prodloužit chodník do Štířína.



Stavíme nejen chodníky, ale i stezky pro pěší.



Kromě nových chodníků nezapomínáme věnovat pozornost i starším trasám, na opravy se chystá chodník u lékárny a na Sídlišti II.

V obytných zónách bude bezpečnost chodců řešena odlišným způsobem. Naší strategií je mít v těchto oblastech komunikace jednopruhové s výhybnami. Jedná se o zklidněný prostor se smíšeným provozem chodců a automobilů, s širokými zelenými pásy okolo vozovky. Řidiči tak dostávají jasně najevo, že prioritu mají chodci. Příkladem tohoto řešení jsou ulice Návršní, Spojovací, Okružní a některé další.

# MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ NEBO PŘECHOD PRO CHODCE?



Zatímco u chodníků má obec relativně jednodušší cestu, jak může prosazovat své plány, u přechodů je situace složitější. Musí se vždy jednat s dalšími úřady, zejména s policií, jejíž stanovisko je pak konečné. Prosadit přechod je tak vždy hlavně o trpělivé práci, argumentech a přesvědčování.

Dlouhodobě víme, že většina lidí preferuje přechod, tedy „zebru“, kde mají chodci jasně definovanou přednost, před tzv. místy pro přecházení (někdy se jim také říká „falešný přechod“). Proto je také prosazujeme. Oproti tomu dopravní policie zastává názor, že místa pro přecházení jsou lepší a bere je jako první volbu. Důvodem výhodnosti podle ní může být, že jsou na standardních přechodech chodci méně obezřetní.

## PREFERUJEME PŘECHODY

všude tam, kde je to možné,  
prosazujeme přechody namísto  
mít pro přecházení.



Zatímco naše dlouhodobá snaha o přeměnu místa pro přecházení na Valnovce na regulérní přechod s předností chodců byla korunována úspěchem a přechod byl schválen, ve Všedobrovicích se nám to zatím prosadit nepovedlo. Jde o označené a nově nasvětlené místo pro přecházení, včetně výstražného drsnějšího červeného povrchu vozovky před místem. Z našeho pohledu by takto moderně vybavené místo mělo být přechodem, policie ale dala k návrhu zamítavé stanovisko s odkazem na rozhledové poměry. Nadále tak hledáme pro Všedobrovce lepší řešení.

V rámci všech projektů rekonstrukce krajských silnic na území Kamenice se nám podařilo prosadit rekonstrukci přechodů, a to včetně nasvětlení podle platných technických norem. Už dnes jsou vidět výsledky této práce na Ládví u zastávky nebo na Těptíně na návsi u školy. Další je na hrázi pod školou, u školy, nově také mezi Sídliště I a II. Nové místo pro přecházení je ve Struhařově u rybníčka.

Ve výstavbě je nyní nový přechod u pošty. Na nový kabát pak v příštím roce čekají společně s rekonstrukcí silnice II/603

přechody na Nové Hospodě u benzinové pumpy a přechod ze Sídliště II k Bille.

A co nám zbývá do dalšího období? Už je téměř hotovo. Zbývá vyprojektovat přechod na Ládví – Kuklíku a rekonstruovat přechod u zámku ve Štíříně. V plánu je také vyřešení přecházení v místě sádek u rybářů v Olešovicích. Ti, kteří chodí po Pišťrajchu, vědí, že přecházet tu je vpravdě adrenalinový zážitek. Proto bychom chtěli projekt zrealizovat tak, aby chodci a turisté mohli přejít pod mostem kolem potoka.



# BEZPEČNOST JE PRO ŽIVOT V OBCI KLÍČOVÁ



## Jiří Topinka

**Podnikatel v polygrafii, radní, zastupitel. V radě má na starosti především oblasti prevence kriminality a bezpečnosti v obci, cestovního ruchu, podpory podnikání a zaměstnanosti a také ochrany památek. Velmi podstatnou částí jeho agendy je příjem dotací pro obec. Jen z vlastních zdrojů, bez dotací zvenčí, by totiž řada projektů byla jen obtížně realizovatelná.**

*„Už desítky let podnikám hlavně v oblasti velkoformátového tisku, což je velmi náročná a konkurenční branže. Do aktivit pro obec se snažím vnášet dva rozměry: jako je v byznysu důležité naslouchat klientům, tak v obci je klíčové, jak se tu lidé cítí. A druhý rozměr je rozvoj toho, co je obtížné měřit, ale přitom zásadní právě pro kvalitu života – tedy ochrana přírody, dobře uspořádaná obec s kvalitním územním plánováním, vnímaný pocit bezpečí.“*

**Bezpečnost je pro každého občana jednou z nejdůležitějších oblastí, a to bez rozdílu věku, sociálního postavení, politických preferencí, náboženského vyznání nebo pohlaví. Nikdo nechce žít na místě, kde by se měl bát vyjít si po setmění na procházku, nebo se bát o děti, aby je na silnici nesrazilo auto. To se samozřejmě týká také Kamenice. Oblast prevence kriminality a bezpečnosti v obci má na starosti radní Jiří Topinka.**

### **Jak je na tom Kamenice s bezpečností? A začneme třeba... kriminalitou.**

Kamenice je obec s dlouhodobě nízkou kriminalitou, zároveň ale nic nepodceňujeme. Tím, kdo chrání naši bezpečnost je Policie ČR. S ní máme uzavřenu smlouvu o spolupráci, která skutečně funguje. Na základě smlouvy jsme pořídili a spravujeme neustále se rozvíjející kamerový systém. Kamery se nyní nacházejí na Ringhofferově náměstí, na dětském hřišti u supermarketu Billa a v prostorách skateparku. Další kamery monitorují hlavní silnice v obci. V roce 2021 jsme připravili návrh na zřízení obecní policie, protože ta státní nemůže být s ohledem na kapacity všude. V rámci prezidentských voleb proběhla anketa, zda v obci občané zřízení obecní policie chtějí, nebo ne. Výsledkem bylo, že nikoli. Samozřejmě to respektujeme. Uvidíme, jestli se pohled na její potřebnost za pár let ještě nezmění, ale teď to musíme zvládnout bez ní.

### **Druhá, neméně významná, součást bezpečnosti je bezpečnost dopravní. Kamenice má dlouhodobě problémy**

#### **především s neukázněnými řidiči...**

Ano, to je pravda. Proto jsme se právě na tuto oblast v minulých čtyřech letech hodně zaměřili. Za našeho vedení byl vybudován občany dlouhodobě požadovaný kruhový objezd v místě, kde se cesta z Kamenice II/107 rozděluje na Týnec a do Jílového. Pro chodce, kteří jdou pěšky podél silnice na Těptín, přinesla tato stavba velkou úlevu v podobě zpomaleného provozu. Zásadní proměnu se nám také podařilo udělat na staré benešovské silnici II/603 v úseku mezi Valnovkou, Ládvím a Kuklíkem. Nově jsme také prosadili zpomalovací prvek před vjezdem do obce, kdy se ve stoupajícím dvojepruhu zanořuje rychlý pruh do toho pomalého. I přes tyto pozitivní změny je ale třeba vyvinout další úsilí.

#### **Co máte konkrétně na mysli?**

Chceme prosadit u Středočeského kraje, který tuto silnici vlastní a spravuje, aby nám jeho zástupci schválili a následně sami vybudovali tzv. vjezdovou bránu, kterou jsme nechali vyprojektovat a odsouhlasit od dopravní policie. Další vjezdovou bránu projektujeme také na Kuklíku, kde

se bohužel stále jezdí velmi rychle. A na konec do třetice je na rýsovacích prknech projektantů vjezdová brána na konci Všedobrovic. Úsek, kde se nebezpečně zrychluje a často předjíždí při výjezdu na Velké Popovice, ale rychle se jezdí i cestou zpátky. Rychle se dojíždí i z kopce od Valnovky do Olešovic. I tady jsme pracovali na tom, aby se situace zlepšila. Byli jsme potěšeni, když projektanti Středočeského kraje přijali náš návrh na zpomalení provozu pomocí vjezdové brány právě u vjezdu nedaleko sádek rybářů.

#### **Dalším nástrojem, jak regulovat stále rostoucí automobilovou dopravu a s tím i neukázněné řidiče, je měření rychlosti. Zde je ale situace komplikovaná, protože obec typu Kamenice má jen omezené možnosti...**

To je pravda, ale ani tady jsme se nevzdali a snažili jsme se situaci řešit. Radary smí podle zákona provozovat pouze Policie ČR anebo městská policie obce s rozšířenou působností. Tou Kamenice není.

Prověřovali jsme všechny možné cesty, jak si radary provozovat sami, ale legální cesta neexistuje. Obce naší velikosti mohou vybírat pokuty za dopravní přestupky jen pomocí vlastní obecní policie, která ovšem smí používat jen mobilní radary a nikoli úsekové měření rychlosti. Policie schovaná někde za bukem nemůže být nikdy populární a je oprávněně kritizována, pokud svoji pravomoc nadužívá, zvláště pokud je motivována finančním příjmem do obecní pokladny. Touto cestou jsme se vydat nechtěli.

#### Jak jste to tedy vyřešili?

Pokud jsme měli vydupat ze země úsekové měření, bylo nezbytné využít naší aktivní účasti v dobrovolném svazku obcí Ladův kraj, kde jsme byli schopni se domluvit se skupinou dalších obcí v regionu. Dohodli jsme se s bývalým starostou města Říčany Vladimírem Kořenem a aktivním místostarostou (nyní starostou) Davidem Michalíčkou spolupráci na tomto poli. Výsledkem je dvojí úsekové měření a uklidnění provozu

na úsecích Nová Hospoda - Olešovice a na Ládví, kde se prodlouží až na Valnovku.

Bohužel byrokracie vládne světu, a proto nelze do budoucna příliš doufat, že by obec získala další úseky s měřením. S tímto vědomím nyní investujeme do inteligentních dopravních značek, které rovněž dokáží změřit okamžitou rychlost. Navíc

dokáží rozpoznat SPZ vozidla, které právě projíždí. Ty budou v 1. kole nainstalovány na kopci v Těptíně, na Ládví na Kuklíku a ve Štiříně na příjezdu od Želivce. Kromě statistických dat budou tyto značky propojeny se střeďočeským infosystémem a provoz bude dále vyhodnocován. Cílem pak je možnost penalizovat neukázněné řidiče v přestupkovém řízení.

## CESTA K BEZPEČNĚMU PROVOZU

vede podle Jiřího Topinky přes kamerový systém, vjezdové brány, zpomalování aut a inteligentní dopravní značky.



## KLÍČOVÉ DOPRAVNÍ TEPNY SE DOČKAJÍ UŽ PŘÍŠTÍ ROK OPRAV A ŘADY ZLEPŠENÍ



V Kamenici se za poslední roky podařilo realizovat mnoho nových staveb, jmenovat můžeme mnohé chodníky, novou čistírnu odpadních vod, nové nebo opravené ulice, nástavbu školy. Situaci ale bohužel stále kazí rozbité krajské silnice, jejichž opravy jsou závislé na rozhodnutí a pomoci kraje. Kamenice leží na frekventovaném místě v blízkosti hlavního města a tato skutečnost ji velmi výrazně ovlivňuje. Naším dlouhodobým strategickým cílem proto musí být vybudování takové infrastruktury v obci, abychom nebyli vývojem ve Střeďočeském kraji zaskočeni.

### PROSADILI JSME REKONSTRUKCE SILNIC 107 A 603

Pokud bychom přirovnali systém silnic přímo u nás v Kamenici k cévám, tak silnice 107 (Ringhofferova) a 603 („stará benešovská“) jsou dvě hlavní tepny. Kdokoli se chce posunout z Kamenice jakýmkoli směrem, musí najet na jednu z nich, ve většině případů k tomu potřebuje obě. To se týká nejen aut, ale i všech nákladáků a kamionů, které naší obcí jen projíždí a podepisují se na stavu hlavních silnic.

I přes omezené možnosti se soustavným tlakem na kraj a systematickým vyjednáváním

s Krajskou správou a údržbou silnic vedení obce podařilo dosáhnout, že jsou dokončené projekty rekonstrukcí obou těchto silnic. Realizace by měla začít v roce 2023. Podařilo se prosadit i něco navíc: v záměrech připravovaných projektů jsou zapracovány nejen opravy samotných silnic, ale i řada dalších vylepšení. „Podařilo se nám nejen urychlit přípravu rekonstrukce, ale také do projektů kraje zakomponovat ty, o kterých víme, že je lidé u nás potřebojí,“ říká radní Jiří Topinka.





## NOVÉ PŘECHODY A BEZPEČNĚJŠÍ KŘIŽOVATKY

Kraj tak kromě prosté výměny povrchu silnic zřídí nové přechody pro chodce u Billy a u obecního úřadu. U zahradnictví v Olešovicích v Olešovicích vznikne světelná křižovatka, která ve špičkách uklidní dopravu a vnese pořádek do provozu na křížení hlavních tepen. Semafor bude i na křižovatce na Želivci. Vzhledem ke stále hustější dopravě, kterou přináší růst obyvatel, z nichž mnoho dojíždí za prací do Prahy, je vybudování těchto městských prvků nezbytné. K největším změnám během rekonstrukce dojde na křižovatce a návsí na Nové Hospodě.

*„Odbočuje se tu do Jednosměrné, do Návršní, na čerpací stanici, kam potřebují zajíždět i cisterny s palivem, v obou směrech tu lidé chodí na autobus, jsou tu obchody. Udělali jsme svůj vlastní projekt, který celý tento prostor zpřehlední a učiní využitel-*

*nějším, a hlavně bude respektovat podmínky, které jsou dnes kladeny na bezpečnost, které dříve nebyly tak tvrdé. Kraj náš projekt zpracoval do rekonstrukce celé silnice,“* doplňuje Jiří Topinka.

Kraj by se sám nikdy k tak složitému projektu neodhodlal, protože v jeho zájmu



je hlavně oprava povrchu silnice a řešení navazujících místních dopravních vazeb může být často nad jeho síly. Obec, která vrhla do projektu velké úsilí, velmi pomohla na tomto úseku kraji a výsledkem je kvalitní řešení.

Další bod, který se vedení radnice rozhodlo aktivně vyřešit po svém, je křižovatka v zatáčce nedaleko základní školy. Způsob, jak se na frekventovanou Ringhofferovu ulici napojuje Jednosměrná a zároveň silnice s přechodem směrem na sídliště, je pro řidiče i chodce matoucí a radnice proto do projektu kraje přiložila různé návrhy na zlepšení. Bylo potřeba sladit zájmy majitelů pozemků, dopravní policie, obce a kraje. *„Křižovatka bude přehlednější, i když to nebude stoprocentně takové, jak bychom chtěli. Je to prostě dědictví toho, jak celý tento prostor v minulosti vznikl,“* uzavírá Jiří Topinka.

## REALIZOVANÉ A PŘIPRAVOVANÉ OPRAVY KOMUNIKACÍ V KAMENICI

I v samotné Kamenici je, co se týká pozemních komunikací, ještě hodně práce. Úkol je o to těžší, že na počet obyvatel, které Kamenice má, je území obce v porovnání s jinými rozlehlé. Pokud bychom sečetli všechny silnice, které se táhnou napříč jednotlivými osadami, vyjde celková délka na 40 kilometrů. Navíc vzhledem ke své rozlehlosti nemá Kamenice dostatečně velký rozpočet na investice (bohužel i kvůli tomu, že v Kamenici trvale žije a bydlí cca

1 700 osob, které nemají v Kamenici trvalé bydliště a obec tak přichází ročně v daňových příjmech o 17 milionů korun) a z projektů musíme pečlivě vybírat. Zde jsou ale všechna klíčová rozhodnutí v rukou obce. Proto se můžeme pochlubit řadou realizovaných projektů, případně projektů s konkrétním datem zahájení realizace.

*„Obecní silnice si opravujeme podle našich finančních možností, a staráme se, aby se*

*nedostaly do havarijního stavu. Naše ambice je kromě silnic budovat i komunikace pro pěší, které sice nemají zpevněný povrch, ale přitom jsou nesmírně užitečné. Zde bych třeba zmínil vybudovanou pěšinu pod základní školou do Skuhře nebo nové cesty v lese u Dvorského rybníka,“* popisuje Jiří Topinka.

### POVEDLO SE

Prosadili jsme opravy hlavních krajských komunikací a úpravu problematických míst.

Do budoucna přibude komunikací s nezpevněným povrchem, které nevyžadují stavební povolení.

**Komunikace Slámová – HOTOVO**

**Rekonstrukce komunikace Na Květnici – HOTOVO**

**Obnova povrchu komunikace Návršní – HOTOVO**

**Komunikace Tyrkysová – HOTOVO**

**Komunikace Náhorní Nachová – HOTOVO**

**Chodník a komunikace Jednosměrná – HOTOVO 6/2022**

**Komunikace Líbezná Lýková, Opálová, Spojovací, Ringhofferova**

**(hráz Křísovského rybníka) – projekty zadány, probíhá jejich zpracování**

**Komunikace Vnitřní, Okružní – vydané stavební povolení**

**Komunikace Topolová – hotový projekt**



# ZÁSADNÍ PRO ZLEPŠENÍ DOPRAVY JE METRO D A VYBUDOVÁNÍ TRAMVAJOVÉ LINKY

V letech 2018 až 2022 investovala Kamenice do oblasti dopravy desítky milionů korun. Výsledkem jsou opravené nebo nově vybudované komunikace v obci, které výrazně přispěly k tomu, že se tu žije lépe a příjemněji. Tím ale problémy s dopravou nekončí. Blízkost hlavního města a s tím spojené stěhování lidí za Prahu do středních Čech do obcí, jako je Kamenice, má na dopravu velký vliv. A boom v této oblasti neustupuje.

Doprava je základním stavebním kamenem pro obyvatele regionu. Hlavně kvůli tomu, že většina lidí má zaměstnání v Praze. Praha také jihovýchodní prostor, tedy i naši obec, zahrnuje do metropolitní oblasti a počítá s tím, že se sem ještě nastěhuje velké množství lidí. Aby se taková migrace nestala skutečnou noční můrou, je potřeba problémy dopravy vnímat intenzivně už teď. Zaměřit se na koncepční řešení, která budou fungovat nejen dnes, ale i zítra.



## KAPACITY MHD NEJSOU NAFUKOVACÍ

V minulosti jsme pravidelně a intenzivně jednali se Středočeským krajem o posílení a zlepšení dopravní obslužnosti MHD. Prioritně jsme řešili lidský faktor, tedy aby řidiči stavěli na zastávkách, kde mají a jen je neprojížděli. Řešili jsme také posílení spojů i na jiné stanice metra než Budějovickou, lepší spojení na vlak do Stránčic a noční spoje. Z průzkumu mezi obyvateli Kamenice víme, že počet spojů je v tuto chvíli dostačující. Stále tlačíme na vyšší kvalitu vozového parku, zejména používání nových a kapacitnějších autobusů.

Velký problém Pražské integrované dopravy (PID) je smíšený provoz individuální do-

pravy a autobusů. Kapacity silnic už prostě nestačí. Zde by bylo logickým řešením oddělit je a vést autobusy samostatně. Druhou věcí je kapacita samotných autobusů, neboť standardní kloubové autobusy o délce 18 metrů bývají zaplněné. V některých přípražských oblastech se proto nyní testují autobusy o délce 24 metrů. Toto řešení zvyšuje kapacitu spoje, ale zároveň přináší komplikace s velikostí zastávek. Při použití takto dlouhých autobusů je potřeba stavebních úprav u jednotlivých zastávek, nicméně řešení to je.

PID se také snaží řešit přetlak kapacit výstupních terminálů u metra Budějovická

v Praze, kde už podle informací z ROPID dochází prostor pro posílení spojů ve špičkách. Řešením je odklonit některé linky od Budějovické na jiné stanice metra, což se částečně již děje.

Vždy to ale vyžaduje přestupy, které znamenají prodloužení cestovní doby. A spoje s přestupy, i když na sebe ideálně navazují, se stávají pro lidi méně atraktivními.



## ZÁSADNÍ JE METRO D... A TRAMVAJOVÁ LINKA DO KAMENICE!

Zásadní pro další budoucnost Kamenice je stavba linky metra D. Z Písnice by pak bylo ideální vybudovat tramvajovou trať přes Jesenici do Kamenice. To by byla opravdu zásadní změna a tento směr se snažíme všemi silami prosazovat. I když to zní trochu jako sci-fi, je tramvaj do naší obce reálná. Pokud by se dohodly obce ležící na trase do hlavního města a přidá se i kraj, lze v realizaci tramvajové trati postupovat velmi rychle. „Vyplývá to ze studie, kterou

*jsme si nechali udělat od mezinárodně oceňovaného architekta a designéra Patrika Kotase. Podle jeho názoru je samostatný koridor pro tramvaj jediný způsob, jak se vyhnout zácpám,*“ říká Jiří Topinka.

Kotasova studie ukazuje na dva základní problémy Kamenice. Prvním je zhoršující se dopravní dostupnost Prahy a druhým dostupnost jednotlivých kamenických osad i sousedních obcí s přirozenou spá-

dovostí. Jsme realisté a víme, že v Kamenici a okolí již mnoho nových silnic nevybudujeme. Ani poté, co hlavní tah na Prahu kraj opraví, se jeho kapacita nezvýší.

Nové silnice nejsou reálné z hlediska zástavby, nejsou ani žádoucí z hlediska krajinářského. Pro lepší obslužnost jednotlivých částí obce je možné ještě využít dopravu minibusy, to je ale jen lokální řešení.

# STUDIE O ROZŠÍŘENÍ KOLEJOVÉ DOPRAVY JIŽ EXISTUJE

Tam, kde to terén dovolí, by byly na trati vybudovány výhybny, aby se mohly tramvaje míjet. Samozřejmě nejde o snadnou záležitost. Tramvajová trať by vedla nejen polem, lesem a zástavbou, ale musela by překonat i široký koridor městského okruhu, což znamená vybudovat i nový most. Takových obtížných míst není na trase mnoho. Navíc sám Pražský dopravní podnik už má vlastní studii, jak rozšířit kolejovou dopravu směrem na Libuš a Jesenici. Tramvaj do Kamenice by tak logicky navázala na strategii, kterou razí hlavní město.

Samozřejmě se toho nedočkáme v řádu let, není to ale nemožné. Klíčové je, aby

## SOUČASNÉ ŘEŠENÍ

je posílení autobusů do Prahy a lepší napojení na vlak. Do budoucna je nejlepším řešením tramvaj napojená na metro nové trasy D.



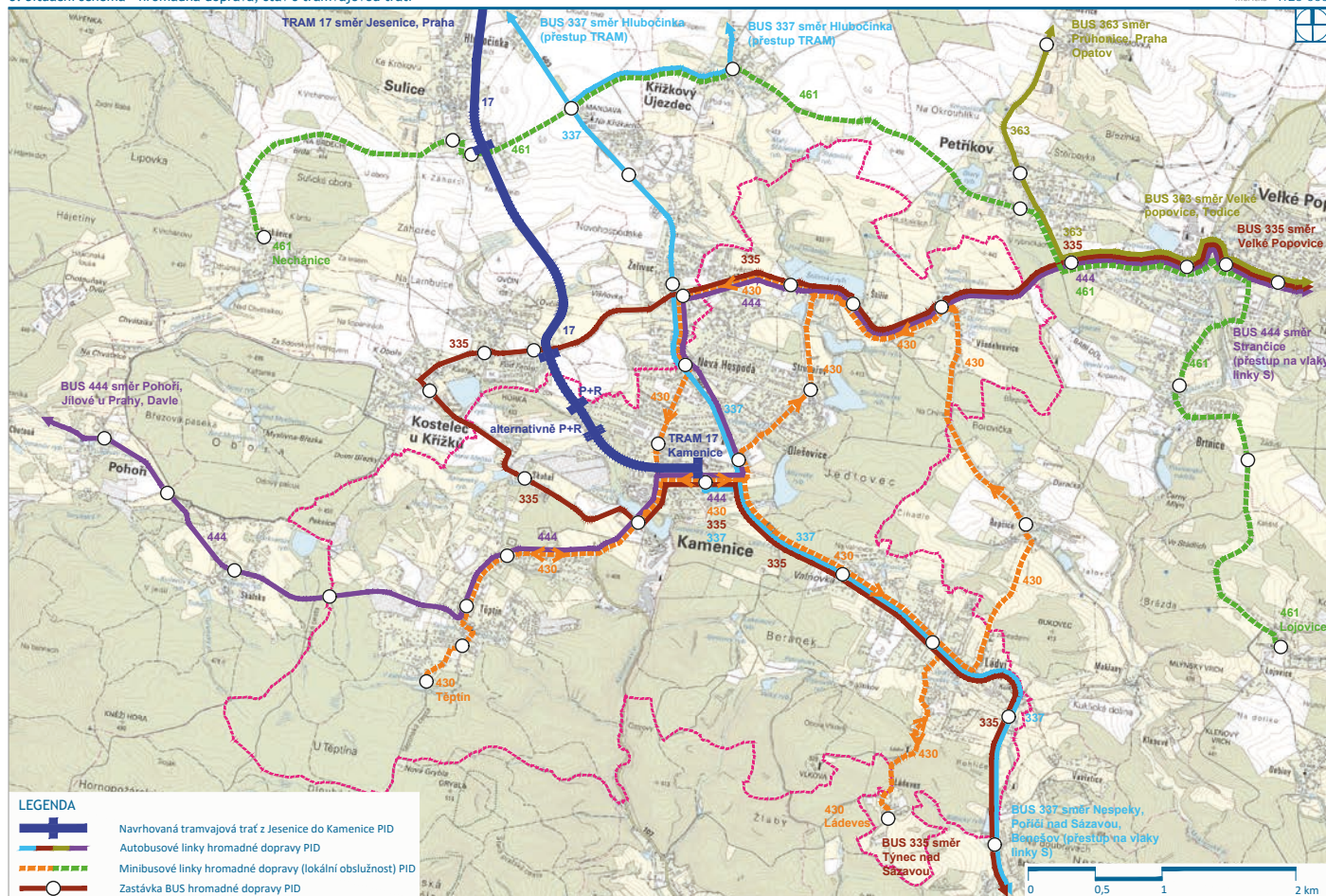
se tento projekt dostal do zásad územního rozvoje kraje a poté do územních plánů jednotlivých obcí. To vše si žádá všeobecný souhlas s projektem. Není zde žádný zásadní důvod, proč by se tohoto obecného souhlasu nemělo dosáhnout, protože územní nároky na koridor tramvaje budou minimální. Do pár měsíců bychom měli mít technický prostorový průkaz. To znamená že budeme mít spolehlivě zmapované území, kudy by tramvajová trať mohla vést. Kamenice může být v prosazování projektu tramvaje lídrem a neměla by tuto příležitost promarnit. Jde o nás!

Držme si společně palce!



5. Situační schéma - hromadná doprava, stav s tramvajovou tratí

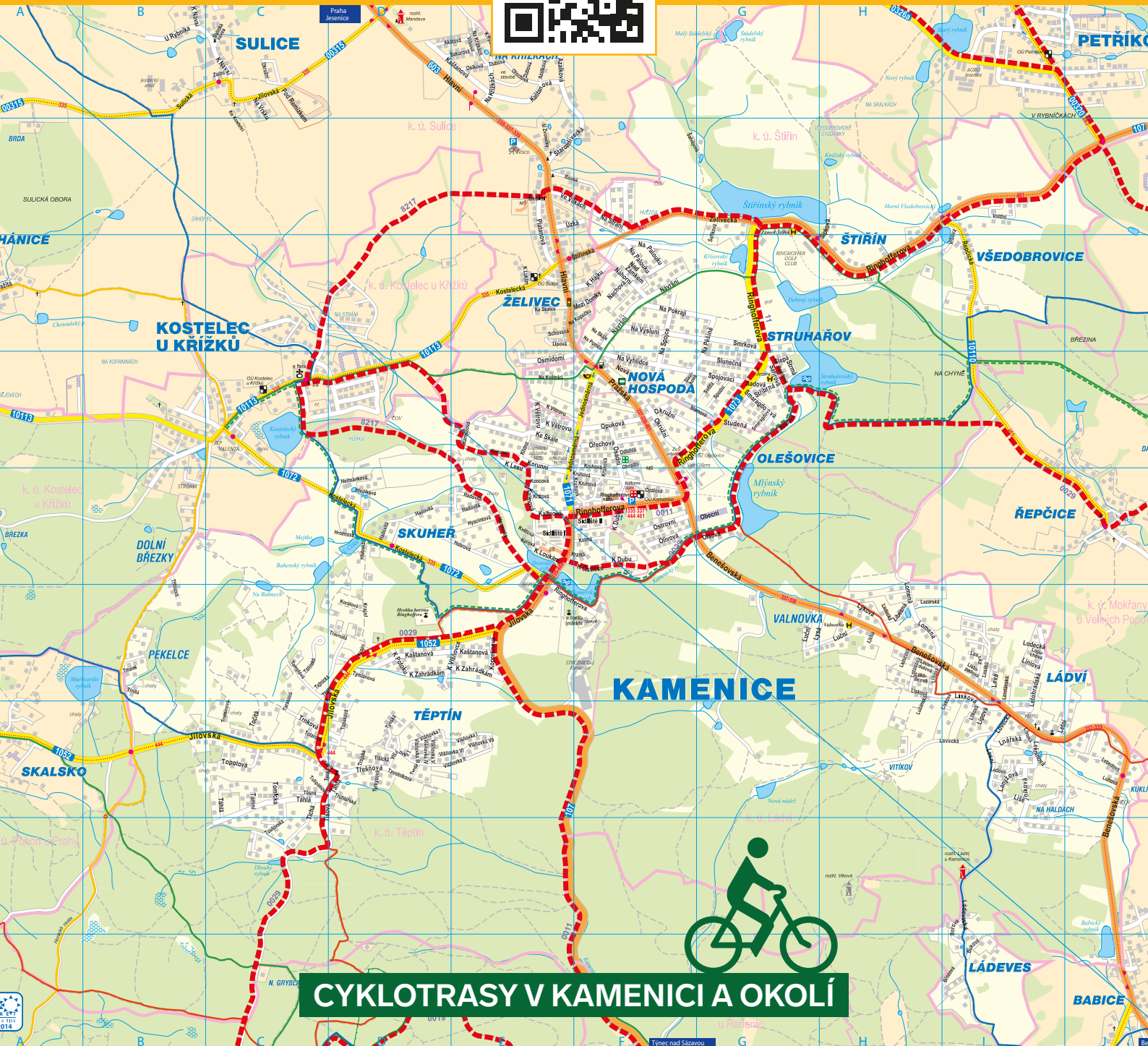
měřítko 1:25 000





# KAM21

Kamenice 21. století



## CYKLOTRASY V KAMENICI A OKOLÍ

INFORMAČNÍ MATERIÁL SDRUŽENÍ KAM21. VYDAVATEL: SDRUŽENÍ NEZÁVISLÝCH KANDIDÁTŮ KAM21.  
GRAFICKÁ A REDAKČNÍ ÚPRAVA: JAN SOUČEK, STUDIO SUKY.CZ.

[WWW.KAM21.CZ](http://WWW.KAM21.CZ)