NEZÁVISLÝ DVOUMĚSÍČNÍK SPOLKU

KAMENICKO

PRO VÁS / S VÁMI / O VÁS

ŘÍJEN 2021

PTAČÍ RÁJ V KAMENICI

/

KULATÝ STŮL – DOPRAVA

/

VZPOMÍNKY STAROUSEDLÍKŮ

/

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ – TÉMA STÁLE AKTUÁLNÍ

Úvodník

Vážení čtenáři,

babí léto končí, už jsme zamávali vlaštovkám a nastal podzim zářící barvami. Jako vždy je zpestřený třemi svátky, připomínajícími události a osobnosti, které byly pro náš stát zásadní. 28. září, 28. říjen a 17. listopad – tři data vybízející k zamyšlení nad tím, díky čemu jsme jako národ tím, čím jsme.

My ve spolku Kamenicko jsme během září připomněli sobě i ostatním v Kamenici, že zde nepatrnou část svého pestrého, avšak nelehkého života strávil Přemysl Pitter, přezdívaný český Nicholas Winton. Možná i díky vzpomínce na jeho obětavost a ochotu udělat pro záchranu dětí po válce téměř cokoliv, jeví se letošní podzim jaksi optimističtější než jiné roky.

Při přípravě akcí věnovaných vzpomínce na Přemysla Pittra se navíc ukázalo, že v Kamenici žijí lidé, kteří se dokáží nadchnout a společně „zabrat“, aby výsledek stál za to. Proto mi dovolte jménem spolku Kamenicko poděkovat všem pracovníkům Kulturního centra Kamenice, Jakubovi Šedému, paní učitelce Vlastě Hartvichové i vedení a zaměstnancům Zámku Štiřín a Základní praktické školy v Olešovicích. Dík patří též vedení obce za finanční podporu a pracovníkům Národního pedagogického muzea J. A. Komenského za zapůjčení výstavních panelů. Všechno naše společné snažení by se však minulo účinkem, kdybyste na akce nepřišli vy, obyvatelé Kamenice. Vám díky za zájem, za ochotu vyjít do večerního lijáku a s deštníkem doběhnout na vernisáž, ale i za chuť v sobotu ráno vstát a procházet se celé dopoledne po místech, kudy před 76 lety chodili Přemysl Pitter, Olga Fierzová, jejich odvážní spolupracovníci z řad kamenických občanů, ale hlavně „jejich“ zachráněné děti.

Můžeme mít na věci každodenního života různý názor. Můžeme diskutovat a přít se, nesouhlasit spolu. Dokud však budeme vnímat sílu poselství Přemysla Pittra, který v Kamenici dva roky po válce dokázal téměř nemožné, bude dobře.

Těšíme se na setkání v sobotu 6. listopadu. Konečně snad spolu vysadíme jabloňovou alej Leopoldiny Ringhofferové. Dny se však pomalu krátí a dušičkové počasí nás nemine, a tak přejeme příjemné čtení Kamenicka pod lampou s šálkem horkého čaje.

Michaela Valentová

NROS Nadace rozvoje občanské společnosti

SPOLEK KAMENICKO

Střípky

Pamětní deska obětem holokaustu

Na pomníku obětem 2. světové války u školy ve Velkých Popovicích přibyla pamětní deska se jmény židovských obyvatel Velkých Popovic odvlečených nacisty do koncentračních táborů. Deska je umístěna v centrální části pomníku, na místě, které jako by bylo pro ni předurčeno. Po tolika letech od konce 2. světové války je díky péči OÚ Velké Popovice informace o obětech úplná.

Květinový záhon naproti pivovaru

Při cestě Velkými Popovicemi by člověk musel být hluboce zamyšlený, aby si nevšiml nového pestrobarevného květinového pásu podél nového chodníku, který lemuje silnici v místě Pivovarského rybníka. Skvělé doplnění blízkého parku Daleška!

Rekonstrukce hráze Křísovského rybníka

20. září zahájili pracovníci společnosti Líšno rekonstrukci poškozené hráze rybníka Křísov. Podle informace, která zazněla na srpnovém veřejném zasedání Zastupitelstva obce Kamenice, by po této dílčí opravě mělo dojít k obnovení provozu po hrázi. Další etapou by měla být v příštím roce oprava povrchu silnice, té však by mělo předcházet položení kanalizačního potrubí.

Pohledy odjinud

Léto, dovolená a prázdniny jsou ideální k cestování a zkoumání toho, jaké je to jinde. Letos ze známých důvodů stále ještě cestujeme spíše po vlastech českých. Je to dost inspirativní.

Stará trafostanice a stodola v Rožmitále slouží obyvatelům

Například Rožmitál pod Třemšínem nabízí kromě vzpomínky na Jakuba Jana Rybu také nádherné městské muzeum, které vzniklo renovací komplexu několika továrních budov v centru města. Původně stával na tomto místě mlýn, později zanikl, k jeho budově byly přistavěny další, až vznikla jakási soustava staveb, jež později bez využití začaly chátrat. Město je nedávno odkoupilo, zrestaurovalo a v jedné z nich, tzv. stodole, vytvořilo expozici typu Jak se dříve žilo na Rožmitálsku. Nádherná sbírka starých nástrojů, nářadí, strojního vybavení všeho druhu, ukázky typických místních výrobků (např. litinové kříže ze starých hřbitovů, protože v Rožmitále vyráběli litinu). To vše v pečlivě zrekonstruovaném prostoru a opatřené popisky. Ukázka toho, jak se nakládá s objekty, které mají strategickou polohu i význam pro město.

Navíc na nádvoří muzea, za onou „stodolou“, stojí opravená stará, už nefunkční trafostanice. Nezbořili ji. Je 12 metrů vysoká, a tak pod její vrchol při rekonstrukci přibyl ochoz se železným zábradlím, ze strany železná konstrukce schodiště. Vznikla malá rozhledna, z níž je vidět aspoň na místní rybník. Kolem prolézačky a houpačky. V zářijovém odpoledni místo plné hrajících si dětí.

A co u nás? Trafostanice zbudovaná Ringhoffery při elektrifikaci Kamenice byla zbořena ještě za bývalého vedení obce. Struhařovskou pilu, kterou se spolek Kamenicko pokusil zachránit tím, že 17. května t. r. podal návrh na zařazení objektu mezi technické kulturní památky, čeká demolice. Ministerstvo kultury ČR totiž nepovažuje objekt za dosti cenný. Jedním z důvodů je to, že v něm chybí původní pilařské vybavení. To, že horní dřevěná část stavby je ukázkou unikátní tesařské práce, MK ČR nebere v potaz. Mnohem pádnějším argumentem však při rozhodování ministerstva prý bylo to, že stavební úřad rozhodl dne 28. 5. 2021 o demolici pily. Deset dní poté, co na MK dorazila žádost o památkovou ochranu objektu. Někdy prostě věci běží zázračně rychle…

Kavárna v zámeckém parku v Březnici

Státní zámek zdobený sgrafitem a obklopený parkem s dvěma rybníky mají v Březnici. Jelikož zámek býval tvrzí, je obehnán mohutnou hradbou s baštami. V jedné z bašt je kavárna s venkovním posezením. Od stolků může návštěvník obdivovat bylinkovou zahrádku. My jsme projížděli Březnicí v pondělí, takže bylo zavřeno v zámku i v kavárně. Park byl ovšem volně přístupný, zámecké nádvoří také. Objekt ve správě Národního památkového ústavu se tváří vstřícně i tehdy, když zrovna nevybírají vstupné.

Michaela Valentová

Poznáním k dokonalosti – okénko do kamenické přírody, 1. díl
Pěvci a zpěváci

Vrabec polní

Kamenicko je jedinečnou přírodní konzervatoří. Zpěv je vlastně modelovaný řev. Platíme nemalé peníze, abychom do svých uší nechávali pronikat desítky decibelů při poslechu hudby na koncertech. Jen kousek od hlavního města a přitom v opravdové, nefalšované přírodě to máme zadarmo.

Snad každý, kdo se vydá na cestu z Prahy po staré benešovské, vnímá zásadní rozdíly mezi prostředím panelových pouští s průmyslovými areály na okraji města a zachovalou přírodou v okolí Kamenice. Kdo by nechtěl bydlet v čarovném prostředí s lesy, loukami, potoky, rybníky a přitom tak blízko velkoměstu s jeho atributy a výhodami. Je tu jiný vzduch a při procházce lesem, jehož okraje leckde zasahují až k samotné zástavbě, se každý z nás octne v blahodárném klidu. V kamenické přírodě lze snadno najít místa pro odpočinek, podbarvený kulisou přirozených zvuků, ke kterým neodmyslitelně patří také zpěv ptáků. Někdy je tichý, jindy velmi intenzivní, záleží na denní době a na ročním období.

Jen v oblasti Štiřína bylo zaznamenáno přes 40 druhů těchto nenápadných zpěváčků. A to zdaleka není všechno. Ptačí říši zde zastupují druhy, které se hlasově moc neprojevují, protože labutě, potápky, dravci nebo sovy nepatří zrovna mezi hlasové exhibicionisty. V přírodních lokalitách kolem Kamenice má domov přes 60 ptačích druhů, z nichž velká většina v obci a blízkém okolí pravidelně hnízdí. Objevuje se zde i čáp černý. Uvedený počet však nemusí být konečný. Dopídit se skutečného stavu je záležitostí několikaletého pravidelného sledování.

Ptačí zpěv má hned několik důvodů a významů. Především jde o předávání informací. Kos sedící na vrcholu stromu ráno i večer oznamuje, že celé okolí patří jen jemu. Bubnování strakapoudů je také projevem teritoriálního chování, neboť si tak samci na jaře vymezují svá území. Někdy je zpěv projevem strachu, jindy jím ptáci signalizují blížící se nebezpečí. Téměř neslyšitelná volání se na jaře ozývají z hnízd. Mláďata tak volají své rodiče, aby věděli, kde jsou a že mají hlad.

Čížek lesní

Stehlík obecný

Chcete ptákům pomáhat ?

Dodržujte tyto zásady:

- Chovejte se k nim ohleduplně, buďte tolerantní.
- Nerušte je při hnízdění a vyvádění mláďat.
- Nevypouštějte na jaře rybníky a vodní plochy.
- Nekácejte stromy a keře v době hnízdění a vyvádění mladých, tj. v době od února do července.
- Kosení trávy provádějte až po prohlédnutí celé plochy (někteří ptáci hnízdí na zemi, např. červenka obecná, budníček, slavík obecný). Velké travní plochy sekejte mozaikovitě po částech.

Přikrmování ptáků

Krmení provádějte pouze v zimním období. V létě ptáky nekrmte! To platí i pro vodní ptáky (labutě, kachny a další). V zimě lze vodním ptákům výjimečně přilepšit rozmočeným starým pečivem. Nesmí být sladké ani slané, tedy žádné zbytky vánočky a cukroví!

Do krmítek patří krmné směsi, nejlépe semena obsahující rostlinné oleje, lojové koule pro ptáky, nebo např. hovězí lůj.

Ptáci jsou neodmyslitelně spjatí s dřevinami. Někteří obsazují husté keře, jiní koruny stromů, další vyhledávají dutiny ve kmenech. Bez dřevin by proto ptáků nebylo. Ptáci se v nich cítí bezpečně, nalézají zde potravu, staví si hnízda. Dřeviny jsou pro ně velmi důležité ke krátkodobým odpočinkům při přeletech krajinou. Některé druhy ptáků využívají také lidská sídla. Rorýsům, kteří jsou dnes opravdu vzácní, připomínají paneláky skalní útvary, a tak vyvádějí svá mláďata často na střechách domů pod stříškami odvětrávacích šachet, ale i ve štěrbinách kostelních věží atd. Rorýsi si nestaví hnízda a trus odnášejí pryč, takže stavby nijak neznečišťují. Lidské prostředí vyhledávají také vlaštovky, jiřičky, rehci, vrabci a dokonce i konipasi.

Ptáci plní v přírodě důležité funkce. Významně se podílejí na kvalitě a stabilizaci přírodních poměrů, které jsou základem pro náš zdravý život. Jelikož se většina druhů živí hmyzem, jsou nesmírně užiteční. Pomáhají udržovat ekologickou rovnováhu, kterou my lidé svým chováním vcelku úspěšně rozbíjíme. Je proto na nás, jaký přístup k ptákům zvolíme. Pokud pronikneme do tajů jejich života a poznáme jejich životní projevy, získáme k nim kladný a vřelý vztah.

Text: Šárka Šotolová
Foto: archiv autorky

Žluna zelená

Víte, že...

… sokol stěhovavý dokáže při střemhlavém letu při lovu dosáhnout rychlosti až 130 km/h?

… sovy mají neskutečně jemné peří na konci letek, aby se v noci mohly pohybovat zcela neslyšně?

… za nejlepšího letce u nás je považován rorýs obecný?

… čápi jsou němí? Vzájemně se dorozumívají pouze klapáním zobáků.

… tělesná teplota ptáků je vyšší než u člověka, protože se pohybuje mezi 43–44 °C ?

… průměrná doba sezení na vejcích trvá u drobných pěvců 12–14 dní?

… průměrná doba krmení mláďat trvá u drobných pěvců 14 –16 dní?

… v České republice ptáků velmi rychle ubývá, nejvíce vlivem zemědělství. V současné době u nás chybí více než 20 miliónů jedinců!

… ochrana přírody ve státech EU je postavena na bázi ochrany ptáků? V ČR jsou ptáci a jejich biotopy chráněné zákonem! Některé druhy patří mezi zvláště chráněné živočichy.

Kamenice ve vzpomínkách starousedlíků

Přinášíme další ze série rozhovorů s lidmi, které můžeme považovat za kamenické starousedlíky. V případě **Aloise Kačerovského** zní toto označení až překvapivě. Ale je to tak. Lojza sice není místní rodák, s Těptínem je však spjat již více než 50 let.

Lojzo, kde jsou kořeny tvé vazby na Kamenici, konkrétně na Těptín?

Vazby na Těptín mám od raného dětství. Na návsi bydlel můj prastrýc. Jezdil jsem sem na prázdniny a na víkendy. Do školy jsem v Kamenici nechodil, ale trávil jsem tady veškerý svůj volný čas. Líbí se mi tady tak moc, že by mě ani nenapadlo být někde jinde.

Člověk si většinou v dětství zamiluje určitá místa a k nim se pak v dospělosti vrací, i když už třeba neexistují. Je takové místo ve tvé paměti?

Taková místa mě napadají. Zámecký park v Kamenici, letní kino, koupaliště ve Struhařově. Všechna jsou dnes úplně nebo částečně minulostí…

Mrzí mne, že obec nevěnuje dostatečnou pozornost tvorbě a ochraně veřejného prostoru. Mnohá cenná místa v katastru obce byla na prodej a nyní jsou asi bohužel pro využití obce nadobro ztracena. Obec by měla mít vizi, která místa jsou pro rozvoj obce nezbytná, a sama vyvíjet investiční aktivitu a tato místa kupovat. Mnohdy jsou to pozemky, které sama obec Kamenice v minulosti ve finanční nouzi prodala. Kamenický zámek je toho asi nejlepším příkladem. Nyní je prostor naší obce doslova vydán napospas agresivnímu developingu. Například bývalé koupaliště ve Struhařově. Atraktivní místo, kde bychom se v létě mohli potkávat a na sluníčku probrat důležité i nedůležité věci. Nyní je v soukromém vlastnictví a koupaliště tam rozhodně znovu nebude.

Abych ale nebyl jen pesimista. Jsou i lokality, kde se něco povedlo. Louka pod školou za rybníkem je pěkné místo, které vzniklo doslova z ničeho.

Vybral sis Těptín jako místo pro bydlení cíleně? Bydlíš tady i přes to, že dojíždění do Prahy za prací je dnes poměrně obtížné. Před 20 lety byla situace jiná. Měnil bys dnes?
Místo kde bydlím, jsem měl vybrané k bydlení již dávno. Táhlo mne to sem vždy. Měl jsem jasno velice brzy. Blízkost lesa, míst mých prvních dětských dobrodružství a lidí, které znám celý svůj život, je pro mne zásadní hodnotou, proč se mi tu líbí. Dojíždění do Prahy je opravdu obtížné. V současné době je ale cesta autem kamkoli velmi problematická. O důvod víc být více v Kamenici.

Které další změny vnímáš v Kamenici za tu dobu, co tady bydlíš?
Změny v Kamenici, alespoň bezprostředně tam, kde bydlím, důvodem k veselosti moc nejsou. Od roku 1976 se začal Strojmetal rozrůstat směrem k obytné zástavbě, k našemu domu. Do Čakovic se přestalo jezdit přes fabriku a postavila se silnice kolem obytné zástavby. Pokračovalo to zánikem zhruba dvou hektarů lesa za sběrným dvorem v roce 1987 a pokračuje to vlastně dodnes. Je to takový etapový závod. Prohraje vždy les a louky. Bývalo to tu jiné. Vesnice tak, jak jsem ji znal jako kluk, bohužel pomalu mizí. Přitom je tento proces v našich rukou. Vše, co se tu děje, by mělo řídit zastupitelstvo obce. Už dlouho ale ten pocit nemám.

Kdysi jsi choval na Těptíně stádo koz, vyráběl sýry. Byl to návrat k idyle vesnického života, nebo snaha jíst zdravě?
Kozy jsem v Těptíně opravdu choval. Když jsem po studiu na právnické fakultě zjistil, že jako koncipient budu sedět 12 hodin denně zavřený v kanceláři, něco se ve mně zlomilo. To jsem opravdu nechtěl. A tak jsem v roce 2010 začal s chovem koz. Bylo to krásné. Zážitky na celý život. Letní večery se stádem na louce pod Višňovkou provoněné vůní sena se nedají zapomenout. Poznal jsem mnoho lidí odsud i zdaleka. Pocit z toho, když si u mě lidé s důvěrou kupovali sýry a jogurty, byl k nezaplacení. Byl jsem šťastný.

Připomíná mi to knihu Jana Otčenáška Když v ráji pršelo. Hlavní hrdinka, holka z města, odchází se svým manželem bydlet do hájovny, kde se stará mimo jiné i o stádo rohatých krasavic… Krásné, romantické, ale náročné. Proč už kozy nechováš?
Dlouhodobě se to bohužel nedalo skloubit se zaměstnáním. Ale až skončím s prací v Praze, tak možná zase něco podobného provedu. Jen doufám, že to nečte manželka. Stádečko teď žije v pohodě na nedaleké farmě v Klínci a může kdykoliv přiběhnout.

Před pár lety ses pokusil zasáhnout do komunální politiky – kandidoval jsi do obecního zastupitelstva. Co bylo motivací k tomuto kroku?
Do zastupitelstva jsem kandidoval poprvé v roce 2010. Bylo to proto, že tehdejší vedení obce začalo bránit obyvatelům obce na veřejných zasedáních zastupitelstva promluvit. To už jsem nevydržel. Veřejná zasedání tenkrát připomínala atmosférou spíše svazácké schůze. Hrozné… Naštěstí jsme už dávno někde jinde. Podruhé jsem kandidoval v roce 2014. V obou případech na konci kandidátky.

Během posledního roku jsi začal vystupovat proti hluku, který v noci ruší lidi nejen v Těptíně. Vidíš nějaké východisko z této situace?
Hluk mi prostě vadí. Zhruba před deseti lety to začalo být už neúnosné. Nikdy před tím tady takový hluk nebyl. Když na zastupitelstvu slyším od vedení obce názory, že fabrika se musí nějak rozvíjet, anebo že hluk je jen dočasným atmosférickým jevem, tak to mě vždy zvedne ze židle.

Východisko z této situace v podstatě neexistuje. Továrna této velikosti obecně nemá v rezidenční zástavbě co dělat. Bohužel tu ale je. Tak těsné soužití obce a fabriky bude do budoucna vytvářet jen další problémy. Vedení obce roky tolerovalo rozrůstání fabriky, dlouhodobě přehlíželo zájem obyvatel Kamenice na klidném životě a jakékoliv připomínky lidí bagatelizovalo. Situace dospěla až tam, že máme v Kamenici průmyslovou zónu takové velikosti a objemu výroby, která sem prostě nepatří. Tak blízko obytné zástavbě a přírodě to je problém. Nejen kvůli hluku, ale také kvůli estetickému smogu. Kovové haly vedle historického zámku a v parku – to je doslova šílené dílo, které natrvalo znehodnotilo nejhezčí místo v Kamenici.

Naději vidím v tom, že současné vedení fabriky situaci snad chápe. Možná se podaří hluk eliminovat do té míry, že to tu bude k životu. Pár takových dní už jsme tu zažili. V noci bylo v Kamenici najednou až strašidelné ticho. Vzápětí ale bohužel zase takový hluk, že se nedalo spát. Stále je situace velmi křehká.

Kdyby ti pomyslná zlatá rybka měla splnit tři přání týkající se Kamenice, která by to byla?
Tři přání? První by bylo, aby se všechny dosud nevyužité stavební pozemky v Kamenici změnily zpět na louky. Dále vlakové spojení do Prahy a potom už jenom znovuotevření hospody U Bernatů.

Hospoda U Bernatů totiž byla skoro legendou. Nyní je prázdná. Případný nájemce se v dnešní době neuživí. Znám ale místa na Vysočině, kde našli recept. Pochopili, že hospoda je srdce obce, kde se všechny kontroverze vyříkají a je klid. Obec na nájem přispívá a to přesně podle tržeb. V zimě více a v létě skoro vůbec. Nájemce má finanční jistotu a lidé hospodu. Opět by to byly skvostně investované obecní peníze. Do lidí a kvality jejich života v obci. Je to to nejvíce cenné, co v obci máme. Pohodu, klid a ničím nerušený prožitek dní, které tady trávíme. Stále vzpomínám na to, jak jsem k Bernatům přiběhl jednou v zimě v chumelenici z lesa. Kamna mě hřála do obličeje a já jsem si dal zasloužené pivo. Pes dostal buřta a dítě fidorku. Kolik nedělních večerů po fotbalovém zápase s Jirkou Zvoníčkem jsme tam proseděli, už ani nespočítám. Byla to nádhera. V létě se sedávalo venku a pohled na poslední večerní sluneční paprsky ve větvích lípy u kapličky, nad kterou švitořily vlaštovky, nejde zapomenout.

Přání jsou vyřčena, rybka v nedohlednu. Myslíš, že i bez ní jsou dosažitelná?
No koukám, že ta hospoda bude asi nejreálnější. Ale třeba se tam poté podaří ta zbylá přání dořešit. (Smích.)

Zmínil jsi Jirku Zvoníčka, který k Těptínu neodmyslitelně patřil. Mnozí na něho vzpomínáme. Chybí nám on i jeho nápady a názory, kterými nás provokoval a tím i motivoval dívat se na věci z jiného úhlu. V Těptíně vybudoval neobvyklý dům a nazval ho Opido, podle keltského oppida. Vytvořil v něm prostor pro setkávání lidí. Měl blízko k přírodě a jeho ideálem byla občanská společnost. Kdybyste dnes mohli pokračovat v debatách, co bys s ním rád probral?

Určitě bychom „řešili“ louky pod Těptínem, kde je avizován chov skotu. Žádná zvířata tam nejsou, ale vykáceno bylo velmi mnoho vzrostlých stromů. Pozemky byly v těchto místech sceleny přesně podle developingového vzorce. Od silnice do Těptína po silnici do Čakovic. Z Těptína do Kamenice byly přeťaty pěšiny vyšlapané během desítek let. Lidé teď chodí do Kamenice jen jednou cestou, která je rozježděná od traktorů. Tento prostor byl z velké části na prodej za cenu, za kterou bylo například postaveno parkoviště za kulturním domem. Obec o něj ale neprojevila sebemenší zájem. Nyní se může údajná pastvina pro krávy kdykoliv změnit na stavební pozemky. Změnou územního plánu obce. Jak je to jednoduché, je vidět na veřejných zasedáních zastupitelstva obce, kde zastupitelstvo hlasováním rozhoduje také o změnách územního plánu Kamenice. Tím rozhoduje o tom, jak zde budeme žít a co z krásné přírody kolem Kamenice v budoucnu zbude, co se s Kamenicí a z Kamenice stane. Tady je vidět, jak je situace křehká a demokracie vlastně také. Všichni zastupitelé byli demokraticky zvoleni. Dostali důvěru občanů. Ale nemůže se stát, že budou použiti v politickém projektu, který má zahladit zlořády minulých let? Nemůže se stát, že podlehnou tlakům developerů a budou bránit zájmy těch, kteří tady ještě nežijí, na úkor lidí, kteří bydlí v Kamenici už dlouho? Aby zastupitelská demokracie na obecní úrovni zafungovala, tak musíme volit ty, za nimiž je vidět kvalitní práce. Ne obličeje z plakátů. Právě o tom bychom si s Jirkou určitě povídali a na tom bychom se, myslím, shodli.

Děkuji za rozhovor.

Michaela Valentová

Kulatý stůl
Doprava v Kamenici a okolí

Z Václavského náměstí je to do Kamenice 25 kilometrů. Půlhodinka cesty – v ideálním případě. Tak tomu bývalo ještě v polovině 90. let. A dnes? Úměrně tomu, jak přibývá domů, přibývá také automobilů na silnicích. Uvnitř Kamenice i kolem ní, hlavně směrem na Prahu.

Je naděje na zlepšení? Nastane zhoršení? Jaké řešení nabízí do budoucna PID? O tom všem si povídáme „u kulatého stolu“ s Pavlem Šotolou (PŠ), Aloisem Kačerovským (AK), Vladimírou Benešovou (VB), Marií Hajduškovou (MH), Pavlou Veselou (PV), Petrem Novým (PN) a architektem Patrikem Kotasem (PK), odborníkem na územní plánování, urbanismus a dopravní stavby.

Ranní cestování do Prahy do škol a do zaměstnání po staré benešovské se stalo noční můrou pro mnoho lidí. Dopravní zácpa začíná již před Jesenicí. Přesto místo do autobusu nasedáme raději do aut. Proč?

AK: Přeplněné autobusy stojící v zácpách znechutily každého, ale nejvíce asi děti dojíždějící do Prahy. V podstatě každé dítě, které znám, chce bydlet v Praze. Kamenice jim v posledních dvaceti letech nenabídla nic, co by je tu udrželo. Navíc to obtížné dojíždění, také večer. Je to až sociologický fenomén. A hlavně selhání nás, dospělých.

PV: Cesta autem poskytuje soukromí, i když v koloně aut. Autem se navíc člověk dostane přímo tam, kam potřebuje, bez přestupování. Čas strávený na cestě v přeplněném autobuse je výrazně delší. Dojíždění dětí autobusem na kroužky je také nemyslitelné kvůli zpoždění. Nespolehlivost, nevýhodná cena, zvláště pokud z rodiny dojíždějí 2–3 členové, nepohodlí, kolony a přestupy. V čem je výhoda veřejné dopravy? S rozvíjející se výstavbou by se měla zlepšovat infrastruktura, což se bohužel neděje. Přicházejí spíše developerské projekty, které navyšují počet obyvatel, mění ráz krajiny a komplikují život obyvatel.

MH: Systém PID zřejmě zatím neumí uspokojit cestující tak, aby na sebe spoje navazovaly a byl jich dostatečný počet.

Problém ve špičkách na staré benešovské začíná už v Kamenici. V lokalitě Ládví-Valnovka a Ládeves za posledních 10 let vzniklo mnoho nových domů a z chat jsou RD, čímž přibylo významně aut, nepříjemného hluku a prachu. Ranní dopravní zácpy na Valnovce nejsou výjimkou.

VB: Souhlasím. Ranní dopravní zácpy si řidič užije už v Kamenici – u školy a kvůli různým dopravním omezením v obci. Jednu ze dvou nejpřímějších dopravních tepen směr dálnice D1 máme dlouhodobě uzavřenou. Druhá z tepen je dlouhodobě přetížena na křižovatce na Želivci směrem od Štiřína. Čekání zvláště v podvečerních hodinách je cca 20 minut, nemluvě o pátku. Snad se práce na opravě hráze Křísovského rybníka podaří o nejdříve dokončit.

PŠ: Nezapomínejme, že doprava do škol a zaměstnání veřejnou dopravou z Kamenice je kromě jiného ztížena absencí přístupových chodníků na zastávky PID.

PN: Přestože máme velice slušnou veřejnou dopravu, která je i po letošním zdražení stále výrazně levnější než celkové náklady na vlastnictví a provozování auta, tak nám zatím vychází individuální automobilová doprava jako nejpohodlnější řešení, za které jsme schopni si připlatit. Když stojím v zácpě, často si uvědomím, že ta zácpa jsem já. Jsme to my, kdo neseme zodpovědnost za zpoždění hromadné dopravy, za její špatnou použitelnost. Jsme pohodlní a v tomto případě i bezohlední.

Je pro Kamenici řešením návaznost na vlakové spojení? Lidé u nás raději jedou autem v dopravní zácpě… Máte pro to nějaké vysvětlení?

VB: Samozřejmě, jde o čas. Kdo vyzkoušel cestu linkou 461, která je spíše „vyhlídková“, příště si rozmyslí, jestli pojede znovu. Tato linka sbírá lidi z Velkých Popovic a Kunic, kteří ji využívají hojně. Kolika lidem z Kamenice ale dává smysl při cestě do Prahy? Jde totiž o to, jak rychle se z Kamenice dostanou na vlak. Moc rychle ne.

Wellness Hotel Valnovka na Ládví

zve k posezení v příjemném prostředí u dobrého jídla
Otevřeno PO–NE od 10:00 do 22:00

Na svátek sv. Martina (11.–14. listopadu) jsme připravili tradiční slavnostní menu:

Kachní paštika s domácím chlebem
•
Husí kaldoun
•
Pečené husí stehno, červené a bílé zelí, variace knedlíků
(chlupaté, karlovarské, houskové)
•
Jablečný závin
•
Svatomartinské víno

Těšíme se na Vaši návštěvu!
Rezervace na tel. 733 100 666
Kontaktujte nás na info@hotelvalnovka.cz

Jako příklad uvedu syna studujícího na Zahradním městě. Pojede-li v ideálním čase autobusem z centra Kamenice do Krče a dále na Zahradní město, je to 1 hodina 10 minut bez dopravní zácpy, což se ve špičce nestane. Zvolí-li autobus č. 461 na trase Kamenice–Strančice a následně jede vlakem na Zahradní město, trvá to 57 minut až 1 hod. 3 minuty a to musí spoje na sebe navazovat! Pojede-li autem Kamenice–Strančice a dále vlakem na Zahradní město, je to 40 minut plus čas na zaparkování auta u nádraží. Volí tedy auto a to i z důvodu, že vlak jezdí mnohem častěji než linka 461, která od 7 do 9 hodin ráno nejede z Kamenice na vlak vůbec! Během dne jede do Strančic jen 15×. Časově by mohlo pomoci, kdyby jel spoj z V. Popovic do Strančic přímo. V opačném směru by ráno autobus pomohl lidem, kteří chodí pěšky od vlaku do logistických center u dálnice. Východiskem by mohla být také obnova vlečky do Velkých Popovic.

PN: V současné době se zdají být Strančice daleko, ale to se změní. Kromě adrenalinového zážitku jízdy na elektrickém skútru např. po staré benešovské do budoucna nevidím jinou možnost, než se v rozumném čase dostat do Strančic na vlak. Otázkou je jak. Nabízí se např. sdílená individuální doprava, zrychlený spoj hromadné dopravy, obecní elektromikrobus dopravující lidi na vlak a děti ze vzdálenějších osad do školy, oddělený koridor pro cyklisty a ostatní malou jednostopou dopravu. Vypadá to jako vzdálený horizont, ale pokud se nezačneme připravovat dnes, dopadne to jako s uvažovaným rozšířením staré benešovské. Měla mít třetí pruh určený pro hromadnou dopravu. Nebyla to však priorita. Dnes již na to není místo, a tak máme problém.

PK: Kamenice, stejně tak jako mnoho dalších sídelních útvarů v okolí Prahy, má dominantní dopravní vztahy v přímém radiálním směru do Prahy. Je tedy logické, že intuitivně i racionálně většina dojíždějících do Prahy se orientuje na trasu staré vídeňské, resp. benešovské silnice. Je to nejpřímější směr. Směr na Strančice s napojením na železnici je rovněž důležitý, ale díky konfiguraci terénu a průchodu řadou obcí nelze tento směr vnímat jako rychlé spojení. Výrazné zkapacitnění této silnice asi nepřichází v úvahu, navíc nelze nekonečně komunikace pouze zkapacitňovat. Rychlé autobusové spojení do Strančic by bylo určitě na místě jako jeden z krátkodobě dosažitelných cílů. Přiznejme si však, že tím hlavním dosažitelným cílem by měl být tlak na ROPID, aby se výrazně posílila četnost spojů po staré vídeňské, resp. benešovské silnici.

Lidé z Kamenice a okolí musí mít možnost nechat někde auto či kolo, pokud chtějí jet do Prahy hromadnou dopravou. V podstatě jde o záchytná parkoviště. Kde by mohla vzniknout?

MH: Využívat v Kamenici parkoviště kolem obecního úřadu není žádoucí. Mělo by sloužit ke krátkodobým stáním (nákupy, návštěva obecního úřadu, lékaře, restaurace či kulturní akce). Odstavné parkoviště vybudované za účasti více obcí s návazností na autobusovou dopravu směrem do Prahy a z Prahy by mohlo mnoha lidem ulevit. Spolupráce nejen v oblasti dopravy by se mohla obcím vyplatit. Otevřít taková témata napříč obcemi a hledat možnosti spolupráce bude v budoucnu nutné. Praze se budeme neustále přibližovat a jednou se můžeme dokonce stát její součástí.

VB: I zde je třeba plánovat v dlouhodobém horizontu. Odstavné parkoviště by mělo být tak velké, aby stačilo i za 10 let. Města často řeší tyto problémy podzemními garážemi nebo parkovacími domy.

V okolí Kamenice by se v létě možná dalo uvažovat o širším využití kol. To by ovšem předpokládalo kvalitní a bezpečné cyklostezky. Vidíte v tomto budoucnost?

PV: Cyklostezky mají smysl. Měly by být součástí dopravní infrastruktury tam, kde je to možné. Cyklisté spolu s auty na jedné komunikaci představují velké riziko. Při stavu silnic u nás často není možné, aby cyklista jel po kraji vozovky bez nebezpečí pádu. Myslím, že mnoho lidí od jízdy na kole odrazuje právě nebezpečí, které je na silnici čeká, pokud chybí cyklostezky.

VB: Mám pocit, že cyklostezky, které vznikly před nějakou dobou, dále nerozvíjíme. Řada lidí během pandemie oprášila kola a zjistila, že je možno nechat auto doma a udělat něco pro své zdraví. Jenže kudy až do Prahy a zpět, když ne klasicky po silnici? Pokud vím, nějaké cyklotrasy naším směrem z Prahy již existují, vedou však po běžných silnicích, nikoli jako samostatný koridor pro cyklisty.

Kamenice leží v přípražské zóně a nevyhnutně bude ovlivněna plánovanými velkými dopravními stavbami. Jak se to u nás konkrétně projeví?

PN: Obávám se, že se za 10–15 let Kamenice významně dotkne výstavba dálnice D3 trasovaná přes Posázaví a Jílové u Prahy, která bude zaústěná na D0 (pražský okruh) kousek od Jesenice. Zřejmě dojde k dalšímu zahuštění dopravy na Vídeňské a to se promítne i do situace na staré benešovské, čímž se zpomalí také hromadná doprava. Významné zhoršení dopravní situace nastalo již po zprovoznění D0 a přivaděče na Vídeňskou. Pokud D0 stojí, je to vážný problém již dnes. Myslím ale, že to neovlivníme. Nezbývá než doufat, že se společnost bude vyvíjet udržitelným směrem a automobilů začne ubývat. Vždyť osobní automobil je ta nejhorší investice, většinu času někde bez užitku stojí a zabírá místo.

PK: Napojení dálnice D3 na Pražský okruh nevnímám jako problém, nýbrž jako výhodu. Napojovací komunikace vedoucí k dálničním křižovatkám na D3 mohou Kamenici, stejně jako dalším okolním obcím, pomoci. Intenzita dopravy se rozmělní do více směrů, což je žádoucí. Skutečnost, že po uvedení do provozu části pražského okruhu došlo k výraznému zhoršení propustnosti na staré vídeňské, resp. benešovské silnici, není principiálně zavíněna vznikem dálničního okruhu, nýbrž tím, že bylo uvedeno do provozu pouze torzo zamýšleného dopravního systému. Uvědomme si, že přivaděč do Vestce měl mít od okružní křižovatky ve Vestci pokračování směrem k Jižnímu Městu. Nebylo realizováno! To znamená, že dopravní efekt okruhu se takto popřel. Vytvořme silný tlak na dostavbu celého systému. Teprve potom bude komunikační síť fungovat. Nejedná se o žádné megalomanské projekty, nýbrž o reálnou vizi struktury komunikací pro dopravní prostředky, ať už je budeme nazývat klasickými automobily, elektromobily nebo jinak definovanými vozidly.

Problémy se nevyhýbají ani komunikacím uvnitř Kamenice. Špatný stav vozovek vede k uzávěrám, které se potom negativně projevují jinde. Neexistence chodníků podél silnic 2. třídy (stará benešovská, Ringhofferova ve Štiříně), zvýšení počtu aut obecně i jejich vyšší koncentrace v určitých místech. Problémy při vyjíždění ze vrat na tzv. průjezdní komunikace, kde auta často projíždějí vyšší než předepsanou rychlostí. Úsekové měření jenom někde.

Vladimíra Benešová
- *Absolventka SŠ ekonomického směru*
- *6 let fakturace, účetnictví malí podnikatelé*
- *11 let práce v bankovnictví*
- *13 let práce v pojišťovnictví*
- *Nyní speciální manager pro finanční poradce v ČR*

Mgr. Alois Kačerovský
- *Absolvent Právnické fakulty ZČU v Plzni*
- *Více než dvacet pět let práce ve sdělovacích prostředcích (Zemědělské noviny, Mladý svět, MF DNES).*

Je úsekové měření v Kamenici rozmístěno dostatečně? Plní účel?

AK: Dopravu v obci lze určitě zklidnit i úsekovým měřením. V Kamenici už ho máme a je potřeba dále ho aplikovat na místa, kde se jezdí nejrychleji. Nadměrná rychlost aut totiž také obtěžuje hlukem. Auto, které jede předpisově, skoro není slyšet. To, které jede stovkou, vás v noci vzbudí. Ti z nás, kteří bydlí u silnic, si proto místo plotů staví zdi. A vypadá to tady jako v Bogotě.

VB: Souhlasím, uvnitř obce bych se také přimlouvala za více zpomalovacích pásů (ale tam, kde mají smysl!) či za zpomalovací nájezdy před vjezdem do obce. Úsekové měření je dobré, ale, nezapomínejme, platíme za něj Říčanům. Ani pokuty za překročení rychlosti nejdou do pokladny naší obce, protože Kamenice si úsekové měření objednala právě u obce s rozšířenou působností, tedy u Říčan. Je proto třeba kombinovat různé způsoby, jak přinutit řidiče sundat nohu z plynu.

MH: Systém úsekového měření není dokončen z Ládví až na Valnovku, ačkoliv se schvaloval už někdy v roce 2017. Takto byl navržen a schválen zastupiteli, ale nikdy nedošlo k realizaci umístění radaru na zastávce Valnovka směrem do Kamenice. Většina aut, nemluvě o motorkářích, tu proto nedodržuje rychlost povolenou v obci. Za radary na Ládví ještě zrychlí a jedou rychle až do Olešovic. V úseku Valnovka–Olešovice stále ještě není chodník, i přestože obyvatelé Ládví hojně chodí do Kamenice pěšky.

Chodíte po Kamenici pěšky? Cítíte se komfortně a bezpečně? Která místa považujete za problematická?

AK: Pěšky po Kamenici je to zatím za trest. V okolních obcích je z dopravně technických staveb zřejmá úcta k chodci. Ochrana toho nejslabšího je přece ve slušné společnosti prioritou. V Kamenici stále ještě ne. Dominance aut na úkor chodců je zde zřejmá. Pro inspiraci stačí zajet třeba do Týnce nad Sázavou. Není to daleko, ale z hlediska ochrany chodců je to jiný svět.

MH: Na Ládví je nový povrch vozovky, přibyly chodníky i nové osvětlení. Někde chodníky ale ztěžují výjezd od nemovitostí na hlavní silnici, hlavně tam, kde je parcela níže než vozovka. Auta tam po zbudování chodníků musí překonávat terénní nerovnosti.

PŠ: Chodit pěšky není bezpečné a příjemné. Postrádám řešení kolizí a problematických, nebezpečných míst. Týkají se naší obce, ale na řešení situace by se, tam kde je třeba, měly podílet

i sousední obce nebo návazné úřady jako MěÚ Říčany, OÚ Sulice, KÚSK, nebo majitel rybníků Líšno. Jako příklad uvedu opravu hráze a silnice u rybníka Křísov. Na to navazuje řešení situace na křižovatce Hlavní–Štiřínská–Kostelecká. Bez semaforu tam ve špičkách dochází k dopravní zácpě. Je v zájmu všech, aby Líšno, a. s. co nejdříve dokončilo opravu hráze a obec komunikaci na hrázi. Ze strany Líšna už práce od 2. poloviny září probíhají.

Kamenice byla protkána sítí stezek pro pěší. Co z ní zbývá? Stále ještě můžeme chodit po tzv. Pištrajchu[1]. Z hlediska ochrany přírody je to cenné území. Zacházení s ochranou přírody a krajiny a udržitelného rozvoje obce se však zdá být prázdným pojmem. Jinak by nebylo možno zavést zeminou a stavební sutí nivu u ČOV. Proč dopustíme, aby soukromá firma vysokým plotem ohradila pozemky v Těptíně a výrazně tak omezila průchodnost krajiny pro lidi i zvěř? Průchod krajinou omezuje i elektrický ohradník kolem golfového hřiště. Obyvatelé Kamenice mají stále méně možností vyhnout se nebezpečným silnicím bez chodníků. Na vesnici tak přestáváme chodit pěšky.

Podkladem pro další plánování komunikací v dlouhodobém horizontu by měla být kvalitní dopravní studie. Z čeho by měla vycházet? V jaké interakci by měla být s hlavním městem?

AK: Dopravní studii, která by dopravní situaci v Kamenici pomohla komplexně řešit, zatím nemáme. Toto téma otevřeli na zastupitelstvu Jana Kohlová a Martin Otáhal již před třemi lety v souvislosti s rekonstrukcí prostranství kolem kulturního domu. Zatím stále čekáme, až bude zpracována. Doufejme, že dopravní studii zpracuje odborník, který dostal úplné a správné zadání od obce. Bez dobrého zadání totiž nelze zpracovat dobrou studii.

PN: Dobře zadaná a zpracovaná dopravní studie by jistě dala návod, jak zlepšit dopravní situaci na stávajících komunikacích.

Ing. Pavel Šotola

- *Absolvent elektro a jaderného inženýrství*
- *Pracoval v řízení investiční výstavby jaderných elektráren v ČR i ve světě*
- *Člen Spolku pro ochranu přírody, krajiny a udržitelného rozvoje Kamenice – Štiřín, z. s.*

Mgr. Petr Nový

- *Absolvent Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy*
- *10 let pracoval ve státní správě a samosprávě*
- *Následně osoba samostatně výdělečně činná*
- *Člen Spolku Klidná Kamenice*

Pěší a hromadná doprava a také cyklodoprava by měly mít v zadání vyšší prioritu než individuální automobilová doprava, pokud je naším cílem příjemný život v obci a veřejný prostor sloužící lidem.

Automobil je obecně vnímán jako přítel člověka. Je však zároveň nepřítelem veřejného prostoru v obci. A obec, to jsou lidé. Dilema, které je potřeba vyřešit. Nemůžeme mít všechno najednou, na to nemáme dostatek prostoru.

Ve středních Čechách, Kamenici nevyjímaje, je obrovský přetlak automobilů. Dokázaly by už teď přeplnit všechny představitelné komunikace i všechna představitelná parkoviště. Budování nových komunikací pro motorová vozidla nedává, v situaci limitovaného prostoru, žádný smysl. Tudy cesta nevede, zkušeností je Evropa plná.

Prioritami dopravní studie by mělo být také zachování prostoru, který ještě neopanovala motorová doprava, a jeho postupné rozšiřování, tak, aby se z Kamenice mohlo stát místo, kde jít pěšky, nebo jet na kole bude přirozenou volbou. Místem, kde se lidé nebudou bát pustit dítě do školy pěšky, na kole nebo koloběžce. Místem, které bude znamenat pro lidi přátelský a bezpečný prostor.

MH: Dopravní studie by měla zohlednit i cesty k nemovitostem od hlavních komunikací, které jsou mnohdy úzké, s velkým sklonem, s nezpevněnými okraji, v zimě špatně udržované. Mnoho lidí si přestavělo chaty na RD a nyní požadují služby od obce. V chatových oblastech se nepočítá s úklidem sněhu v zimním období. Naopak tam, kde vznikly stavební parcely bez vybudovaných komunikací, staví si je majitelé sami na své náklady, starají se pak o jejich údržbu. musí umožnit průjezd vozidel záchranného systému.

PK: Téma dopravní studie je velice živé. Neočekávejme však od dopravní studie vyřešení všech problémů. Už v jejím názvu „studie“ je zakotvena skutečnost, že má řešit hlavní zásady, koncepční ideje a strategii přístupu k tématům, která zde byla vyřčena. Není však schopna vyřešit vše do detailu. K tomu mají sloužit návazné projekty, které by měla obec zadat a které by se měly řídit zásadami definovanými v dopravní studii.

1) Pištrajch je historický místní název, vzniklý z německého slova Fischreich (říše ryb). Označuje se tak stezka pro pěší vedoucí podél potoka a rybníků mezi zámky Štiřín a Kamenice.

podzimní víkendový workshop

KERAMICKÁ MOZAIKA

INSPIRIUM

sobota 23. 10. 2021 13–18 hod

neděle 24. 10. 2021 13–16 hod

CENA DÍLNY: 1500 Kč/osoba

MÍSTO: řemeslně výtvarný ATELIÉR při kavárně
Posezení u Andělky, Masarykova 38, Velké Popovice

PROGRAM: Odpoledne I. – návrh mozaiky, příprava materiálu, lepení; Odpoledne II. – spárování mozaiky, popř. pokračování v lepení (týká se mozaiky na perlince)

V CENĚ veškerý materiál, podklad na lepení mozaiky, zapůjčení nástrojů, potřebné „know-how“, početně malá skupina, asistence lektorky.

V RÁMCI WORKSHOPU můžete tvořit mozaiku na libovolný podklad z nabídky dílny nebo si donést svůj (doporučuji konzultovat předem). Získáte základní know-how v oblasti mozaikování a vytvoříte si vlastní mozaiku.

REZERVACE A PŘIHLÁŠKA: rezervace nutná, místo si rezervujte předem telefonicky nebo emailem. Rezervace platná složením zálohy 1000,– Kč. Záloha je nevratná, po dohodě lze převést na jinou osobu. Platební údaje obdržíte při rezervaci.

LEKTORKA: Mgr. Martina Regnerová,
tel.: 773 997 092, email: inspirium@inspirium.cz
www.inspirium.cz

Během období lockdownu se k nám Pražané přijížděli nadechnout vzduchu a svá auta odstavovali, kde je napadlo. Také toto je interakce naší obce s hlavním městem. Napadá vás řešení?

MH: Dala by se využít budoucí odstavná parkoviště s návazností na integrovanou dopravu, na turistická značení, cyklotrasy apod. Pokud vzniknou, plnila by i tento účel. Dopravní studie zohledňující komplexní možnosti dopravy třeba i koňmo, pěšky či na kole může zajistit sofistikovaný průchod krajinou, čímž zabrání vytváření nových nežádoucích cest (např. napříč loukami) nebo parkování na nevhodných místech.

Obce po celé republice budují v posledních desetiletích aktivně chodníky. Nejen před volbami. Tím se celé Česko blíží standardu západních zemí, kde je bezpečnost lidí na prvním místě. Jak se touto optikou díváte na Kamenici? A co další prvky zvyšující bezpečnost všech účastníků provozu – přechody, přechodová místa, semafory, kruhové objezdy atd.?

AK: Ochranu chodců, především dětí, je potřeba neustále prosazovat. Chybějící chodníky v Kamenici nedovolily vytvoření pevných sociálních vazeb. Intenzivní a neregulovaná doprava zamezila volnému pohybu dětí a ty se nesetkávaly, jen se vozily v autech vystrašených rodičů. Vesnice jako by nežila. Lidé nechodí pěšky, nepotkávají se…

K chodníkům patří také přechody pro chodce. Není přece možné jít po chodníku domů a v místě, kde má být přechod, čekat, až projedou všechna auta. Dočkali jsme se sice chodníku směrem na Těptín, ale v aleji, která vede k hrobce, je i nový přechod .Bohužel umístění přechodu z něho dělá nebezpečné místo. Osvětlení chodníku se ale opravdu povedlo, je naprosto bezchybné.

MH: V Kamenici chodníky stále chybí, dokonce i v centru obce. Návaznost chodníků je opravdu tristní. Situace se na hlavní Benešovské ulici za 30 let velmi významně změnila k horšímu. Také proto, že komunikace č. 603 je v neutěšeném stavu, je bez bezpečnostních prvků – hlavně chodníků podél ní. V osadách chybí nejen chodníky a přechody, někdy chybí více ohleduplnosti řidičů k chodcům. Některé nově vybudované chodníky se příliš nepovedly – např. Struhařov.

PV: Situace v Kamenici se mírně zlepšila, ale stále je co řešit. Chodníky vznikají velmi pomalu a nekoncepčně. Konečně máme chodník na hrázi pod školou. Trvalo to ale mnoho let.

Osady v Kamenici stále ještě propojeny chodníky nejsou! Téměř každý den vidím chodce, kteří se snaží dostat z Ládví do Kamenice. Riskují život. Bohužel v této oblasti jezdí auta poměrně velkou rychlostí. Není se čemu divit. Podle dopravního značení nejsou totiž v obci. Kdyby zde byl chodník, nemuseli by obyvatelé z Ládví dojíždět do obchodu či školy autobusem, stačilo by, kdyby mohli bezpečně jít po chodníku. Z Ládví do Kamenice neexistuje žádná klidná cesta pro pěší kromě lesní. Ta je vhodná spíš pro procházky v přírodě než pro rychlý a bezpečný přesun, např. do školy. Navíc z této lesní cesty pak pěší, pokud míří ke škole, čeká riskantní „přeběh“ hlavní Benešovské ulice z ulice Olšové na cestu vedoucí do ulice K Čističce. Přechody by měly být samozřejmostí všude, kde je to možné, aby řidiči počítali s možností pohybu chodců.

AK: Co se týká kruhových objezdů. V Těptíně ho máme už pár let. Měl zpomalit a zklidnit dopravu v tomto místě. Je ale možné projet ho osmdesátkou! Splnil svůj účel? Podle mne ne.

PK: Chodec a chodníky – téma, které je v Kamenici a okolí nesmírně silné. Rád bych připomněl, že úspěšným vyřešením tohoto problému není realizace parciálních chodníků vedle komunikací, nýbrž vyřešení systému pěších tras jako celku. Existující komunikace mezi stávající zástavbou nelze nafukovat. V některých místech z prostorových důvodů nelze realizovat klasický souběh komunikace a chodníků. Řešením jsou však v některých místech sdílené prostory, tzn. veřejný prostor, kde se pěší, auta a cyklisté dokáží pohybovat ve společném neoddělením prostředí, které bývá spojováno s kvalitním stavebním a architektonickým řešením.

Kromě cyklistů a koní se po Kamenici pohybují rodiče s kočárky. Velmi zranitelní a křehcí účastníci provozu. Žádná vyhláška na ně nemyslí, na rozdíl od cyklistů a koní. Jak se chodí s kočárkem po Kamenici? Představme si např. trasu ze Všedobrovic na Novou Hospodu na poštu, tedy v rámci obce.

MH: Příšerná představa nejen pro mě, ale hlavně pro maminku s kočárem a jedním dítětem za ruku. Dcera bydlela v centrální Kamenici a jezdila s kočárem denně na procházku. Dnes už je to 7 let, za tu dobu žádná změna kromě chodníku u základní školy, o který bojovali někteří zastupitelé celých 14 let.

Marie Hajdušková

- *Absolventka SPgŠ – učitelka MŠ*
- *Po roce 1989 rekvalifikace – cvičitel, masér, terapeut*
- *Bývalá členka Zastupitelstva obce Kamenice (2014–2018)*
- *Zakladatelka Osadního výboru Ládví (2015)*
- *Zakladatelka a ambasadorka Klubu seniorů v Kamenici (2015)*
- *Členka spolku Kamenicko*

doc. Ing. arch. Patrik Kotas

- *Absolvent Fakulty architektury ČVUT v Praze*
- *Od r. 1991 vedoucí projektant Metroprojektu Praha*
- *V r. 1993 založil architektonické studio Patrik Kotas – Ateliér designu a architektury zaměřené na urbanismus, veřejné prostory, dopravní stavby a design dopravních prostředků*
- *V 90. letech externí designér v ČKD Dopravní systémy Praha*
- *Člen České komory architektů*
- *Vyučuje na Fakultě stavební a Fakultě architektury ČVUT v Praze*
- *V r. 2005 jmenován docentem*

Mgr. Pavla Veselá

- *Absolventka Pedagogické fakulty Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí n. Labem*
- *Pracovala ve veřejné správě, cestovním ruchu, školství*
- *9 let učitelka v ZŠ Kamenice, nyní v ZŠ Velké Popovice*

Některá „dopravní řešení“ a podoba veřejného prostoru v Kamenici připomínají Balkán za hlubokého socialismu. Např. ulice Jednosměrná, stará benešovská aj.

AK: Má-li se Kamenice stát plnohodnotným místem pro rezidenční bydlení, musí být vyřešena zejména doprava a bezpečnost chodců. Lze to udělat tak, aby to pěkně vypadalo a zároveň plnilo tyto požadavky. V centru obce je třeba omezit rychlost a centrum pomyslně vzít autům a vrátit lidem. Technická opatření v moderních obcích nedovolují autům nabrat vyšší než povolenou rychlost. Kamenicí lze však mnohde projet takovou rychlostí, která není povolena ani mimo obec.

PK: Nerad bych, aby problém pěších byl zúžen jen na chodníky. Jsou to sice prvky kontinuity a prostupnosti obydleným územím, avšak prostředí vytváří náves, náměstí nebo místo jakkoli nazývané, vybízející ke společenským aktivitám. Prostě místo, kde je příjemné se zastavit, popovídat si, dát si tam rande… Podívejme se opět za naši jižní nebo západní hranici, do Rakouska, dále do Švýcarska, do Francie nebo Holandska. Tam nevnímáme chodníky v samostatné existenci, ale jako součást společensky a architektonicky koncipovaného veřejného prostoru.

Nastínili jsme mnoho problémů. Místy zazněly i náznaky možností řešení.

PŠ: Vidíme, že kromě dílčích úprav v dopravní infrastruktuře a částečných oprav silnic se s vnitřní sítí silnic a chodníků za posledních 20 let nestalo nic, co by odpovídalo současným potřebám obyvatel Kamenice. Obecně by všichni obyvatelé Kamenice měli mít možnost použít chodníky při pěším přesunu z jedné části obce do druhé. Chodníků v obci je zoufale málo, a pokud, pak v různé kvalitě (např. chodník podél Ringhofferovy ulice ve Struhařově).

Pokud jde o novou zástavbu v obci, je v prvé řadě nutno mít pod kontrolou dostatečnost a kvalitu obecních silnic a chodníků, ale také kapacitu ČOV, školek, škol, lékařů.

V rámci změn územního plánu se dnes řeší silniční připojení a podmínky pro budoucí (zatím hypotetické) obyvatele obce. To by bylo v pořádku, kdyby byla vyřešena bezpečnost pohybu po obci pro stávající obyvatele obce. Ti však mnoho let čekají na významnější zlepšení kvality pohybu po obecních silnicích a chodnících.

Důležitý je komplexní pohled na problém. Např. ulice Návršní má od léta v horní části konečně krásný povrch. Po tolika letech velký úspěch. Ale proč bez chodníku, bez zpomalovacích prvků? Auta tam teď jezdí mnohem rychleji, než je povoleno. Kromě toho tudy výhledově bude jezdit těžká nákladní doprava na lokalitu K8 (louky po pravé straně Návršní ve směru ke křižovatce s ulicí Ringhofferovou).

Problémů je víc než dost. Jejich řešení opravdu musí být systémové. Prvořadé je pořídit klíčové dokumenty, z nichž by měl vycházet územní plán. Jejich zpracování odborníky je drahé, ale pokud chceme kvalitu, jsou to dobře investované peníze do budoucnosti Kamenice. Jde zejména o:

- Komplexní vyhodnocení vlivu na životní prostředí obce (SEA) odpovídající realitě a skutečnosti, že Kamenice má krásnou a unikátní přírodu zasluhující poctivou péči.
- Komplexní dopravní koncepci obce tak, aby na ní bylo možno stavět v horizontu alespoň nejbližších 10 let.

Neméně důležitá je pak je i vazba na nadřízené a partnerské úřady a organizace a komunikace s nimi. Bez spolupráce klíčových hráčů – okolních obcí, podnikatelských subjektů – se nepohneme z místa. Platí to pro cyklostezky, systém PID, záchytná parkoviště, stejně jako pro chodníky a stezky pro pěší či koně. Řadu projektů jedna obec neufinancuje – také zde je důležité komunikovat a vyjednávat s partnery.

PK: Řešním situace v oblasti dopravy směrem na Prahu je důrazný tlak na zkracování intervalů, zvyšování kapacity použitím zejména kloubových autobusů a zajištění časových návazností na lokální linky. Tím lze dosáhnout výrazného zvýšení efektivity veřejné dopravy oproti přirozené tendenci použít vlastní auto. Jenomže jsme u problému, který je zde opakovaně zmiňovaný: ucpané stávající komunikace, neprůjezdnost a neschopnost garantovat jízdní řád. Jsou to spojité nádoby. Pokud nebude nabídka kvality a kapacity veřejné dopravy převyšovat poptávku, bude vždy MHD jenom ve vleku současných kapacitních požadavků. Nedávné zkušenosti ze západní Evropy potvrzují opakovaný fakt, že je potřeba dopředu vytvořit zvýhodněnou nabídku veřejné dopravy, i přes existenci problémů s neprůjezdností společně sdílených komunikací. Tím dojde k postupnému, nikoli jednorázovému přelivu cestujících ze sféry individuálního automobilismu do sféry veřejné dopravy. Následně potom dojde k určitému, nikterak skokovému, poklesu intenzity individuální dopravy, čímž se zkvalitní rychlost a pravidelnost dopravy veřejné. Možná to zní jako teorie, ale v zemích, kde bylo tradiční pouto občana a automobilu skoro nerozlučné, toto zafungovalo (např. ve Francii nebo v Británii). Těchto cílů jsme schopni dosáhnout v relativně krátké době několika let.

A pak je tu cíl střednědobý, možná až dlouhodobý – vytvoření nezávislé dopravní cesty veřejné dopravy, která nebude v celé své trase svázána s individuální dopravou. Jasně, nabízí se doprava kolejová – železnice, nebo povrchové metro, či tramvaj. Železnice i metro nabízejí rychlost, naprostou nezávislost na podmínkách silniční dopravy, tudíž garanci časové dostupnosti centra Prahy. Avšak investice do výstavby přináší extrémní ekonomické náklady. Těžko si asi představíme, že by v centru Jesenice, Horních Jirčan nebo Kamenice někdo zainvestoval podzemní stanici železnice nebo metra.

Naopak je tu k dispozici tradiční dopravní prostředek – tramvaj. Její tratě umí zkombinovat rychlé úseky v nezastavěném území na samostatném drážním tělese mimo existující silniční komunikace, a zároveň umí procházet centry měst, městeček a obcí ve sdíleném prostoru kombinujícím pěší plochy, tramvaje a přiměřený pohyb automobilů (za předpokladu, že tranzitní doprava v těchto sídlech bude vedena převážně po obchvatech). Dokáži si představit jako velice reálný směr vývoje veřejné dopravy realizaci takovéto tramvajové tratě, jednokolejné s výhybnami, která napojí celou oblast Jesenicka a Kamenicka k budoucí konečné stanici metra trasy D v Písnici a která zároveň se napojí i na pražskou existující tramvajovou síť. Úspěšně realizované příklady z minulých let např. v Zürichu nebo v Linci nebo v Gmundenu nebo v Baselu to krásně dokladují. Realizace nemusí být tak vzdálená. Jen to chce odvahu a společně vytýčený jasně definovaný cíl!.

Z Kamenice do Prahy veřejnou dopravou – přinese budoucnost zlepšení?

Je zcela zřejmé, že pro všechny obyvatele není v Kamenici dostatek pracovních příležitostí ani možností středoškolského vzdělání. Tudíž velká část dospělých i mládeže absolvuje každodenní anabázi prostředky hromadné dopravy, nebo osobním vozem. Neexistence efektivní veřejné dopravy (vlak, autobus, tramvaj) z Kamenice do Prahy, kam většina obyvatel míří za prací, je velký problém. Cestování je časově náročné kvůli přetíženým dopravním tepnám, kvalita hromadné dopravy také vázne. Naděje umírá poslední, a tak se pokusím o náhled do budoucnosti přípražské veřejné dopravy na základě existujících dostupných dat.

Trocha pojmosloví pro orientaci v problematice

Podle stavebního zákona jsou pro budoucnost dopravy vůči Praze základem závazné územně plánovací dokumentace – zásady územního rozvoje (ZÚR) jak Středočeského kraje (ZÚR SK), tak Prahy (ZÚR P), které určují mimo jiné základní podmínky pro umístění koridorů nadmístního významu (např. návrh koridoru dálnice D3 a metra D). Dopravní koridory mohou mít podobu veřejně prospěšných staveb (VPS) pro veřejnou infrastrukturu zřizovanou nebo užívanou ve veřejném zájmu a určenou k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu. Tyto VPS se vymezují i v platném územním plánu obce Kamenice (ÚPO), ale ZÚR SK a ZÚR P jsou ÚPO nadřazeny.

Záměry Jesenice v oblasti veřejné dopravy se týkají i nás

Nesporným přínosem by pro veřejnou dopravu byl samostatný dopravní koridor, nejlépe z Kamenice k nejbližší stanici metra. Vytvoření koridoru je však reálnější z Jesenice do Prahy. U něho by stačilo zřídit terminál pro veřejnou dopravu, který by umožnil přestup na kolejovou dopravu a také parkování typu P+R včetně parkování pro cyklisty. Jesenice nyní pořizuje nový ÚP a v něm počítá s kolejovou dopravou, ale trasu stávajícího koridoru mění. Zachovává logiku terminálu veř. dopravy vhodného i pro přestup z autobusů na kolejový typ dopravy a navíc navrhuje parkovací dům P+R s kapacitou 1000 osobních vozů (napravo v poli poblíž první okružní křižovatky ve směru od Kamenice u nájezdu na Pražský okruh směr dálnice D1). Možná by toto ukončení kolejové dopravy umožnilo v budoucnu její pokračování např. na Mandavu. Navrhovaný koridor bude mít návaznost na poslední stanici metra D v Písnici, kde bude depo a pravděpodobně i možnost parkování P+R. V souvislosti s tím by se změnila i logika systému Pražské integrované dopravy (PID). Praha počítá do roku 2029 s rozvojem linek PID takto: autobusy č. 335 a 337 by měly mít konečnou v Praze u depa v Písnici u metra D. Autobus č. 339 by touto stanicí projel na konečnou u nemocnice v Krči. Pokud by se přání Jesenice splnilo a autobusy by byly nahrazeny kolejovou dopravou až do Písnice, tak by autobusy jedoucí z Kamenice končily u terminálu v Jesenici. Pro realizaci kolej. dopravy v citovaném koridoru je podmínkou např. realizace přeložky silnice II/603, resp. dokončení jihozápadního obchvatu Jesenice. Více informací naleznete na web odkazu, kde je prozatím uložena projednávaná dokumentace nového ÚP Jesenice: https://www.mujesenice.cz/dokumentace-navrhu-up-pro-spolecne-jednani/ms-6168/p1=6168.

Zde je dokument vývoje PID do roku 2029: https://pid.cz/wp-content/uploads/2018/09/DokumentB.pdf#page=73 (od str. 91, část B.13 metro D a autobusy).

Přejme si, aby se do ÚP všech obcí na trase po staré benešovské (II/603) promítly obdobné záměry a aby ZÚR Středočeského kraje a Prahy byly schopny tato přání vstřebat. Koridory by zvýšily kapacitu hlavní silniční tepny a zefektivnily veřejnou dopravu.

Doufejme, že pozitivní změny v oblasti dopravy nastanou v blízké budoucnosti. Napište nám názory na kvalitu a vyhovující kapacitu spojů veřejné dopravy v dopravních špičkách směrem do Prahy a z Prahy.

Alena Dziadkiewiczová

Územní plán? Tomu já nemůžu rozumět...

Tuto větu slýcháme docela často. Územní plánování a změny územního plánu jsou v Kamenici jedním z hlavních témat už docela dlouho. Přesto nebo právě proto přinášíme vysvětlení, o co vlastně v územním plánování jde. O „zlidštění", tedy popularizaci této problematiky se pro naše čtenáře v tomto příspěvku pokusil pan Ing. Ladislav Kerleha, profesí urbanista a v letech 2007–2010 vedoucí stavebního úřadu v Jílovém u Prahy. Nyní relaxuje a užívá si zdravého vzduchu v krásném prostředí vesničky Ledce, kde provozuje bistro. Pokud jste někdy v poslední době jeli touto trasou na kole, možná i vám uvařil něco dobrého na zub.

Územní plán je dohoda o soudržnosti a kvalitě života

Územní plán je základní a nejsilnější nástroj územního plánování každé obce. Územní plán je dohodou o využití území obce mezi všemi jejími obyvateli, vlastníky nemovitostí v ní a orgány veřejné správy. Jedná se o písemnou dohodu na rozvoji obce a ochraně jejích hodnot (kulturních, společenských, přírodních či historických) se silnou právní ochranou.

Územní plánování je pak dle stavebního zákona „trvalá, soustavná a komplexní činnost orgánů územního plánování a stavebních úřadů. Územní plánování řeší využití území

a zásady jeho uspořádání. Chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. S ohledem na ochranu krajiny dbá na hospodárné využívání zastavěného území. Územní plánování usiluje o dosažení souladu veřejných a soukromých zájmů."[1)]

Hlavním cílem územního plánování je zajistit **udržitelný rozvoj území** spočívající ve vyváženém vztahu mezi hospodářským rozvojem, ochranou životního prostředí a soudržností společenství obyvatel území.

Územní plánování je setrvalý proces, který neustále hledá balanc mezi uvedenými třemi pilíři udržitelného rozvoje.

Chrání přírodní, kulturní a historické hodnoty, včetně architektonického a urbanistického dědictví (enviromentální pilíř).

Vytváří vhodné podmínky pro hospodářský rozvoj území, vymezením prostoru pro novou výstavbu (ekonomický pilíř). Zajišťuje soudržnost obyvatel vyvažováním nerovností mezi jednotlivými skupinami obyvatel a usiluje o začleňování vyloučených (chudých, hendikepovaných či diskriminovaných) a o zvýšení kvality života (sociální pilíř).

Územní plán je tedy hlavním nástrojem územního plánování. Práce na územním plánu nikdy nekončí, a proto je možné ho měnit, nicméně taková **změna musí být v souladu s původní koncepcí plánu a nesmí poškozovat formulované hodnoty území.**

Co to znamená v normálním životě?

Územní plán je nástroj v rukou nás všech, který nám umožňuje se dobře starat o naše sídla a prostředí, ve kterých žijeme. Je potřeba ho společně vytvářet a společně o něj pečovat, v čase ho upravovat (tj. aktualizovat) a dobře hlídat úředníky a politiky, aby s ním zacházeli správně.

Vytvoření územního plánu a jeho schválení je značně složitý proces, a není proto divu, že jen málokdo má chuť a energii se zaobírat jeho kontrolou. U větších měst si kontroverzí v územním plánování často všimnou novináři, nebo se tématu věnují různé neziskové organizace. U malých obcí veškerá kontrola leží často na jednotlivcích, kteří ale na druhou stranu mají o dost větší možnosti ovlivňovat společné věci.

Jakou kdo má roli v územním plánování?

Obec, zastoupená politickým vedením, rozhoduje o pořízení územního plánu nebo jeho změny. Najímá si **pořizovatele**, tj. osobu způsobilou pořizovat územní plán, která má za úkol provést celým legislativním procesem pořízení a schvalování plánu či jeho změny. Dále si obec najímá **zpracovatele** územního plánu nebo jeho změny, tj. způsobilou osobu (většinou architekta), která vytvoří samotný plán či jeho změnu, a to na základě zadání, které zpracoval pořizovatel. Výsledné společné dílo má za úkol skloubit požadavky jednotlivých zájmů v území. Požadavky, které jsou v rozporu s hodnotami území, urbanistickými principy rozvoje sídel a udržitelným rozvojem, mají být vyloučeny.

1) Cíle a úkoly územního plánování, stavební zákon č. 183/2006 hlava I, §18 a 19.

Politici koordinují činnosti spojené s územním plánováním a do značné míry rozhodují o podobě rozvoje obce. Politici jsou voleni občany, aby zastupovali jejich zájmy ve všech těchto procesech.

Občané vedle toho, že volí své zástupce, mají také roli hlavního kontrolora svých zástupců a jejich práce. Přece jenom si je volí a platí.

Úředníci realizují činnosti, které jim ze zákona přísluší, zákony předepsaným způsobem. To, zda svou práci vykonávají správně a nezaujatě, je také předmětem veřejné kontroly.

Jinak řečeno, politici by měli v územním plánování hrát roli koordinátorů zájmů jednotlivých subjektů v území (občanů, firem, státu) a úředníci by měli provádět složitými procesy plánování a realizovat jednotlivé kroky v souladu se zákony. Jednotliví občané pak mají možnost a vlastně i povinnost, protože to za ně nikdo dělat nemůže, sdružovat se do spolků a hlídat činnost svých politických zástupců i placených úředníků.

V malých obcích, kde není přítomen významný kapitál, většinou nedochází k výrazným konfliktům a celý systém je víceméně v rovnováze, i přes nepříliš aktivní obyvatelstvo. Problém nastává, pokud je v malém sídle přítomen kapitál, který přesahuje lokální význam. V takovém případě dochází k vychýlení rovnováhy a obyvatelé dříve či později začnou pociťovat zhoršující se kvalitu života. Jestliže politici či úředníci nejsou schopni uhájit veřejný zájem před negativními dopady podnikání na místní životní prostředí, dojde k přirozené aktivizaci nespokojených občanů, kteří usilují o návrat zpět do rovnováhy.

Změna územního plánu

Návrh na změnu územního plánu může mimo jiné podat občan obce, vlastník nemovitosti či oprávněný investor. O pořízení změny rozhoduje obec a náklady ze zákona hradí obec, nicméně ta může její pořízení podmínit úhradou nákladů navrhovatelem.

V praxi má často navrhovatel hlavní vliv na výběr pořizovatele i zpracovatele územního plánu logicky tak, aby jím navrhovaná změna proběhla hladce. Záleží pak na politické reprezentaci obce, jak silně hájí veřejný zájem a přenechá iniciativu navrhovateli, nebo si ponechá hlavní roli koordinátora.

Každé změně územního plánu by měla předcházet veřejná debata a navrhovatel změny by měl být schopen změnu obhájit nejen před politickou reprezentací obce, ale i před občany celé obce.

Jednoduše řečeno, abychom spolu mohli žít ve městě i na vesnici a měli možnost dobře rozvíjet naši obec, potřebujeme dojít ke společné dohodě na jejím uspořádání. K tomu jsme si vytvořili poměrně dobře použitelné nástroje – územní plány včetně procesu jejich schvalování.

Ladislav Kerleha

Problémy s hlukem byly, jsou a (ne)budou?

Problémy s hlukem provázejí průmyslovou výrobu již od jejích počátků. Ringhofferové začali své podnikání mědikovců či kotlářů (řemeslo německy nazývané Kupferschmied) koncem roku 1771 v Praze, na Starém Městě, v Platnéřské ulici. Již od začátku se z podstaty nejednalo o tichou činnost. K rozšíření výroby o větší (a na výrobní prostory náročnější) výrobky, jejichž strojová výroba produkovala více hluku, byl od roku 1822 využit kamenický hamr (v tzv. horním mlýnu). Kamenice v té době byla vesnička o přibližně 90 obyvatelích, výroba byla situována v údolí a v noci se nepracovalo.

I běžná rukodělná produkce byla na Starém Městě pražském neudržitelná. Nebyl tam dostatek prostoru a hluk vadil obyvatelům okolních domů. Proto Ringhofferové roku 1848 výrobu přesunuli do Mariánské ulice (dnes Opletalova) na Novém Městě, kde u městských hradeb instalovali parní stroj a mohli pracovat na větších zakázkách. Záhy však přišel další střet s obyvateli, kterým hluk vadil. Hluk byl tentokrát již hlavním motivem stěhování. Hlučná výroba se stěhovala do Kamenice, kde kvůli tomu byly v roce 1849 postaveny nová válcovna a měděný hamr na výrobu plechů a rour (na místě tzv. dolního mlýna).

Další etapou byla, počínaje rokem 1852, vagonka a později také slévárna, strojírna a plynárna na Smíchově, kde si Ringhofferové prosadili průmyslovou výrobu i přes odpor místních obyvatel. Nevraživost částečně utišili tím, že židovské obci postavili novou synagogu (ta původní byla zasažena hlukem do té míry, že se stala nepoužitelnou). Několik let (1876–1879) Ringhofferové uvažovali o zrušení továrny v Kamenici, nebo jejím přestěhování blíže ke Smíchovu, nakonec k tomu však nedošlo.

Prostor a dopady do životního prostředí byly a jsou limitem průmyslové výroby. Také okolí míst, ve kterých k výrobě docházelo/dochází, se postupně mění, převažují jiné funkce, které na začátku nebyly tak významné. Dnes je nemyslitelné, aby výroba probíhala na Starém či Novém Městě pražském. Na Smíchově továrna dávno neexistuje. Definitivně převládla funkce bydlení.

Stejně jako kdysi v Praze Ringhofferové, naráží dnes Strojmetal v Kamenici na limity území. Minimálně od roku 2014, po významném navýšení výroby, se Strojmetal pohybuje mimo dlouhodobě udržitelnou „oblast“. Ringhofferové neměli jinou možnost, než se postupně znovu a znovu stěhovat do míst, kde bylo možné daný objem výroby realizovat s přijatelnými dopady na okolí a kde zároveň mohli nakoupit pozemky za přijatelnou cenu. Strojmetal postupuje obdobně, intenzivně se rozvíjí v levnějším Bruntále, kde nalezl dostatek prostoru v průmyslové zóně za městem. V Kamenici je to složitější. Prostor je omezený. Továrna je situována v historickém centru obce, které je pod památkovou ochranou. Průmyslová výroba je zde v konfliktu s dnes již jasně převažující funkcí bydlení.

Strojmetal má situaci o něco jednodušší, protože již existují technologie, které dokáží negativní dopady výroby řešit. Opravdu účinná protihluková opatření jsou finančně náročná. Nikdo dnes nedokáže s jistotou říci, jaká protihluková opatření vyřeší problém s hlukem v Kamenici, ani kolik budou stát.

Od pana ředitele Záhorce jsme opakovaně slyšeli a četli, že Strojmetal chce být dobrým sousedem. Strojmetalu pod novým vedením nelze upřít snahu situaci řešit, avšak výsledky jsou neuspokojivé. Mít dobré sousedy je k nezaplacení. Být dobrým sousedem však není zadarmo. Průmyslová výroba Strojmetalu nadále produkuje obtěžující hluk, který obyvatelé Kamenice slyší a vnímají ho silně negativně. Je to jediný kontinuální noční zdroj hluku v naší obci. Také v září bylo možné se přesvědčit, tak jako každý měsíc, že když mají ve Strojmetalu napilno, tak se v Kamenici nedá klidně spát. Kde se nedá klidně spát, tam se nedá ve zdraví žít.

Pokud pan ředitel dostojí svým slovům, že se Strojmetal stane jednou z nejtišších továren na celém světě, měl by se již brzy do Kamenice vrátit klid. Pokud by se tento stav ukázal být trvalým, Strojmetal by mohl být vnímán jako skutečně dobrý soused. Obyvatelé Kamenice by to jistě ocenili.

Historická fakta jsem nalezl v těchto publikacích: Fenomén Ringhoffer, Milan Hlavačka – Miloš Hořejš a kol., NTM 2019; Kamenice v proměnách věků, Vlasta Hartvichová, Jan Pišna (edd.), Obec Kamenice 2010; Toulky českou minulostí 8, Petr Hora-Hořejš, Via facti 2000.

Petr Nový

SPOLEK KAMENICKO

ZVE VŠECHNY, KTEŘÍ MAJÍ RÁDI ZDEJŠÍ KRAJINU,

K VÝSADBĚ OVOCNÉ ALEJE LEOPOLDINY RINGHOFFEROVÉ

KDY?	v sobotu 6. listopadu 2021
V KOLIK?	9:00 hod. (začínáme instruktáží k výsadbě)
KDE?	louka mezi Štiřínem a Všedobrovicemi pod studánkami
CO S SEBOU?	lopaty, hrábě, rýče, zahradnické nůžky, pily apod.

Za podpory Nadace pro rozvoj občanské společnosti z dotačního programu Plzeňského pivovaru Kozel lidem a ve spolupráci s obcí Kamenice dosázíme 20 novými stromky starých krajových odrůd stromořadí vedoucí ze Všedobrovic ke Štiřínským studánkám.

Každá pomocná ruka vítána! Po práci i během ní občerstvení zaručeno.

„Tento projekt byl podpořen z Grantového programu Plzeňského Prazdroje."
Aktuální informace na www.kamenicko.cz.

Zářijové vzpomínání na Přemysla Pittra

Jsme rádi, že jméno Přemysla Pittra znělo kamenickým veřejným prostorem. Sešli jsme se na dvou akcích, které se vydařily díky spolupráci, ochotě a vstřícnému přístupu různých subjektů i vašemu zájmu. Ještě jednou děkujeme. Připomínáme, že výstava v Kulturním centru Kamenice trvá až do 31. října.

Děkujeme všem, kteří podpořili vznik tohoto čísla. Pokud se Vám náš časopis líbí, můžete nám přispět na vydání dalších čísel. Číslo účtu pro případné dary 2801133793/2010. Na žádost obratem vystavíme darovací smlouvu.

Dvouměsíčník KAMENICKO Číslo 8 – Říjen 2021. Zdarma. Vydavatelem je spolek Kamenicko se sídlem Vrbová 960, 251 68 Kamenice. IČO: 05565073. www.kamenicko.cz, e-mail: spolek@kamenicko.cz. Evidence MK ČR E-22727. Tisk: Žaket – kartografické vydavatelství a tiskárna, Praha 6. Toto číslo vyšlo dne 18. 10. 2021 nákladem 1200 výtisků.

SPOLEK KAMENICKO