

**Věc: Zdůvodnění nezpracovaných požadavků****Akce: II/106, most ev.č. 106-001 Štěchovice - PD**

- 1) Provizorní lávka byla ze strany KSÚS zamítnuta a je pro to několik důvodů. Když pomíneme velmi složité základové poměry a projednatelnost takového řešení napříč institucemi, tak by lávka musela zajistit splavnost řeky a splnit návrhový průtok Q100. Dále zajistit průjezdné profily na všech navazujících a přecházejících komunikacích. Mostovka takové lávky by tedy musela být ve stejné výškové úrovni jako stávající Štěchovický most a to bez ohledu na to, jestli je provizorní nebo případně trvalá. Trvalá lávka jako taková by nedávala vůbec smysl, když provoz ve stejném místě zajišťuje most. Dočasná lávka včetně nájezdových bezbariérových ramp by dosáhla svojí délkou lehce přes 200 m délky. S tím, že základní konstrukce by měla 165m a z toho nejdelší pole o rozpětí 60 m. V současnosti můžeme srovnávat například s novou Trojskou lávkou - 256 m za 150 mil. Kč nebo lávkou v Nymburce - 228 m za 135 mil. Kč. Náklady na realizaci takové lávky by tedy přesahovaly 100 mil. Kč. K tomu musíme připočítat náklady na následnou demolici lávky v řádech desítek milionů korun a případně výkupy pozemků. Jen za čistou konstrukci provizorní lávky by kraj musel zaplatit dvojnásobek ceny rekonstrukce Štěchovického mostu, který dle odhadu nákladů dle datové základny DSP vychází na cca 52 mil. Kč bez DPH. Výstavba provizorní lávky by tedy byly zbytečné a nezdůvodnitelné náklady.
- 2) Řešení přívozu je jediné možné řešení. Kapacita přívozů je obvykle 40 nebo 50 osob. Pokud budeme opět srovnávat s Trojskou lávkou, tak tam byla nasazena loď s kapacitou 100 osob. Interval přívozu budou odpovídat intervalům a kapacitě přerušených autobusových linek dle jízdního řádu se zohledněním pěší přepravy přes most. V současnosti jsou na trase 3 linky. Jedna, která končí ve Štěchovicích, by byla nahrazena přívozem. Zbývající dvě linky by pravděpodobně pokračovaly po objízdě trase. O konkrétní podobě náhradní dopravy rozhodne provozovatel autobusových linek.
- 3) Pozemek p.č. 700/13, k.ú. Štěchovice u Prahy (vlastník obec Hradištko) nelze využít pro otáčení autobusu, protože na to není dostatečně veliký (vhodné pouze pro malý autobus). Z důvodu záboru pro opravu mostu bude na Hradištské křižovatce z prostorových důvodů zajištěn průjezd pouze osobními vozidly zajišťujícím obsluhu ulice „K Přehradě“. Jediné možné místo k otáčení autobusu a tedy i umístění autobusové zastávky jsou pozemky v ulici Šlemínská.
- 4) Provádění prací v dvousměnném provozu nelze nařídit. Stavba bude dle harmonogramu jasně časově vymezena a je věcí zhotovitele, aby zajistil takové podmínky, které umožní stavbu dokončit včas.
- 5) Zajištění vjezdu pouze jednoho nákladního vozidla na most z důvodu omezené zatížitelnosti. Toto je velmi složitá problematika. V dnešní době se v tomto ohledu nabízí technologické možnosti. Jako například zabudování vah na předpolí a osazení semaforů. Technologie, kterou navíc někdo bude muset trvale spravovat. Ať už navrhnu jakoukoliv další technologii, tak narážíme na zásadní problém a ten tvoří křižovatka na straně Štěchovic. Umístění semafor v předpolí mostu by totiž, v okamžiku vjezdu nákladního vozidla na most, zablokoval všechna vozidla odbočující na most a tím i celou štěchovickou křižovatku. Což je s ohledem na šířku komunikace II/102 neřešitelná situace. Samozřejmě ideální by byl stav, pokud by se zajistila plná zatížitelnost mostu. To však nelze zajistit s ohledem na jeho památkovou ochranu mostu.

10.11.2020

Ing. Aleš Meister