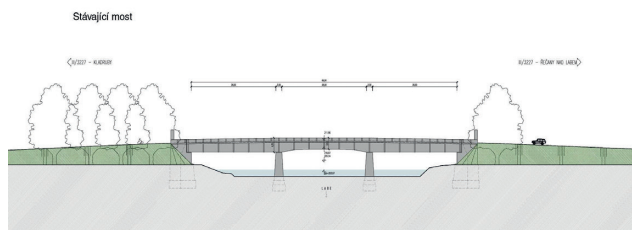


Nový most v Řečanech nad Labem bude propojen s cyklostezkou

Stávající mostní objekt mezi Kladrubami nad Labem a Řečany nad Labem slouží od roku 1926. Mostní konstrukce je od roku 2015 pravidelně sledována diagnostickým průzkumem a analýzou provozního stavu. Ze závěrů těchto diagnostických průzkumů vyplývá naléhavost výměny nosné konstrukce mostu v co nejkratším časovém horizontu.

„Začali jsme okamžitě připravovat jeho výstavbu. Nejdůležitější bylo projednat stavebnětechnické řešení. Také jsme museli dbát na architektonické podoby a začlenění do terénu. Ze čtyř variant nakonec pracovní skupina UNESCO vybrala jednu. Labe je splavnou řekou a nová mostní konstrukce bude splňovat průplavní parametry. V současné době jsme před nabytím právní moci územního rozhodnutí,“ řekl ředitel Správy a údržby silnic Pardubického kraje Miroslav Němec.

Stávající konstrukce je v havarijním stavu. Připravuje se tedy mostní provizorium, které bude řešeno soliterně v co nejkratší době. V současné době probíhá výběrové řízení na pronájem, jenž bude na dobu 44 měsíců. Pokud se podaří získat vhodného zhotovitele, dojde co nejdříve k realizaci. Provedení je nezbytné. Na mostě je momentálně omezen provoz na 30 km za hodinu a zákaz vjezdu vozidel nad 12 tun. Toto omezení však řidiči nákladních vozidel porušují. Z těchto důvodů byla na most umístěna fotopast, která monitoruje přejezd těžkých vozidel. Řidiči se i tak dopouštějí velkých přestupků, protože porušují zákazové značky. To může stát profesionální řidiče několik



Stávající most



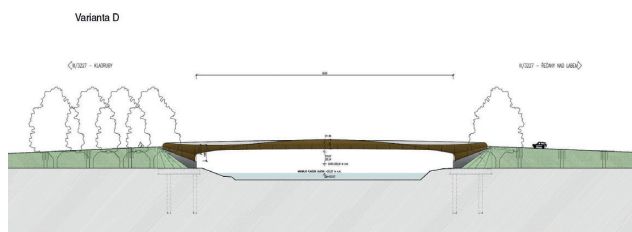
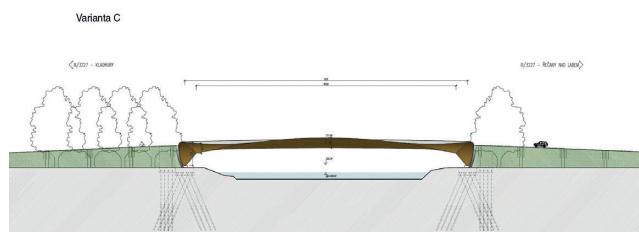
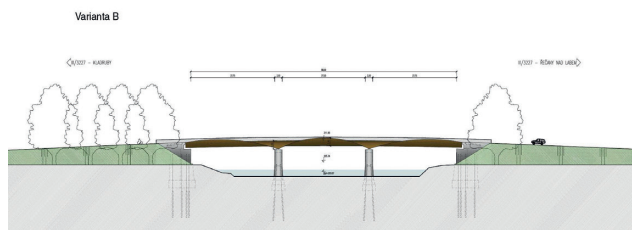
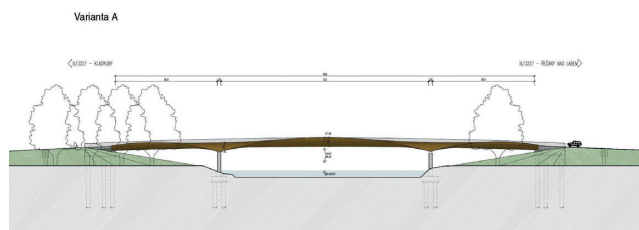
Popisek



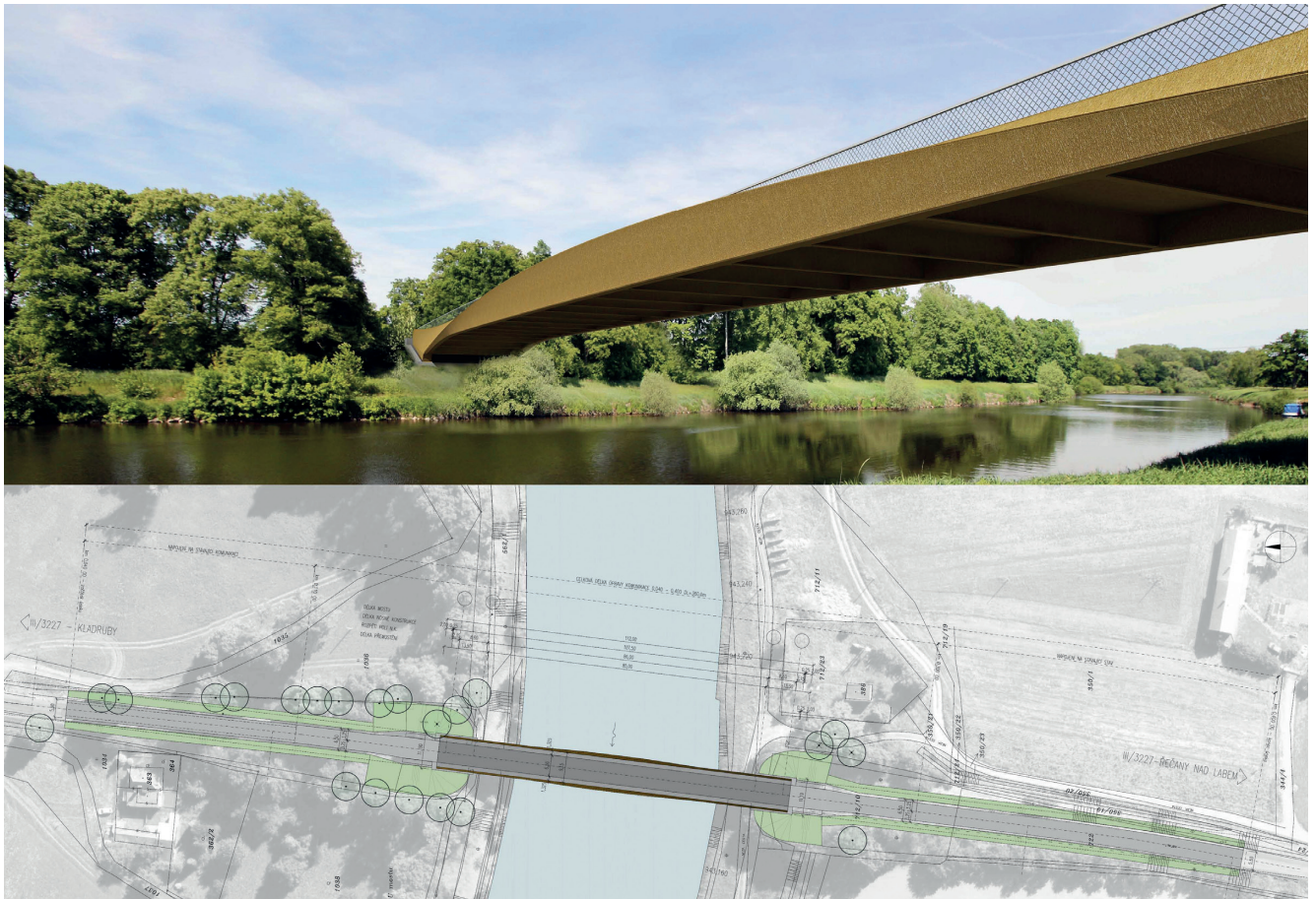
Popisek

bodů a může to pro ně znamenat i ztrátu zaměstnání. Dokonce se může jednat i o veřejné ohrožení.

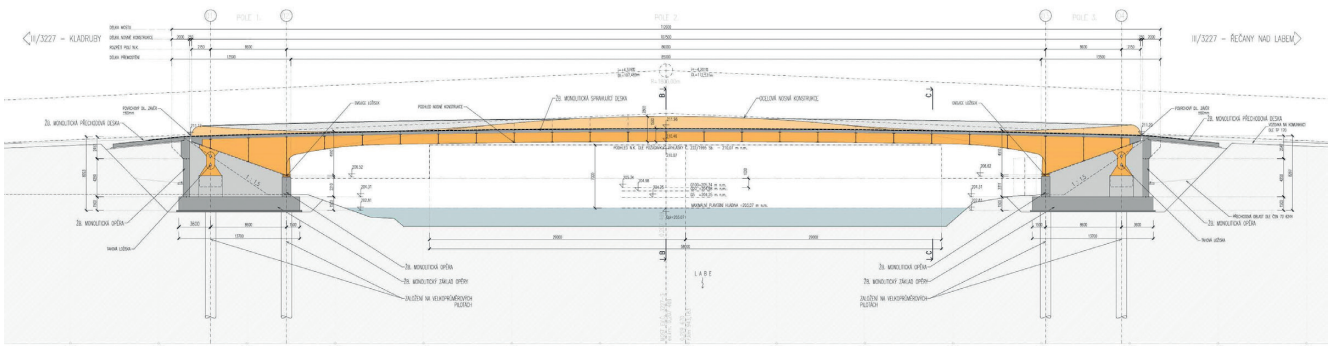
Nový mostní objekt je navržen o délce 112 metrů a šířky 6,5 metru. Výška podhledu nosné konstrukce je nad maximální plavební hladinou, která je 7 metrů. Šířka navrženého plavebního prostoru v mostním otvoru je minimálně 40 metrů. Kalkulace nového mostu je spočítána na 160 milionů korun.



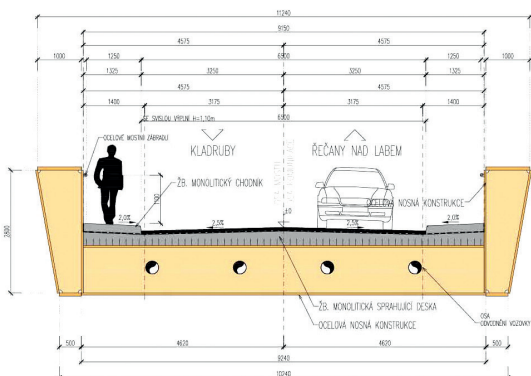
Navrhované varianty A, B, C, D



Vizualizace mostu ev. č. 3227-3 Řečany nad Labem a situace navrhovaného stavu – varianta D



Podélný řez mostem – varianta D



Příčný řez mostem C – varianta D

„Rekonstrukce mostu by se mohla zahájit v dubnu roku 2022. S novým řešením mostní konstrukce vznikne i cyklostezka, která výrazně zvýší bezpečnost cyklistů. Jejich pohyb je na zmiňované komunikaci díky kulturní památce Národní hřebčín Kladruby nad Labem, zapsané do seznamu UNESCO značný. Na mostě se také počítá s chodníky pro chodce. Odstraníme pilíř mostu přímo z řeky. Tímto zásahem zlepšíme hydrologické podmínky. Nyní jednáme o možném finančním podílu na této stavbě se státem,“ doplnil Miroslav Němec.

Veřejný zájem a vyjednávání finanční spoluúčasti státu souvisí se zvýšením bezpečnosti chodců a cyklistů, vytvořením podmínek pro plavební vodní cestu, zlepšením průtoku Labe a příjezdem k národní kulturní památce zapsané v seznamu UNESCO.

(red)

Silničáři v Pardubickém kraji řeší výspravy poškozených komunikací

Správa a údržba silnic Pardubického kraje společně s Pardubickým krajem vyvinuly unikátní technologie monitoringu opotřebení silnic v majetku kraje. Monitoring byl vyvinut v návaznosti na velké stavby, těžbu kameniva či těžbu dřeva po kůrovcové kalamitě. Tyto aktivity sleduje majetková správa krajských silnic.

„Tam, kde se rysuje větší množství materiálu, který se na stavbu navází, jednáme s příslušnými stavebníky, provozovateli důlní nebo těžební činnosti. Ti mají totiž za úkol ze zákona o pozemních komunikacích silnice stavebnětechnicky upravit, aby odolaly předpokládané zátěži. V současné době řešíme velký projekt, kterým je dálnice D35,“ zmínil ředitel Správy a údržby silnic Pardubického kraje Miroslav Němec.

V Pardubickém kraji Ředitelství silnic a dálnic ČR aktuálně staví 27 kilometrů nové D35. Od okružní křižovatky u Opatovic, která spojuje tři dálnice D35, D11 a D/37 se pod rukama dělníků a strojů stává směrem na Ostrov. Je to významná událost nejen pro řidiče, ale celé východní Čechy a ČR. Tato výstavba ale s sebou logicky nese i dopravní zátěž. Proto Pardubický kraj společně s obcemi monitoruje stav silnic II. a III. třídy. Byla provedena měření podchycující stav před zahájením výstavby dálnice.

Po silnicích II. a III. třídy, které jsou ve vlastnictví Pardubického kraje, během tří let stavby dálnice stavbaři převezou neuvěřitelných 2,8 milionu m³ násypové hmoty a další stavební materiál. Pardubický kraj zmapoval síť komunikací, kterých se tato zvýšená zátěž týká. Provedl diagnostiku jejich aktuálního stavu. Jedná se zhruba o 400 km silnic II. a III. třídy. Tato činnost se dotýká devadesáti katastrů obcí. Odhadované nadměrné opotřebení na silnicích II. a III. třídy

je 1,4 miliardy korun u tras, které byly vzájemně se stavebníkem odsouhlaseny. Zhruba stejná částka je vyčíslena u komunikací, ke kterým se stavebník dálnice nehlásí, ale vozidla stavby byly převážně opotřebený.

„Okolo 200 km těchto zničených silnic opraví ŘSD, které už zahájilo projekční přípravu. Obdobně pracujeme i při jiných aktivitách. Zabýváme se nyní zátěží komunikací, které jsou spojeny s koridorem tratí z Brandýsa do Ústí nad Orlicí. Absolvovali jsme už jednání se zástupci ze Správy železnic. Podobné jednání jsme uskutečnili i s Povodím Labe. Povodí totiž řeší povodňová opatření na Třebovce. Problém máme i u lesníků, kteří likvidují kůrovcovou kalamitu,“ prozradil aktivity Správy a údržby silnic Pardubického kraje Miroslav Němec.

Při těžbě dřeva po kůrovci dochází k opotřebení silnic z Nasavrku směrem na Kameničky. Řešení těchto problémů je na místě. Poškozené silnice zhoršily životní podmínky občanů v celém Pardubickém kraji. Díky poškozeným komunikacím dochází k velkému opotřebení osobních vozidel, staveb v okolí silnic a majetku občanů. Dotčené organizace budou muset do budoucna s financemi na opravy silnic počítat, tak jak jim ukládá zákon. Nyní se tyto události musejí řešit vyvolanými investicemi.

(red)



Popisek



Popisek



Popisek



Popisek