

Dobrý den,

dovoluji si Vás oslovit s vyjádřením názoru k tematu " rozhodnutí o zápisu předmětného mostu mezi památky chráněné státem". O toto téma se zajímám dlouhodobě jako občan a rovněž jako občan předkládám tento názor. Názor však může být podepřen rovněž faktem dlouhodobého výkonu urbanistické činnosti a znalostmi z titulu členství v odborných komisích města, dříve komisi výstavby a rozvoje, v současnosti komisi dopravní.

Ve zřeteli mám nyní téma podmiňujících technických parametrů řešené stavby či rekonstrukce stavby, kterými jsou mimo jiné nároky či představy o budoucí funkci mostu a návazných soumostí, jeho dopravní kapacita a únosnost. Tento problém lze řešit i s přihlédnutím na celkovou dopravní a urbanistickou konfiguraci města a přilehlého okolí.

Pro rychlostní trasu R 10 Praha - Mladá Boleslav - Turnov - (Liberec) slouží jako první alternativní objízdná trasa původní hlavní silnice, dnes trasa II/610. Další alternativní trasou zejména pro těžkou nákladní dopravu v úseku Praha - Mladá Boleslav je trasa dálnice D 11 na Hradec Králové na sjezd km 18 Bříství, dále po II/272 přes Lysou nad Labem a připojení na R 10 na křižovatce km 27 Benátky nad Jizerou. Délka objížděného úseku činí 28 km, délka objíždky činí 38 km. Tímto způsobem lze eliminovat úseky II/610, které pro objízdnou trasu nesplňují technické podmínky z hlediska šířky, poloměrů oblouků či únosnosti mostních konstrukcí. V daném případě se jedná především o eliminaci průjezdu souměstím Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, zejména užití soustavy mostních konstrukcí spojující obě části města a především eliminaci zatížení historického centra Staré Boleslavi včetně jedinečných románských, gotických a barokních památek. Pro lokální objízdnou trasu pro těžkou nákladní dopravu lze alternovat užití silnice II/ 101, dále II/ 244 a II/331 - přes Kostelec nad Labem. Řešení tematu objížděných tras je nadto v drtivé většině pouze krátkodobé v případě hromadné nehody či jiné katastrofy dočasně a zcela vyřazující z provozu vlastní R 10. V případě plánovaného a dlouhodobějšího vyřazení , např při opravách, vždy zůstává na R 10 nejméně jeden poloviční profil o dvou pružích použitý pro oba směry.

Vzhledem k výše uvedenému není rozhodně primárním cílem zajištění plnohodnotné nosnosti rekonstruovaného či nového mostu přes Labe v Brandýse n.L - Staré Boleslavi a lze i do budoucnosti potvrdit z hlediska zmiňovaných parametrů de facto současný stav.

S pozdravem Ing.arch.Pavel Bíma

S názorem Ing. Arch. Pavla Bímy souhlasím.



Mgr. Stanislav Huml

Ředitel V.V.V. Expert a.s.

Expertní ústav silniční a městské dopravy