



architektonická a konstrukční soutěž
Lávka přes řeku Berounku v Hlásné Třebani

soutěžní podklady
P01 ZADÁNÍ SOUTĚŽE

OBSAH

1. ÚVOD

1.1 Úvodní slovo

2. POROTA

- 2.1 Nezávislí porotci
- 2.2 Závislí porotci

3. ODEVZDÁNÍ

- 3.1 Odevzdání žádosti o účast
- 3.2 Odevzdání návrhu

4. PŘEDMĚT SOUTĚŽE

- 4.1 Předmět soutěže
- 4.2 Rozsah

5. ZADÁNÍ

- 5.1. Architektonicko - urbanistické řešení
 - 5.1.1 Historie a současnost obce
 - 5.1.2 Význam lávky pro obec a krajinu
 - 5.1.3 Předpolí lávky
- 5.2. Technické řešení
 - 5.2.1 Doprava
 - 5.2.2 Konstrukce lávky
 - 5.2.3 Osvětlení
 - 5.2.4 Podmínky správce toku, protipovodňové ochrany a správce vodních cest
 - 5.2.5 Podmínky pro vedení plynovodu
 - 5.2.6. Podmínky pro provoz při výstavbě

1. ÚVOD

1.1. Úvodní slovo

Před 18 lety slavily obě Třebaně (Hlásná i Zadní) 1 000 let od první zmínky o osídlení rybáři v Třebani. Pravděpodobně již tehdy byly osídlené oba břehy Berouanky. Řeka nás rozdělila na Přední (Hlásnou) a Zadní. I další vývoj probíhal odděleně. Jedinou naší spojnici byly brody přes řeku, nebo lodky. S výstavbou železnice Praha-Plzeň vzrůstá nutnost spolehlivého spojení se Zadní Třebaní a hlavně s jejím nádražím. Vzniká přívoz.

Ten je v roce 1960 nahrazen vybudováním stávající lávky. Lávka přežila několik povodní (i tu dvěstěletou v roce 2002) i jarní tání ledů v řece. Ale jako vše, i ona pomalu zestárla a nyní musíme vyřešit výstavbu nové lávky přes řeku. Stojí před námi úkol postavit lávku, která zde přetrvá 100 let, možná i déle. Chceme lávku sloužící našim potřebám, ale současně vhodně zakomponovanou do okolní krajiny a také krásnou. Proto jsme se rozhodli pro vyhlášení architektonické soutěže. Jde nám především o soulad krajiny se stavbou, ale i o potvrzení slov písně Ivana Mládka „Hlásná Třebaně je krásná,„. Přestože leží na katastru Zadní Třebaně, je naše. Chceme, aby i kolem lávky vznikl prostor v kterém bude nám místním i návštěvníkům, všem generacím dobře. Přivítáme Vaši aktivní spoluúčast při utváření tohoto prostoru. Chceme propojit oba břehy novou lávkou a současně upravit okolí tak, aby nám všem přinášelo radost i v budoucnosti.

Ing. Vnislav Konvalinka - starosta Hlásné Třebaně

2. POROTA

2.1 Nezávislí porotci



Prof. Ing. arch. Mirko Baum (předseda poroty)

Vystudoval architekturu na ČVUT v Praze. Je jedním ze zakládajících členů Školky SIAL v Liberci. 1974 odešel do Německa, 1974 - 76 pracoval v kanceláři Kraemer, Sieverts und Partner v Kolíne nad Rýnem, 1976 - 91 byl vedoucím projektantem v ateliéru prof. J. P. Kleihuese a 1988 jeho asistentem na Letní akademii výtvarných umění v Salzburku. 1991 byl hostujícím profesorem na Univerzitě v Kasselu, 1993 byl jmenován řádným profesorem Technické univerzity v Cáchách. Přednášel v České republice, na Slovensku, v Německu a Švýcarsku. Od r. 2007 pracuje s Davidem Barošem ve sdružení baum & baroš ARCHITEKTI, 2014 - 2017 spolupracoval s Vladimírem Janatou ve společnosti EXCON - Baum.



Ing. Akad. arch. Jan Šépka

Vystudoval FA ČVUT a Školu architektury AVU. V letech 1998-2009 je společníkem ateliéru HŠH architekti. Poté založil vlastní kancelář Šépka architekti. V letech 2004 -2014 působí jako pedagog na Fakultě architektury ČVUT v Praze. V letech 2014 – 2016 byl vedoucím Kanceláře projektů a soutěží na IPR v Praze a od roku 2014 vede ateliér A1 na UMPRUM, kde byl v roce 2015 jmenován docentem pro obor Architektura. Řada projektů, na kterých se podílel, získala ocenění v ČR i v zahraničí.



Ing. Milan Komínek

Vystudoval FS ČVUT v Praze. Během dlouholeté kariéry se podílel na mnoha významných a oceňovaných projektech například na zavěšeném Mariánském mostě v Ústí nad Labem nebo Novém Týršově mostě v Přerově. K dalším realizovaným projektům patří inženýrské konstrukce na Pražském metru, mosty na silničním okruhu kolem Prahy, lávky pro pěší např. u Kongresového centra v Praze. Publikoval desítky odborných článků v domácích i zahraničních časopisech. Od roku 2017 člen Gremiální rady Institutu plánování a rozvoje hlavního města. V současné době je členem mezinárodního týmu a jako chief bridge expert se podílí na zavádění nových mostních technologií v Nepálu.



Ing. arch. Tomáš Pavlas (náhradník)

Narozen 1978 v Havlíčkově Brodě. Vzdělání: 1992-97 SPŠS Havlíčkův Brod, 1997-2004 Fakulta architektury VUT Brno, 2002/04 Fakulta architektury KTH Stockholm. Pracovní zkušenosti: 2002 ADR s.r.o. - architektonická kancelář, 2005-06 Archtex s.r.o. - textilní a membránová architektura, 2007-09 spolupráce s Ing. arch. Aleš Břečka a Ing. arch. Jan Lefner, od 2009 vlastní architektonická kancelář. Od roku 2009 autorizovaný architekt ČKA.



Ing. Petr Vítek (náhradník)

Dr. Ing. Petr Vítek vystudoval Stavební fakultu ČVUT. Při postgraduálním studiu se věnoval analýze betonových konstrukcí při vysoké úrovni namáhání. V rámci své projekční činnosti se zabývá návrhem konstrukcí a mostů. Mezi význačné realizace patří budova Zlatý Anděl v Praze, konstrukce na Městském okruhu včetně severního portálu tunelu Mrázovka, stanice metra Prosek a první nadzemní stanice s betonovou konstrukcí Nemocnice Motol. Dále vyvíjí inovativní technologie výstavby využitě např. na dálničním mostě u Rzávě nebo Trojském mostě v Praze. Je autorem patentu v oblasti tunelového ostění.

2.2 Závislí porotci



Ing. Vnislav Konvalinka (místopředseda poroty)

Vystudoval FEL ČVUT v Praze. Celý život bydlí v Hlásné Třebani. Byl zaměstnán v oblasti řízení jakosti v elektrotechnice. Zastupitelem je od roku 1992, od roku 2002 je starostou obce, od roku 2012 uvolněným. Podílel se na velkých obecních stavbách vodovodů, mateřské školky a I. etapy kanalizace.



Mgr. Vojtěch Musil

Vojtěch Musil je trvalým obyvatelem Hlásné Třebaně, do obce se přistěhoval před 15 lety. Je vystudovaným geologem a profesně se věnuje problematice životního prostředí, nebezpečným odpadům a sanacím znečištěného životního prostředí v České republice i zahraničí. Poslední dvě volební období je zastupitelem obce. Je ženatý a má tři děti.



Ir. Paul Vincent Koch MRE (náhradník)

Vytudoval universitu v Delftu a Amsterdamu. Během své kariéry pracoval více než 40 let, v 15 různých zemích v oborech urbanista, investor a developer do nemovitostí a posléze jako učitel na různých univerzitách a poradce. V Praze se podílel například na výstavbě Tančícího domu nebo budovy Zlatý Anděl. V Třebani prožil mládí před odchodem do Holandska a od roku 2015 tu opět trvale žije.



Ing. Miroslav Stříbrný (náhradník)

Miroslav Stříbrný patří svým původem mezi třebaňské starousedlíky. Přesto, že studoval technické zemědělské obory, celý svůj profesní život působil v bankovníctví na různých vedoucích pozicích. Na dění v obci se podílí již od jeho osmnácti let, kdy pracoval v kulturním výboru a pod záštitou různých místních spolků napomáhal k obnovení mnoha zapomenutých kulturních tradic. Poslední dvě volební období je členem zastupitelstva obce, kde se věnuje převážně obecním rozpočtům. Je předsedou Finančního a kontrolního výboru obce.

3. ODEVZDÁNÍ

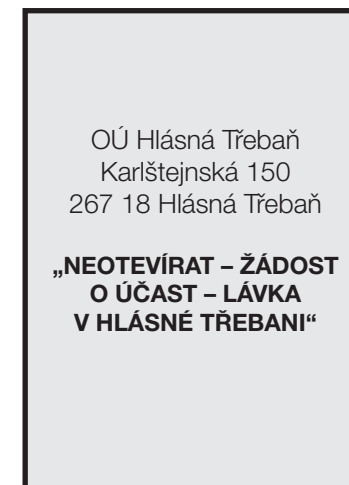
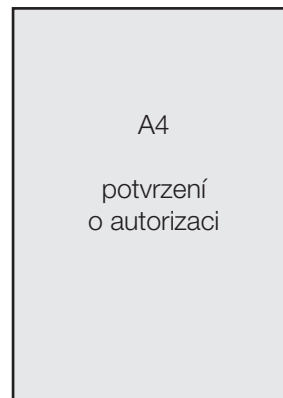
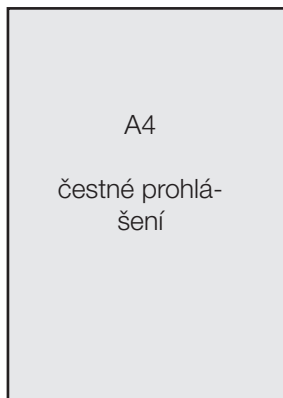
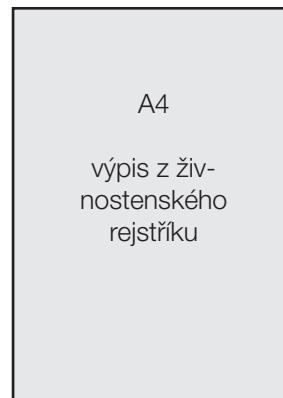
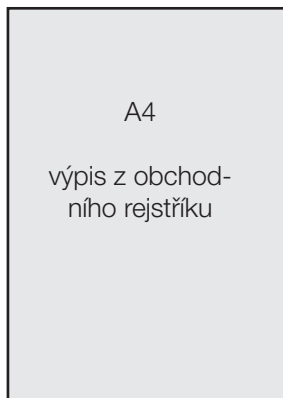
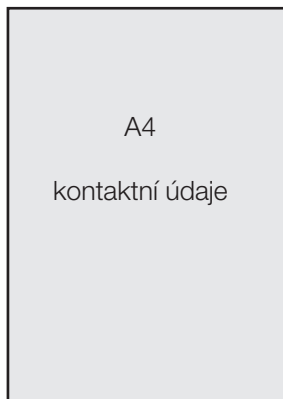
3.1 Odevzdání žádosti o účast

Žádost o účast obsahující:

- kontaktní údaje - jméno, adresa a e-mailová adresa kontaktní osoby pro komunikaci se sekretářem soutěže
- portfolio referenčních prací
- čestné prohlášení prokazující splnění podmínky uvedené v odst. 4.1.1 písm. a) až c)
- prostou kopii výpisu z obchodního rejstříku nebo jiné evidence, pokud je v ní uchazeč veden
- prostou kopii výpisu z živnostenského rejstříku, pokud je v něm uchazeč veden
- prostou kopii potvrzení o autorizaci dle odst. 4.1.1. písmene f) vydané příslušnou Komorou

Portfolio referenčních prací obsahující:

- prezentaci 3 referenčních zakázek odpovídajících požadavkům písm. g) a 1 referenční zakázky dle písm. h) odst. 4.1.1 Soutěžních podmínek. U každé zakázky bude uveden autor projektu, místo projektu, popřípadě cena stavby, rok realizace. Dále bude uvedena stručná textová zpráva charakterizující projekt.



3.2 Odevzdání návrhu

GRAFICKÁ ČÁST - 4x panel obsahující:

- zákres do fotografie - celkové řešení (P09 foto 1)
- 2 zákresy do fotografií (P09 foto 2 a 3)
- půdorys lávky včetně řešení předpolí 1:250
- vojenská perspektiva 1:250 (s nezkreslenými rozměry a půdorysnými úhly, vycházející ze stejného půdorysu jako předchozí bod, výšky budou vyneseny na svislice);
- podélný řez v ose lávky 1:250

TEXTOVÁ ČÁST - 3x složka obsahující:

- titulní stranu
- abstrakt v rozsahu max. 1000 znaků vč. mezer na samostatném listu a zároveň bude umístěn na panelu grafické části
- základní vyměry a kvantifikace předpokládaného materiálového řešení lávky

OBÁLKA AUTOR obsahující:

- údaje o účastníku soutěže – informace o autorovi / autorech návrhu a spolupracovnících, tedy jejich jména, adresy, vzájemný dohodnutý procentuální podíl na ceně nebo odměně, popřípadě telefonní a faxová čísla, e-mailové adresy
- jméno, adresu, e-mailovou adresu kontaktní osoby pro komunikaci se sekretářem soutěže, číslo bankovního účtu, na které bude doručena případná cena anebo náhrada výloh spojených s účastí v soutěži, ID datové schránky

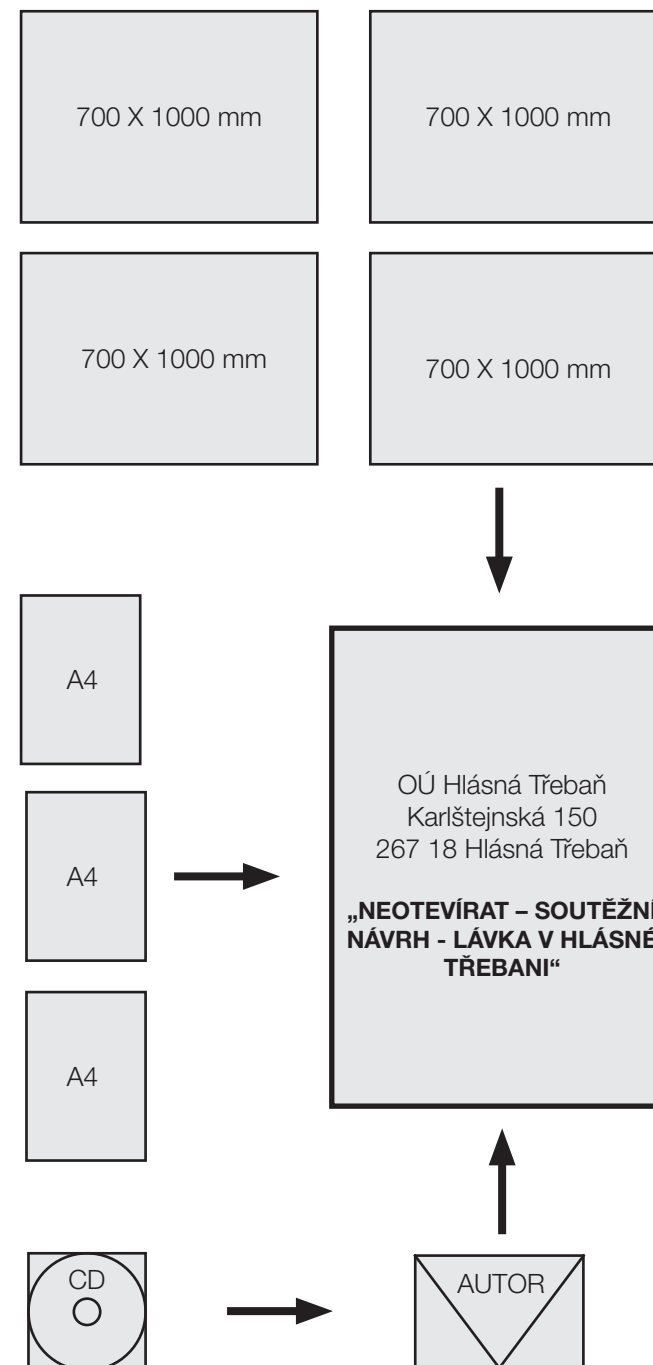
Návrhy budou prezentovány anonymně!

Žádná část soutěžního návrhu (s výjimkami výslovně uvedenými v těchto Soutěžních podmínkách) nesmí obsahovat jméno a podpis účastníka či heslo ani jinou grafickou značku, která by mohla vést k identifikaci účastníka a tím k porušení anonymity.

- 2 pohledy na lávku 1:250
- schematické vyjádření výsledků statického resp. dynamického výpočtu s posouzením hlavních průřezů v přiměřeném měřítku
- technické detailní zobrazení charakteristických částí konstrukce s minimálně jedním charakteristickým příčným řezem 1:20
- abstrakt v rozsahu max. 1000 znaků vč. mezer

- konstrukční řešení a vyjádření statika, které bude popisovat typ konstrukce, způsob přenášení zatížení (statického a dynamického), popis použitých materiálů postup výstavby a průkaz splnění požadavků na únosnost a použitelnost (např. průhyby a frekvence)
- předpokládaný postup výstavby

- podepsané licenční ujednání o autorských právech (dle odst. 11.1), pokud účastník není shodný s autorem
- nosič s digitální částí soutěžního návrhu



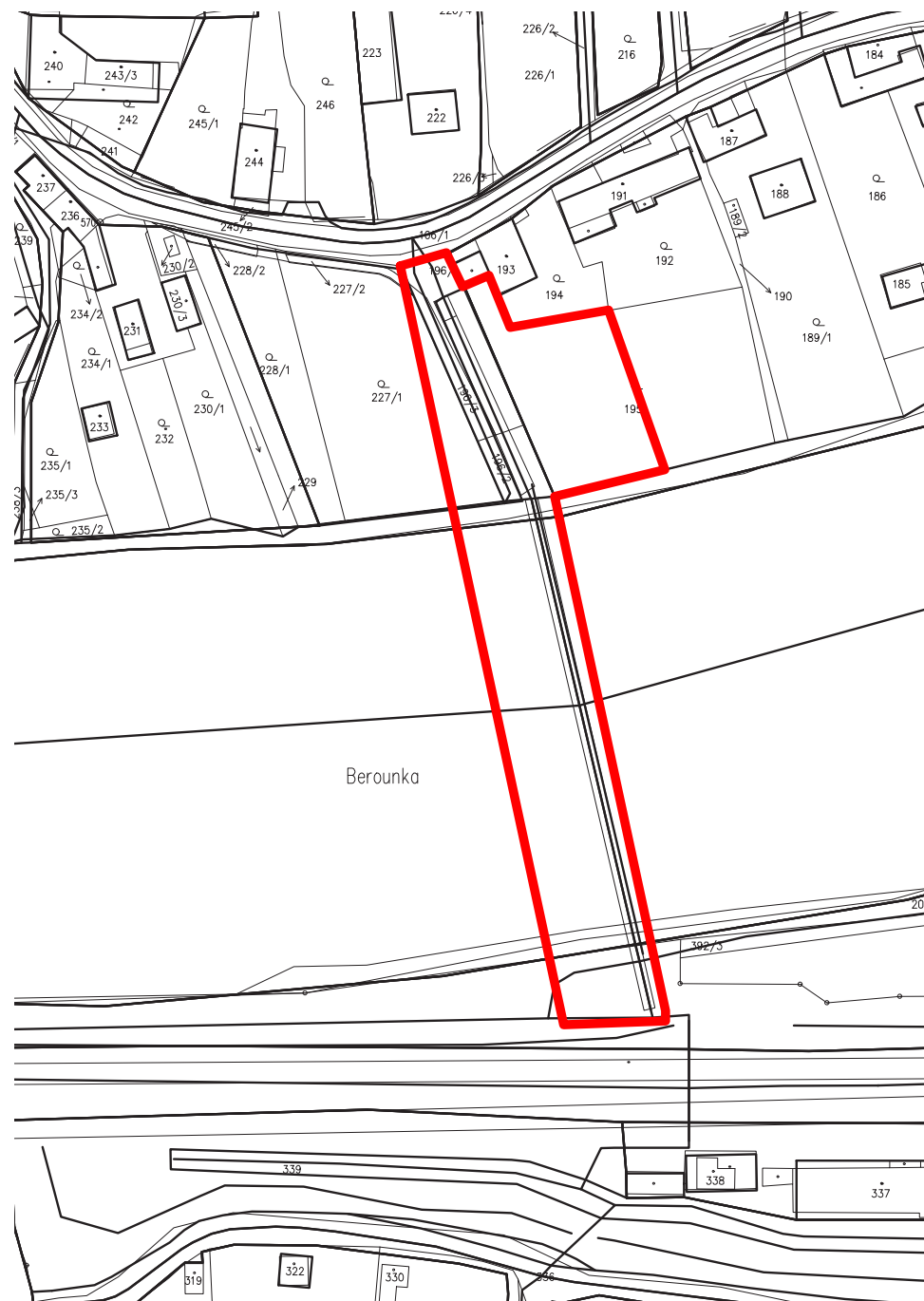
4. PŘEDMĚT SOUTĚŽE

4.1. Předmět soutěže

Předmětem soutěže je zpracování architektonického a konstrukčního návrhu na novou pěší a cyklistickou lávku přes řeku Berounku. Současná lávka je již technicky nevyhovující, přesto hraje v životě obce důležitou roli. Jedná se o jediné přímé spojení se Zadní Třebani a hlavně s vlakovým nádražím.

4.2. Rozsah

Lávka musí být umístěna ve vyznačeném koridoru. Podrobněji viz Soutěžní podmínky bod 2.2.1 b).



5. ZADÁNÍ

5.1. Architektonicko - urbanistické řešení

5.1.1 Historie a současnost obce

První zmínka o Třebani je v listině knížete Boleslava III., kterou v roce 1000 n. l. daroval nově založenému benediktinskému klášteru na ostrově při soutoku Sázavy s Vltavou řadu vesnic včetně „...rybářů v Dražově, Třebani a Lahovicích“.

Vznik místního názvu Třebaň není dodnes jednoznačně vyřešen. Legenda o „třech báních“ se neprokázala ani historicky ani archeologicky. Pravděpodobnější se variantou odvození názvu od osobního jména (Třeban) nebo o základu slovesa „třeb“, které se nachází v dnešním slovese tříbiti (mýtiti, klestiti). Třebaň by pak znamenala vymýcené místo v palese.

Důležitý byl vztah k hradu Karlštejnu jako místu velkého historického významu, kde byly uloženy korunovační klenoty. Původně byly obě Třebaně pojmenovány podle polohy vůči hradu tedy Přední (dnešní Hlásná) a Zadní. Přední Třebaň byla později přejmenována na Hlásnou, protože její obyvatelé měli na hradě hlásnou povinnost. Od počátku k Třebani patřila osada Rovina.

Počet obyvatel se vždy pohyboval v jednotkách stovek. Domy byly situovány průčelími do jedné hlavní ulice, která procházela kolmo od řeky rovně do kopce směrem na Mořinu. Podél této silnice se nacházely statky s ozdobnými průčelími, které lze na některých domech vidět dodnes. Cesta do Karlštejna se oddělovala až nahoře nad vesnicí. Dnešní hlavní silnice podél řeky vznikla až v 19. století.

Dole u řeky se nacházely přivozy – osobní s lodkou a níže po řece nákladní s prámem. S výstavbou lávky v roce 1960 se přivoz, který byl v provozu celá desetiletí a patřil ke koloritu Třebaně, stal zbytečným.

Třebaň je významnou turistickou lokalitou. Je tomu předurčena svým krásným okolím a zároveň dobrou dostupností z Prahy. V roce 1933 byla pražskému obchodníkovi prodána tzv. osmnáctina – společné vlastnictví osmnácti starousedlíků tj. pozemky směre ke Karlštejnu o výměře 40 ha. Tím se odstartovala výstavba chat a rekreačních domů v Třebani. Největší výstavba se pak odehrála mezi roky 1950 – 80, kdy vznikly stovky nových chat.

Od nového tisíciletí dochází v Třebani k rozsáhlé výstavbě nových rodinných domů. Obyvatel přibývá díky migraci nepřetržitě od roku 2001. Díky tomu Třebaň počtem obyvatel překročila první tisíc.

V obci jsou zřízeny dvě školky a základní škola. Funguje zde menší samoobsluha. Kulturní akce se odehrávají v místní Sokolovně.

5.1.2 Význam lávky pro obec a krajinu

5.1.2.1 Význam pro obec a společenský život

Lávka přes Berounku je největší a nejvýznamnější stavbou obce. Výstavba lávky nové je pro malou obec velkým krokem a zásadní investicí do budoucnosti. Lávka spojuje břehy řeky a tím symbolicky i obě Třebaně dohromady.

Poloha železniční tratě předznamenává, že lávka je intenzivněji využívána obyvateli Hlásné Třebaně. Mnozí z nich ji využívají každodenně při cestě do školy či zaměstnání. Lávka má v současné době poměrně úzký profil, necelé 3 m. Kolemjdoucím tedy nedovolí se jen tak bez povšimnutí minout a stává se cenným místem neformálního setkávání. Na druhou stranu neukáznění cyklisté nedbající zákazu jízdy po lávce (úzký profil, špatný stav pojižděné konstrukce) jsou mnohým trnem v oku. Rozšíření a lepší řešení vzájemného provozu pěších a cyklistů je důležitým předpokladem návrhu.

5.1.2.2 Význam pro krajinu

Lávka se nachází na pomezí zastavěného území a krajiny. Je proto důležité ji vnímat v kontextu obou těchto prostředí. Naprostá většina území Hlásné Třebaně leží v chráněné krajinné oblasti Český kras. Samotná lávka je situována těsně za její hranici. Pro mnoho lidí je právě krásné okolí důvod, proč v Třebani bydlí nebo zde mají chatu, železniční stanice je výchozím bodem pro výletníky.

Motorista projíždějící obcí má asi jen 50 m, odkud může lávku spatřit. Místní, chataři, rybáři i výletníci ovšem rádi využívají prostorů a cest kolem řeky, odkud je lávka velmi exponovaná. Ikonický pohled, který tvoří místní charakteristickou vedutu, je od blízkého jezu z kempu na ostrově. Neopomenutelné jsou také výhledy z lávky na meandry řeky Berounky.

5.1.3 Úprava předpolí lávky

Neoddělitelným úkolem spojeným s novou lávkou je řešení vyústění lávky a navazujících předpolí

5.1.3.1. Pravý břeh (Zadní Třebaň)

Na pravém břehu řeky lávka ústí v blízkosti železniční stanice Zadní Třebaň. V současné době probíhá projekt SŽDC „Optimalizace trati Černošice – Beroun“ (předpokládáný počátek realizace 2021). Projekt optimalizace nádraží v Zadní Třebani je ve formátu dwg k dispozici v soutěžním podkladu P02 „Mapové podklady včetně koridoru pro umístění lávky a řezů“. Projekt uvažuje se stávající lávkou. Návrh nové lávky musí respektovat stavební záměry bezbariérově se k nim napojit na výškové kóty v rozmezí 211,600 – 211,910 m. n. m. Bpv. V následných fázích budou oba projekty dále koordinovány. V návrhu je také třeba zohlednit zvýšené nároky na bezpečný vzájemný pohyb pěších a cyklistů v prostoru před vstupem na nástupiště.

Dále je třeba řešit napojení na ul. K Ledolamu. Po této cestě vede k lávce cyklotrasa, takže musí splňovat požadavky na stavby a komunikace pro cyklisty.

5.1.3.2. Levý břeh (Hlásná Třebaň)

Předpolí lávky v Hlásné Třebani je velice frekventovaným veřejným prostranstvím. Lávka se rampou kolmo napojuje na ulice U Kapličky a Rovinská. Souběžně a nástupem na lávku vede zpevněná asfaltová cesta až ke břehu. Dále, podél řeky, lze již pokračovat jen západním směrem po poklidné nezpevněné pěšině vedoucí k chatové oblasti. Směrem na východ je průchod k jezu znemožněn, protože soukromé pozemky zasahují až k řece.

Kvůli rozsáhlé a značně nerovnoměrné struktuře zástavby obce se neustále zvyšují nároky na automobilovou dopravu. Kompaktní historické jádro s velice omezenými veřejnými prostory není schopno takovým požadavkům dostát. Předprostor lávky je vhodné částečně využít pro parkovací stání cestujících, kteří dále pokračují na vlak. Zadavatel upřednostňuje stání K+R (v počtu cca 3 míst, pro zajištění bezpečného výstupu a nástupu do vozu), ale nevylučuje ani klasická dlouhodobá stání P+R. Dále je vhodné řešit prostor pro odstavení kol, příp. motocyklů.

Návrh předpolí musí umožnit přístup k sousedním pozemkům a pěší přístup k řece. Konkrétní forma je součástí řešení. Nová lávka by měla na stávající cesty navazovat plynule, přechody by měly být měkké a působit přirozeně. Nástup i lávka samotná musí splňovat podmínky bezbariérovosti dle platných norem.

Řeka je využívána celoročně pro mnoho aktivit. Třebaň je vyhlášeným rybářským revírem. V létě řeka láká plavce, v zimě, pokud zamrzne, bruslaře. Berounka je významnou vodáckou cestou, takže pod lávkou kotví mnohé výpravy. Všechny tyto aktivity je třeba návrhem neomezovat, naopak podpořit jejich další rozvoj.

5.2. Technické řešení

5.2.1. Doprava

Základní funkcí lávky je dopravní spojení dvou břehů. Pro všechny, kteří se po ní pohybují, je třeba zajistit dostatečný komfort pohybu a pocit bezpečí.

Lávku nejvíce využívají pěší a cyklisté. Z toho důvodu je nutné návrh koncipovat zejména s ohledem na tyto dvě skupiny a jejich vzájemný pohyb. Přes lávku vede frekventovaná cyklostezka z Prahy do Berouna (Eurovelo 4). Zároveň se jedná o jediné pěší propojení v dostupné vzdálenosti se Zadní Třebaní, a tedy i s vlakovým nádražím. Lávku je třeba navrhnout v dostatečném šířkovém profilu v rozmezí 4 - 4,5 m a s ohledem na požadavky bezbariérového přístupu a pohybu.

Po lávce se bude pohybovat vozidlo údržby s hmotností do 3,5 tuny.

5.2.2. Konstrukce lávky a statické ověření

Lávku je třeba řešit jako trvalou konstrukci s návrhovou životností 100 let.

Pochozí povrchy je nutné řešit z pohledu bezpečnosti pohybu všech uživatelů zmíněných v ods. 5.2.1 a to v průběhu celého roku například i při dešti nebo námraze. Dalšími body k řešení je celoroční úklid lávky (odklízení nečistot, sněhu, odvodnění) a hlučnost při poježdění.

Soutěžící zvolí výpočetní model podle charakteru navržené konstrukce tak, aby dostatečně přesně vystihoval odezvu konstrukce na zatížení. To znamená, že v případě zpracování podrobné projektové dokumentace nedojde k významnému navýšení rozměrů nebo počtu nosných prvků. Vlastní model není předmětem hodnocení návrhu. Pokud bude navržena lehká konstrukce, pro kterou je rozhodující dynamické zatížení, případně účinky větru apod., je zapotřebí doložit i dynamické posouzení. V rámci posouzení se dokládá únosnost a spolehlivost všech hlavních nosných prvků.

Na základě statického (dynamického) výpočtu bude definováno, z jakých nosných prvků se konstrukce skládá a jak jsou tyto prvky propojeny. Výpočtem bude prokázáno, že nosné prvky jsou schopny přenášet požadovaná zatížení a to s ohledem

na mezní stavy únosnosti i použitelnosti. Průkazy budou stručně a přehledně popsány v textové části a zobrazeny na panelu grafické části viz kap. 3.2. Zadání soutěže.

Textová část týkající se konstrukčního řešení a vyjádření statika (viz kap. 3.2. Zadání soutěže) bude popisovat typ konstrukce, způsob přenášení zatížení (statického a dynamického), popis použitých materiálů, předpokládány postup výstavby a průkaz splnění požadavků na únosnost a použitelnost (např. průhyby a frekvence).

5.2.3 Osvětlení

Pro zvýšení pocitu bezpečí má být lávka rovnoměrně osvětlena po celé své délce. Zároveň je ovšem třeba brát zřetel na přírodní a klidový charakter okolí.

5.2.4. Podmínky správce toku, protipovodňové ochrany a správce vodních cest

Lávka musí splnit požadavky správce toku a limity protipovodňové ochrany, tj. konstrukce lávky musí být navržena a umístěna tak, aby nezhoršila průtokové a odtokové poměry a průtočnost koryta vodního toku oproti současnému stavu. Nad korytem řeky musí být dodržena hladina $Q\ 100+0,5\text{ m}$, přičemž předpolí lávky mohou být zaplavována (viz řez v podkladu P02).

Na základě Generelu splavnosti řeky Berounky z Prahy do Berouna pro I. třídu musí být v tomto úseku řeky počítáno s plavební dráhou šířky 20 m a se zájmovým územím + 15 m na každou stranu od hranice plavební dráhy, tj. v celkové šířce 50 m. Maximální plavební hladina je navržena na úroveň 208,80 m. n. m. Bpv s minimální podjezdnou výškou 5,25 m.

5.2.5. Podmínky pro vedení plynovodu

V rámci konstrukce lávky musí být počítáno s vedením středotlakého plynovodního potrubí DN200. Plynovod přichází z pravého břehu a zásobuje obce Hlásná Třebaň, Rovina, Karlštejn a Srbsko. Vedení není zokruhováno, takže během výstavby lávky nemůže být dlouhodobě odstaven. V rámci návrhu je tedy doporučeno uvažovat i o postupu prací a způsobu jeho dočasného vedení. Maximální doba odstávky plynovodu je v řádu dnů.

Plynovod je na obou březích zaústěn do země v blízkosti krajních pilířů (viz schéma stávajícího stavu P05 Studie proveditelnosti). V místě zaústění je třeba počítat s ochranou proti naplaveninám při velkých vodách.

Plynovod na lávce je nutno chránit proti poškození působením statických a dynamických sil (vyvolaných pohyby způsobenými změnami teplot, dopravou na mostě nebo pod ním nebo působením vnějších sil).

5.2.6. Podmínky pro provoz při výstavbě

Po celou dobu výstavby nové lávky musí být pro pěší umožněn přechod přes řeku na nádraží v Zadní Třebani. V rámci návrhu je tedy doporučeno uvažovat o postupu prací a způsobu zřízení dočasného mostu nebo využití mostu stávajícího. Dočasný přístup přes řeku nemusí být bezbariérový. Pro účely dočasného přístupu nemůže být využit přívoz, protože jeho kapacita je nedostatečná.