

přípravy dochází ke zpřesňování parametrů stavby a samozřejmě musí být vzaty do úvahy i závazná stanoviska orgánů, které definuje platná legislativa. To má u každé připravované stavby určitý vývoj a zpětně to ovlivňuje i finální řešení stavby.

- Byla proto zpracována dokumentace do stupně DÚR pro obě varianty. Ta byla následně postoupena k vyjádření subjektům, které z platné legislativy vydávají v povolovacím procesu (územní rozhodnutí, stavební povolení) závazná stanoviska. Všechna jejich vyjádření z různých důvodů směřovala jednoznačně k preferenci varianty „Nadjezd“. (Vydaná stanoviska přikládáme v příloze).
- Současně byla stanovena i výše vynaložených nákladů na obě technická řešení. Odhad nákladů vychází z aktuálního stavu dokumentace, kterou máme k dispozici. Současně se v odhadované ceně díla odráží aktuální cena stavebních prací.  
U varianty „Nadjezd“ je to cca 380 mil. Kč, u varianty „Podjezd“ cca 580 mil. Kč. Rozdíl obou variant činí 200 mil. Kč.
  - **S ohledem na jednoznačná stanoviska PČR, silničního správního úřadu, ale i TSK a dále s ohledem na vyčíslené finanční nároky obou variant v současné době s jinou variantou než je varianta „Nadjezd“ investor Správa železnic, s.o. neuvažuje.**
- Tento postup projednala i centrální komise Ministerstva dopravy, kde bylo schváleno pokračovat v další přípravě ve variantě „Nadjezd“. Správa železnic, s.o. proto nechala dopracovat dokumentaci ve stupni DÚR pro tuto variantu a bylo požádáno o vydání územního rozhodnutí pro výstavbu nadjezdu.
- Při realizaci stavby chceme postupovat tak, aby konečné technické řešení přineslo co nejmenší dopady do území, kterého se dotýká. Osoby (majitelé nemovitostí) jichž se stavba nadjezdu bezprostředně dotkne, budou dle platných pravidel odpovídajícím způsobem odškodněni.

#### Důvody pro další pokračování v přípravě výstavby Nadjezdu, výhody tohoto řešení:

- Příprava již značně postoupila, změna řešení by znamenala „návrat“ min. o 3-4 roky zpět, přičemž **nebyla jednoznačně prokázána realizovatelnost podjezdu v praxi tak, aby splňovala všechny normové a legislativní požadavky**
- Stavební příprava na komunikacích (napojení budoucího nadjezdu), která proběhla ve Velké Chuchli v minulých letech, byla připravována právě pro napojení připravovaného nadjezdu.
- **Stanoviska dotčených orgánů a subjektů preferují jednoznačně Nadjezd (viz příloha).**
- Nižší náklady na realizaci stavby
- **Soulad s územně-plánovací dokumentací**
- **Požadavek silničního správního orgánu – ÚMČ, oddělení dopravy na zrušení úrovněvého přejezdu**
- Realizovatelné současně s již probíhající stavbou „Optimalizace trati Praha - Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“

#### oproti variantě Podjezd s dalšími nevýhodami:

- **Ohrožení podjezdu povodňovými stavy**
- **Výrazně vyšší náklady na realizaci stavby**
- **Výrazně větší zábor pozemků soukromých vlastníků (zahrad u RD)**
- **Prodloužení doby přípravy realizace stavby a tím i rizika, že přejezd bude zrušen bez náhrady = kolaps dopravy a obsluhy Velké Chuchle**
- **Dlouhodobou uzavírku ulice Mezichuchelská**