



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Petr Dolínek

Náměstek primátorky hlavního města Prahy

Radní hlavního města Prahy pro dopravu a evropské fondy

V Praze dne 12. 10. 2015

Č. j.: SE 2 – 692/2015

Vážená paní předsedkyně,

na základě předložené Petice za zachování Libeňského mostu a jeho opravu, která byla dne 1. 9. 2015 doručena na Magistrát hlavního města Prahy, mi dovoluete odpovědět na její jednotlivé body.

1) Potřeba rozšíření mostu:

Rozšíření mostu na 26 metrů je odůvodněno několika faktory. V první řadě jde o vytvoření dostatečné dopravní kapacity ve výhledu několika dekád pro všechny druhy dopravy. Podmiňujícími faktory jsou samostatné cyklopruhy a oddělený pohyb pěší dopravy, dále bezpečnostní požadavek Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. na výškově oddělený a pro ostatní dopravu nepojízdný tramvajový pás. I při omezení, respektive nenavyšování funkce mostu jako radiálního tahu individuální automobilové dopravy z centra města, lze v budoucnu očekávat nárůst místní dopravy vlivem rozvoje bytových a nebytových projektů a zástavbou volných ploch zejména Libně, Holešovic a Rohanského ostrova.

Příčný profil soumostí předpokládá uspořádání 2 + 2 jízdní pruhy pro automobilovou dopravu pouze v části hlavního mostu přes Vltavu a nově vytvořeném inundačním mostu. Primárním důvodem uspořádání 2 + 2 jízdní pruhy také není samotné navýšení dopravních intenzit z 12 000 na výhledových 15 000, které by bylo schopno pojmout uspořádání 1 + 1 jízdní pruh, ale zejména eliminace kongescí v oblasti křižovatek vytvořením samostatného pruhu pro levé odbočení.

Pro přesnější informaci mi dovoluete rekapitulaci parametrů uspořádání příčných řezů soumostí v platné projektové dokumentaci. Základní profil soumostí je navržen ve staničení 0,4 – 1,0 km, úsek Jankovcova – inundační most SO 1101 v šířkovém uspořádání 2 + 2 jízdní pruhy 3,0 a 3,25 m v každém směru, dále v úseku 1,0 – 1,2 km, podél tramvajové zastávky v šířkovém uspořádání 1 + 1 jízdní pruh šířky 3,5 m a v úseku 1,2 – 1,55 km v uspořádání 1 + 1 jízdní pruh šířky 3,25 m a parkovacím pruhem šířky 2,0 m. Ostatní komunikace mají v příčném uspořádání převážně proměnnou šířku, nicméně převažuje následující profil: 1x tramvajový pás 7 m a 2x společná komunikace pro pěší a cyklisty 2,25 – 2,75 m. Dle požadavků URM, předchůdce IPR, je v dokumentaci pro stavební povolení (dále jen DSP) komunikace pro pěší a cyklisty v některých úsecích rozšířena na 2,75 a 4 m. Dle průvodní zprávy DSP se prokazuje průchodnost cyklistické trasy v návaznosti na Studii pěší a cyklistické trasy, která byla zpracována v roce 2005, a konstatuje se potřeba dořešení návazností pěší a cyklistické dopravy v přípravě dalších stupňů projektové dokumentace. Platné stavební povolení „Rekonstrukce souboru mostních objektů a komunikací ulic Libeňský most včetně ramp, Voctářova a křižovatky Jankovcova - Dělnická v Praze 7 a 8“ v bodě 13. uvádí, že realizační dokumentace bude obsahovat integrační opatření cyklistické infrastruktury a bude konzultována s pověřenými zástupci Komise RHMP pro cyklistickou dopravu. Tento závěr a požadavek přímo vyplývá z Protokolu o ústním jednání ve věci výše uvedeného stavebního řízení. Technické a dopravní řešení Libeňského mostu v rámci platných stavebních povolení (dále jen SP) je v souladu s platným územním plánem, to znamená, že nepočítá se zprůjezdněním mostu směrem

do křižovatky Zenklova – Na Žertvách a rampy do ulice Voctářova navazují na tunel pod Palmovkou. Chtěl bych Vás tímto ujistit, že jsem si vědom významu této akce a že v průběhu přípravy byla zohledněna všechna rozhodnutí dotčených orgánů státní správy a ostatních účastníků řízení jak v územním, tak i ve stavebním řízení.

2) Demolice mostu se nezakládá na nezávislém technickém průzkumu.

Neumím definovat pojem tzv. nezávislý technický průzkum, patrně by ho musel provádět určený subjekt působící mimo území České republiky, nicméně od roku 1992 byla na mostě provedena řada průzkumů a prohlídek realizovaná odborníky z řad TSK i renomovanými specialisty. Pro hlavní most přes Vltavu jsou nejdůležitější Diagnostický průzkum z let 2001 a 2002 včetně stanovení zatížitelnosti dle tehdy platných norem a Diagnostický průzkum a monitoring obloukových pásů z roku 2010, pro soumostí Libeňského mostu pak byla provedena v roce 2013 prohlídka a výpočet zatížitelnosti kritických průřezů 2013 dle tzv. eurokódů EC. Další průzkumy pak obsahuje Dokumentace pro územní řízení z let 2003 a 2004 a Dokumentace pro stavební řízení z let 2006 a 2007. Jednoznačným zjištěním uvedených průzkumů a diagnostik je, že stávající most má nedostatečnou únosnost. Životnost a spolehlivost nosných oblouků z prostého betonu je prakticky vyčerpána. Může dojít k havárii náhle v důsledku křehkého lomu a kolaps mostu nemusí být predikován žádnými indiciemi, což je při současném provozu na mostě i přes dopravní omezení tramvají vysokým rizikem pro správce mostu, který ponese odpovědnost v případě havárie. Most je v havarijním stavu již řadu let a rekonstrukci nelze odkládat. V roce 2010 byla prověřována možnost opravy a zesílení stávajícího mostu ve stávající šířce, ale dokumentace nebyla v čistopisu vydána a projednána, protože diagnostika prokázala nereálnost tohoto návrhu. Bez zajištění a zvednutí stávajících betonových oblouků není jejich rektifikace a pravděpodobně i nutná náhrada kontaktních olověných desek možná. Tato operace je technicky, časově i finančně náročná a zatím nebylo ověřeno, zda je vůbec reálná. V rámci seriózního přístupu z Vaší strany a vyvážené diskuse bych očekával, že blíže specifikujete, o jaká fakta se opírají Vaše zjištění s deklarovaným velmi dobrým výsledkem.

3) Nebylo zpracováno nezávislé posouzení finančních nákladů na obnovu mostu

Na úvod opět poznámka k nezávislosti, jako v bodě 2. Posouzení finančních nákladů je bez výjimky vždy závislé, a to minimálně na definovaném cenovém standardu, který je pro ocenění použit. V roce 2010 byla možnost opravy stávajícího mostu přes Vltavu zvažována na základě výsledků průzkumů, viz předchozí bod. Při zvažování opravy stávajícího mostu, je nutno upozornit na řešení několika základních problémů:

1. Prostý beton oblouků hlavního mostu přes Vltavu je na hranici životnosti a zlepšení jeho vlastností není reálné. Z tohoto hlediska nelze oblouky opravit.
2. Oblouky z prostého betonu nemají dostatečnou únosnost, neboť pevnosti betonu jsou nízké a zkoušky injektovatelnosti prokázaly nemožnost zvýšení pevnosti betonu metodou zesílení oblouků. Jedinou možností proto zůstává zesílení přibetonováním silně vyztužené vrstvy betonu na spodní a horní líc betonu. Rizikem zůstává vyztužení krajního pásu v místě parapetních zdí a zajištění přenosu sil do kloubů. Navíc tím bude zásadně ovlivněn celkový vzhled mostu,
3. Klouby v obloucích hlavního mostu jsou tvořeny dvojicí tvarovaných olověných desek, které do sebe zapadají a byly osazeny při betonáži obloukových pásů. Z průzkumů je zřejmé, že u některých kloubů došlo k deformacím a není vyloučeno, že některé desky zcela vypadly. V důsledku deformací pravděpodobně řada kloubů neplní svojí funkci, ale vzniká zde částečné vetknutí, na což není konstrukce dimenzována. Bez zajištění a zvednutí stávajících betonových oblouků není jejich rektifikace a nutná náhrada nebo oprava kontaktních desek možná. Tato operace by byla technicky, časově i finančně náročná a zatím nebylo ověřeno, zda je vůbec reálná.
4. Detail v místě vrcholového kloubu v mostovce je zdrojem závad a snižuje životnost mostu. U Libeňského mostu se jedná o obloukovou konstrukci, kde dochází ve vrcholu k dilatačním pohybům. Funkční a spolehlivé řešení tohoto detailu je velmi obtížné i s ohledem na tramvajovou trať na mostě.

5. Degradovaná je izolace proti vodě, kterou není možné opravit jiným způsobem, nežli odstraněním vrstev nad nosnými oblouky a položením nové izolace. Opět jde z hlediska technologie realizace o nezaručený postup se značným rizikem a finančními náklady. Z uvedených důvodů nebyl zpracován porovnávací rozpočet nákladů mezi částečnou opravou a celkovou rekonstrukcí. Existuje pouze porovnání rekonstrukce s rozšířením na 26 m ze současných 21 m, které je dle našich odhadů přibližně o 120 mil. Kč dražší. Jedná se o navýšení asi 8% nákladů stavebních objektů a přibližně 6 % celkových nákladů stavby. Tato kalkulace nicméně vychází z odhadované celkové ceny díla 2,0 miliardy Kč. Konečná smluvní cena bude známa až po ukončení výběrového řízení a může se odchylovat.

4) Autentická architektonická podoba mostu.

Navržené architektonické řešení nově navržených konstrukcí vychází z architektonicko – urbanistické studie z roku 2005, která respektuje tvarosloví původních konstrukcí. Z pohledu komplexnosti požadavků na dopravní stavbu tohoto typu je nutné konstatovat, že původní konstrukce jsou místy na hraně životnosti a nevyhovují zejména z hlediska zatížení a ochrany proti povodním. V rámci jejich projednávání existuje rozhodnutí Ministerstva kultury, které neprohlašuje soubor mostních objektů Libeňského mostu za kulturní památku a souhlasné vyjádření s navrhovaným technickým řešením spočívajícím v přestavbě mostních objektů Národního památkového ústavu. Je třeba vnímat, že mostní stavby jsou extrémně namáhané řadou stálých a nahodilých zatížení a užití betonu pro daný typ stavby má omezenou životnost. Parciální opravy těchto konstrukcí vedou k nežádoucím kompromisům ve všech směrech, zejména k větší technologické a finanční náročnosti díla, prodloužení doby výstavby a ke zkracování životnosti celé konstrukce vlivem nestandardních konstrukčních řešení a komplikovaných detailů. Vzhledem k tomu, že součástí prací zhotovitele rekonstrukce bude revize dokumentace pro stavební povolení a realizace dokumentace pro provedení stavby, máme reálnou možnost výslednou architektonickou podobu soumostí v rámci platných povolení ovlivnit a dopracovat.

5) Projednání záměru s občany Prahy.

Kompletní projekt rekonstrukce soumostí Libeňského mostu byl řádně projednáván v letech 2004 až 2009 s respektováním práv všech účastníků výstavby, dotčených orgánů státní správy i samosprávy. Nikdo nebyl na svých právech krácen a všechny připomínky do všech řízení byly vypořádány. V daném případě je třeba občany Prahy kvalitně, zodpovědně a systematicky o průběhu akce informovat a minimalizovat vliv stavby na místní obyvatele a životní prostředí, ale projednávání záměru s retroaktivním ovlivněním koncepce rekonstrukce není opodstatněné. Ani vítězný zhotovitel nebude moci provádět změny oproti platnému územnímu rozhodnutí a stavebnímu povolení, resp. případné úpravy v režimu změny stavby před dokončením ponese na svoje riziko a náklady. Rekonstrukci Libeňského mostu věnujeme i nadále maximální pozornost a péči.

Věřím, že Vás vysvětlení uspokojilo a povede obě strany ke vzájemnému pochopení pro úspěch společného náročného díla. Také bych Vás chtěl informovat, že Magistrát hlavního města zvažuje optimální řešení přestavby soumostí a zadává expertní posouzení stávajícího stavu ve vazbě na navržené technické řešení Kloknerovu ústavu ČVUT. Tento institut je jistě nezpochybnitelným garantem odbornosti a nezávislosti.

S pozdravem

Vážená paní
PhDr. Kateřina Bečková
Členka petičního výboru Klubu Za starou Prahu, z.s.
Buzulucká 6
160 00 Praha 6

