

Mýty a fakta o Libeňském mostě

1) V roce 2016 mohl náměstek Petr Dolínek zahájit stavbu bourání a rozšiřování mostu:

Projekt na opravu Libeňského mostu nebyl nikdy připraven do podoby pro provedení stavby, ale pouze ke stavebnímu povolení. To bylo získáno již v roce 2006, ale projekt nebyl nikdy dodělán a platnost stavebního povolení skončila na konci roku 2015 a od té doby je pozastaveno.

2) Nyní již mohl být hotov nový most:

Magistrát sice vypsál výběrové řízení na bourání a rozšiřování mostu již v roce 2014, ale do roku 2016 nebyl schopen vybrat vítěze této zakázky. Navíc neobvykle magistrát soutěžil pouze v jedné soutěži jednoho dodavatele na dokončení projektové dokumentace a zároveň na zhotovení stavby, tím by částečně ztratil kontrolu nad kvalitou a podobou nového mostu.

3) Náměstek Petr Dolínek spolu s TSK prosazuje dlouhodobě rekonstrukci mostu:

Bohužel pod pojmem rekonstrukce se v tomto případě skrývá bourání mostu a neopodstatněná stavba mostu nového o 2 jízdní pruhy širšího.

4) Technický stav mostu neumožňuje jeho opravu, ale projekt bourání a rozšiřování ano:

Projekt bourání zahrnoval demolici mostovky a umístění širšího mostu na současné pilíře, jejich stav však v roce 2016 nebyl znám a byl prozkoumán až po peticích občanů. Průzkumy bylo zjištěno, že současné pilíře by širší most neunesly.

5) 50% konstrukce musí být sneseno a ztratil by se tedy památkový význam mostu:

Architektonicky hodnotné jsou pouze obloukové části mostu s kubistickými prvky od architekta Janáka a Ing. Mencla. Tímto je most jedinečný v celosvětovém měřítku. Naopak rámové konstrukce, které jsou v nejhorším stavu a musí být vyměněny, jsou architektonicky bezcenné.

6) Projekt na opravu mostu nemohl být vyhotoven, jelikož se čekalo na rozhodnutí ministerstva kultury:

Rozhodnutí Zastupitelstva z roku 2016, na základě petice občanů, opravňovalo náměstka Petra Dolínka zahájit ihned přípravy projektu citlivé rekonstrukce mostu v jeho současné šíři. Ten však vyhotovení projektu zadal až v prosinci 2017 po pádu Trojské lávky.

7) Správce mostu TSK se dozvěděl o špatném stavu jeho částí jen několik hodin před jeho uzavřením:

O špatném stavu rámových konstrukcí se vědělo již od povodní v roce 2002, proto byly rámové části na holešovické straně již v roce 2009 podepřeny. Ostatní části měly být podepřeny na základě rozhodnutí Rady města z roku 2016 tak, aby nedošlo k uzavření mostu pro veřejnou dopravu. TSK však i přes pověření Rady nikdy projekt podepření nevypracovala a náměstek Petr Dolínek na zahájení projektu nedohlédl.

8) Most je nutné rozšířit o 2 jízdní pruhy a tedy o 5 metrů:

Dopravní analýza z roku 2016, kterou zadal Magistrát, potvrdila, že rozšíření o 2 jízdní pruhy je v této oblasti zbytečné.

9) Most musel být kompletně uzavřen mimo pěších a cyklistů

Na mostě mohl být povolen jednosměrný provoz automobilů a motocyklů do 5 tun hmotnosti. Veřejná doprava mohla být dočasně alespoň částečně zajištěna mikrobusy, které i přes menší kapacitu splňují hmotnostní limit.

10) Most bude muset být v době rekonstrukce uzavřen:

V případě bourání a rozšiřování bude muset být most skutečně uzavřen na několik let. V případě rekonstrukce je nutné prověřit zachování alespoň jednosměrného řízeného provozu veřejné dopravy pouze s dílčími uzavírkami celého mostu.

11) Aktivisté mohou za uzavření Libeňského mostu:

Aktivisté od roku 2015 upozorňovali na špatný stav mostu a v petici, kterou předložili zastupitelům v únoru 2016 požadovali zařazení následujících bodů na jednání Zastupitelstva hl. m. Prahy: (i) okamžité provedení lokálních oprav Libeňského mostu, které by zamezili dalšímu chátrání mostu a jeho uzavření, (ii) vypracování projektu citlivé rekonstrukce mostu.

Adam Scheinherr
PRAHA SOBĚ / Libeňský most Nebourat, Nerozšiřovat
Tel: 776 77 19 13
Libeňský most
Nebourat,
N|erozšiřovat